KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2015/1226,

annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014,

valtiontuesta SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), jonka Ranska on myöntänyt Angoulêmen kauppa- ja teollisuuskamarille, SNC-Lavalinille, Ryanairille ja Airport Marketing Services -yhtiölle

(tiedoksiannettu numerolla C(2014) 5080)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ([1]),

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

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([2]) ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Lentoyhtiö Air France teki 26 päivänä tammikuuta 2010 päivätyllä kirjeellä kantelun, joka koski lentoyhtiö Ryanairin useilta ranskalaisilta alueellisilta ja paikallisilta lentoasemilta saamia etuja. Angoulême Brie Champniers'n lentoaseman, jäljempänä "Angoulêmen lentoasema", osalta kantelu koskee myös kyseisen lentoaseman pitäjän, Angoulêmen kauppa- ja teollisuuskamarin, jäljempänä "Angoulêmen KTK", saamaa rahoitusta.

(2) Komissio lähetti 16 päivänä maaliskuuta 2010 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisille ei-luottamuksellisen version kantelusta ja pyysi näitä selvittämään kyseisiä toimenpiteitä. Ranskan viranomaiset lähettivät vastauksensa 31 päivänä toukokuuta 2010 ja 7 päivänä kesäkuuta 2010 päivätyillä kirjeillä.

(3) Lentoyhtiö Air France lähetti 2 päivänä marraskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä lisätietoja kantelunsa tueksi. Komissio lähetti tiedot edelleen Ranskalle ja pyysi siltä lisätietoja 5 päivänä joulukuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Ranskan viranomaiset pyysivät 22 päivänä joulukuuta 2011 lisää vastausaikaa, mihin komissio suostui 4 päivänä tammikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä. Ranskan viranomaiset esittivät huomautuksensa ja vastauksensa 20 päivänä tammikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä.

(4) Komissio ilmoitti 21 päivänä maaliskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Ranskalle päätöksestään aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen muodollinen tutkintamenettely Angoulêmen lentoaseman ja lentoyhtiö Ryanairin mahdollisesti saamasta tuesta. Komission päätös menettelyn aloittamisesta, jäljempänä "aloittamispäätös", julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([3]) 25 päivänä toukokuuta 2012.

(5) Ranskan viranomaiset esittivät huomautuksensa ja vastauksensa aloittamispäätöksen sisältämiin kysymyksiin 22 päivänä toukokuuta 2012 päivätyllä kirjeellä ja komission myöhemmin esittämiin kysymyksiin 21 päivänä syyskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä.

(6) Yhtiöt Air France, Ryanair ja Airport Marketing Services, jäljempänä "AMS", ovat esittäneet huomautuksensa aloittamispäätöksen mukaisessa määräajassa. Komissio välitti nämä huomautukset Ranskan viranomaisille 20 päivänä elokuuta 2012 ja 3 päivänä toukokuuta 2013 päivätyillä kirjeillä. Ranska ilmoitti komissiolle 12 päivänä syyskuuta 2012 ja 7 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyillä kirjeillä, ettei se esitä tästä asiasta täydentäviä huomautuksia.

([1]) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1. joulukuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 107 artikla ja 88 artiklasta SEUT-sopimuksen 108 artikla. Asiasisällöltään nämä kaksi määräyskokonaisuutta ovat samanlaiset. Tässä päätöksessä SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan tehtyjä viittauksia on tarvittaessa pidettävä viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksessa on myös tehty eräitä terminologiaa koskevia muutoksia, esimerkiksi "yhteisö" on korvattu "unionilla", "yhteismarkkinat" "sisämarkkinoilla" ja "Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin" "unionin yleisellä tuomioistuimella". Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen mukaista terminologiaa.

([2]) EUVL C 301, 5.10.2012, s. 1.

([3]) EUVL C 149, 25.5.2012, s. 29.

(7) Komissio on vastaanottanut Ryanairilta 13 päivänä huhtikuuta 2012, 10 päivänä huhtikuuta 2013, 20 päivänä joulukuuta 2013, 17 päivänä tammikuuta 2014 ja 31 päivänä tammikuuta 2014 päivättyjä lisähuomautuksia. Kyseiset lisähuomautukset on toimitettu edelleen Ranskalle 13 päivänä heinäkuuta 2012, 3 päivänä toukokuuta 2013, 9 päivänä tammikuuta 2014, 23 päivänä tammikuuta 2014 ja 4 päivänä helmikuuta 2014 päivätyillä kirjeillä. Ranska ilmoitti komissiolle 17 päivänä heinäkuuta 2012, 4 päivänä kesäkuuta 2013, 29 päivänä tammikuuta 2014, 3 päivänä helmikuuta 2014 ja 21 päivänä toukokuuta 2014 päivätyillä kirjeillä, ettei se esitä tästä asiasta täydentäviä huomautuksia.

(8) Sen jälkeen, kun unionin suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille, jäljempänä ”uudet suuntaviivat” ([4]), oli hyväksytty, komissio kehotti 24 päivänä helmikuuta, 13 päivänä maaliskuuta ja 19 päivänä maaliskuuta 2014 päivätyillä kirjeillä Ranskaa ja asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksia uusien suuntaviivojen soveltamisesta nyt käsiteltävänä olevaan asiaan. Ranskan viranomaiset esittivät asiasta huomautuksia 19 päivänä maaliskuuta 2014.

(9) Lisäksi *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([5]) julkaistiin 15 päivänä huhtikuuta 2014 ilmoitus, jossa jäsenvaltioita ja asianomaisia osapuolia kehotettiin uusien suuntaviivojen voimaantulon johdosta esittämään huomautuksia myös nyt tarkasteltavasta asiasta. Air France ja Transport & Environment esittivät huomautuksia määräajassa. Komissio välitti nämä huomautukset Ranskan viranomaisille 28 päivänä toukokuuta 2014 päivätyillä kirjeillä. Ranska ilmoitti komissiolle 21 päivänä toukokuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, ettei se esitä huomautuksia asiasta.

2. **TOSISEIKAT**

2.1 **Lentoasemainfrastruktuurien ylläpitäjät ja omistajat**

(10) Angoulêmen lentoaseman hallinnoinnista vastasi vuoteen 2011 asti Angoulêmen KTK. Ranskan valtio, jonka omistuksessa Angoulêmen lentoasema tuolloin oli, myönsi 20 päivänä syyskuuta 2002 päivätyllä ministeriön päätöksellä (arrêté ministériel) Angoulêmen KTK:lle kyseistä lentoasemaa koskevan toimiluvan viideksi vuodeksi. Sopimuksessa ([6]), jonka Angoulêmen KTK teki Ranskan valtion kanssa, määrättiin, että se vastaa lentoaseman rakentamisesta, kunnossapidosta ja toiminnasta. Angoulêmen KTK:n toiminnalle Angoulêmen lentoaseman pitäjänä, jäljempänä ”lentoasema-KTK”, luotiin tätä varten sen yleispalveluyksiköstä erillinen kirjanpito ([7]). Tämän jälkeen Angoulêmen lentoaseman omistus siirrettiin 22 päivänä joulukuuta 2006 päivätyllä prefektin päätöksellä (arrêté préfectoral) Syndicat Mixte des Aéroports de Charente -nimiselle alueelliselle julkisyhteisölle, jäljempänä ”SMAC”. SMAC siis korvasi valtion toimiluvan myöntävänä viranomaisena 1 päivänä tammikuuta 2007, ja se on siitä lähtien vastannut lentoaseman investoinneista ja rahoituksesta kokonaisuudessaan.

(11) SMAC:n toimivaltaan kuuluvat Angoulêmen lentoaseman kunnostaminen, hallinnointi, kunnossapito sekä lentoasemalaitteiden hankinta ja lentoaseman toiminnan ylläpitäminen. Sen jäseninä ovat Charenten departementti, jäljempänä ”CG16”, Angoulêmen kuntaliittymä, jäljempänä ”COMAGA”, Braconne Charenten kuntaliittymä, jäljempänä ”CCBC”, Angoulêmen KTK, Cognacin kuntaliittymä, jäljempänä ”CCC”, ja Cognacin kauppa- ja teollisuuskamari. Kuten aloittamispäätöksessä ([8]) todetaan, Angoulêmen lentoasema-alueeseen liittyvät menot jaetaan SMAC:n sääntöjen mukaan sen jäsenten kesken.

(12) Sen jälkeen, kun Angoulêmen KTK:n toimilupaa pidennettiin 31 päivään joulukuuta 2008 asti, SMAC teki sen kanssa 22 päivänä tammikuuta 2009 toimintaa koskevan alihankintasopimuksen, jäljempänä ”vuoden 2009 alihankintasopimus”. Lentoaseman toiminnan puitteissa tehdyt investoinnit kuuluivat 1 päivästä tammikuuta 2009 kolmen vuoden ajan SMAC:n eivätkä enää lentoasema-KTK:n toimivaltaan.

(13) Angoulêmen lentoaseman hallinnoinnista ja toiminnasta on tarjouskilpailumenettelyn tuloksena vastannut 1 päivästä tammikuuta 2012 yksityinen yhtiö SNC-Lavalin ([9]).

2.2 **Lentoaseman ominaisuudet ja matkustajamäärät**

(14) Kuten aloittamispäätöksessä todetaan, Charenten departementissa sijaitseva Angoulêmen lentoasema on kansallisen ja kansainvälisen kaupallisen liikenteen käytössä. Se sijaitsee 75 kilometrin päässä Périgueux'n ja Limoges'in lentoasemista, 80 kilometrin päässä Niort'in lentoasemasta ja noin 120 kilometrin päässä La Rochellen ja Bordeaux'n lentoasemista.

([4]) EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3.
([5]) EUVL C 113, 15.4.2014, s. 30.
([6]) Toimilupaa koskeva sopimus, 22. huhtikuuta 2002, jäljempänä ”toimilupasopimus”.
([7]) Toimilupasopimukseen liittyvän eritelmän 37 kohta.
([8]) Ks. em. aloittamispäätöksen johdanto-osan 13 kappale, taulukko 2.
([9]) Kuten aloittamispäätöksen johdanto-osan 23 kappaleessa todetaan, SMAC päätti käyttää julkista hankintamenettelyä.

Taulukko 1

Angoulêmen lentoaseman lähistöllä sijaitsevat lentoasemat ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Matkustusaika, minuuttia	93	106	79	119	102
Matka, km	108	110	97	156	127

([1]) Taulukossa esitetyt matkustusajat ja välimatkat perustuvat Michelin-välimatkalaskuriin, ja niissä on oletuksena lyhin matkustusaika.

(15) Angoulêmen ja Lyonin välinen julkisen palvelun velvoitteiden alainen säännöllinen reitti, jota liikennöi Twin Jet, keskeytettiin huhtikuussa 2007. Vuosina 2008 ja 2009 Ryanair liikennöi huhtikuusta lokakuuhun reittiä Lontoon Stanstediin viikoittain kolmella edestakaisella lennolla, jäljempänä ”rotaatio”. Vuosina 2004–2011 muut Angoulêmen lentoaseman kaupalliset ilmaliikennetapahtumat käsittivät pääasiassa erilaisten ilmailukerhojen lentoja sekä liikelentoja.

(16) Lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta vuonna 2005 annettujen yhteisön suuntaviivojen, jäljempänä ”vuoden 2005 suuntaviivat” ([10]) 15 kohdan mukaisesti Angoulêmen lentoasema sijoittuu luokkaan D matkustajaliikenteensä perusteella, josta on yhteenveto jäljempänä taulukossa 2.

Taulukko 2

Matkustajamäärät ja ilmaliikennetapahtumat Angoulêmen lentoasemalla ([1])

	Matkustajia	joista Ryanairilla	Säännöllisten reittien osuus	Ilmaliikennetapahtumia
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]) Matkustajamäärät ja ilmaliikennetapahtumat perustuvat 20. tammikuuta 2012 päivättyyn Ranskan viranomaisten kirjeeseen.
([2]) Luvut tammi–marraskuulta 2011.

(17) Selvitys Angoulêmen lentoaseman taloustilanteesta osoittaa, että lentoaseman hallinnointi on tarkasteltuina ajanjaksoina ollut erittäin tappiollista. Lentoaseman pitäjälle maksettiin vuosina 2004–2011 lentoaseman toimintaan liittyvinä rahoitusosuuksina 10 232 310 euroa ([11]). Lentoaseman pitäjän vuosina 2004–2011 toteuttamien muiden kuin julkisen vallan investointien loppusumma oli 1 277 000 euroa. Niiden rahoituksesta vastasivat alkuun asianomaiset alueelliset ja paikalliset julkisyhteisöt ja sen jälkeen SMAC ja lentoasema-KTK ([12]).

([10]) EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1.
([11]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 28 kappale.
([12]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 21 kappale.

3. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TOIMENPITEISTÄ

3.1 Lentoaseman saama taloudellinen tuki

3.1.1 *Lentoaseman tukia koskevat sopimuspuitteet*

(18) CG16, COMAGA ja CCBC ottivat vastatakseen osasta Angoulêmen lentoaseman investointeja ja toimintatappioita Angoulêmen KTK:n kanssa tehdyn kumppanuussopimuksen, jäljempänä ”vuoden 2002 sopimus” ([13]), nojalla. Sopimusta edelsi valtion myöntämä paikallisten julkisten laitteiden käyttöä koskeva toimilupa (concession d'outillage public local). CG16, COMAGA ja CCBC antoivat näin ollen 31 päivään joulukuuta 2006 saakka Angoulêmen KTK:lle lentoaseman toimintaan liittyvää taloudellista tukea ([14]). SMAC otti vastatakseen vuoden 2002 sopimuksessa mainituista velvoitteista 1 päivästä tammikuuta 2007.

(19) Vuoden 2009 alihankintasopimuksen mukaisesti SMAC kattoi lentoasema-KTK:n toimintatappiot kaudella 2009–2011. Angoulêmen lentoasemaan liittyvien kustannusten jakamisessa SMAC:n jäsenten kesken käytettiin tuolloin edelleen vuoden 2002 sopimuksessa määrättyä jakoperustetta.

(20) Kuten edellä todetaan, SNC-Lavalin on toiminut Angoulêmen lentoaseman pitäjänä 1 päivästä tammikuuta 2012 SMAC:n myönnettyä sille kuudeksi vuodeksi lentoaseman toimintaa koskevan julkisen hankintasopimuksen ([15]). Tarjouskilpailuun ([16]) osallistuvien oli esitettävä strateginen kehittämissuunnitelma, johon sisältyi sekä erillinen ”perusskenaario” ([17]) että ”ennakoiva skenaario” ([18]). Hankintaviranomainen päätyi valinnassaan jälkimmäiseen.

3.1.2 *Infrastruktuuri-investoinnit*

(21) Aloittamispäätöksessä eritellään eri viranomaisten lentoasema-KTK:lle lentoasemainfrastruktuurin rahoittamista varten tosiasiassa maksamat rahoitusosuudet ([19]). Komissio huomauttaa, että lentoasema-KTK:n kaudella 2004–2011 toteuttamien muiden kuin julkisen vallan investointien loppusumma oli 1 277 000 euroa. Niiden rahoituksesta vastasivat alkuun asianomaiset paikalliset ja alueelliset julkisyhteisöt (CG16, COMAGA ja CCBC) ja sen jälkeen SMAC ja lentoasema-KTK.

(22) Kyseisten investointien tarkoituksena oli pidentää kiitorataa 50 metrillä, jotta Angoulêmen lentoasema kykenisi teknisesti ottamaan vastaan lentoyhtiöitä, jotka voisivat edistää lentoliikenteen kehitystä. Ranskan viranomaiset huomauttavat lisäksi, että lentoterminaalin kunnostustöiden ja uusien moduulirakenteiden tarkoituksena oli nimenomaan yleisön käyttöön tarkoitettuja laitoksia koskevien lakisääteisten vaatimusten täyttäminen.

(23) SMAC on vastannut 1 päivästä tammikuuta 2012 lentoaseman kunnostukseen ja laitteisiin tehtyjen investointien kustannuksista ja työnjohdosta julkisen vallan tehtäviä lukuun ottamatta. Lopullista ohjelmaa ei ole vielä vahvistettu, mutta investointien määräksi kaudella 2012–2017 on arvioitu 1 200 000 euroa ([20]).

([13]) Angoulême Brie Champniers'n lentoaseman toiminnan ja kehittämisen rahoittamisehtoja koskeva sopimus, 23. toukokuuta 2002.
([14]) Kyseisten rahoitusosuuksien jakoperuste on esitetty aloittamispäätöksen taulukossa 2.
([15]) SNC-Lavalinin 19. heinäkuuta 2011 päivätty sitoumusasiakirja, jonka SMAC hyväksyi 23. kesäkuuta 2011 tekemänsä päätöksen mukaisesti 8. elokuuta 2011.
([16]) Ranskan julkisten hankintojen virallisen lehden (*Bulletin officiel des annonces des marchés public*, BOAMP) numerossa 48-B 9. maaliskuuta 2011 julkaistu hankintailmoitus nro 222.
([17]) Perusskenaario vastaa niitä tavoitteita ja tuloksia, joiden varmistamisen ja saavuttamisen lentoaseman pitäjä katsoo realistiseksi sopimuksen voimassaoloaikana ja sen toteuttamisehtojen mukaisesti, kun otetaan huomioon lentoliikennealan taloudellinen tilanne, markkinoiden erityispiirteet ja suhdanteet sekä Angoulêmen lentoaseman tilanne ja erityisolosuhteet.
([18]) Ennakoivan skenaarion tarkoituksena on varmistaa säännöllisen kaupallisen lentoliikenteen kehittäminen. Siinä arvioidaan vaikutuksia lentoaseman tileihin ja soveltuvin osin lentoaseman pitäjän korvaukseen sekä SMAC:n vastuulla olevan, markkinoiden ulkopuolisen lisärahoituksen määrään.
([19]) Ks. em. aloittamispäätöksen johdanto-osan 30 kappale, taulukko 3.
([20]) SMAC:n päätös, 23. kesäkuuta 2011.

3.1.3 *Julkisen vallan tehtäviin liittyvien kustannusten rahoitus*

(24) Julkisen vallan tehtäviin suoraan liittyvät investoinnit on selkeästi jätetty vuoden 2002 sopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Ranskan viranomaisten mukaan nämä kustannukset ([21]) koostuvat turvallisuus- ja turvatoimiin sekä turvallisuus- ([22]) ja turvalaitteisiin ([23]) liittyvistä kuluista. Kulut jakautuvat seuraavasti:

Taulukko 3

Turvallisuus- ja turvakulut

(euroa)

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

(25) Turvallisuus- ja turvakuluja on katettu poistojen myötä lentoasemaverolla sekä lentoasemien ja lentoliikenteen tukirahaston (Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien, FIATA) täydentävällä tuella, joka korvattiin vuonna 2008 lentoasemaveron korotuksella. Yleisen verokoodeksin (code général des impôts) 1609 w §:n mukaista lentoasemaveroa kannetaan sellaisten lentoasemien pitäjien eduksi, joilla lähtevien tai saapuvien lentojen matkustajamäärät ovat viimeisimmän tilastoidun kalenterivuoden aikana ylittäneet 5 000. Ministeriön päätöksessä vahvistetaan luettelo asianomaisista lentoasemista ja kunkin kohdalla sovellettava veron määrä ([24]).

(26) Ranskan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan näin kerätyt varat koostuvat seuraavasti:

Taulukko 4

Julkisen vallan tehtävien rahoittamiseen tarkoitettujen välineiden tuotto

(euroa)

Vuosi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Verotuotto	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Korotus	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
Yhteensä	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4 *Toiminta-avustukset*

(27) Vuoteen 2008 asti CG16, COMAGA ja CCBC vastasivat vuoden 2002 sopimuksen mukaisesti toimintatappioista ja lainojen annuiteeteista ja Angoulêmen KTK vastasi mahdollisesta jäljellä olevasta vajeesta yleispalveluyksikkönsä rahoitusosuuden kautta ([25]). Vuoden 2002 sopimuksen osapuolten vuosittain kattaman toimintatappion enimmäismääräksi vahvistettiin alun perin 350 000 euroa, mutta sitä korotettiin vuodesta 2004 alkaen. SMAC korvasi lentoasema-KTK:n toimintatappiot kokonaisuudessaan vuodesta 2008 lähtien ja 1 päivän tammikuuta 2009 jälkeen, jolloin SMAC sitoutui siihen vuoden 2009 alihankintasopimuksella.

([21]) Tämän päätöksen johdanto-osan 24 kappaleessa mainittuihin julkisen vallan tehtäviä koskeviin investointeihin liittyvän rahoituksen lisäksi aloittamispäätöksen johdanto-osan 43 kappaleessa olevassa taulukossa 4 mainitaan lentoaseman toimintaan liittyvä rahoitus.
([22]) Sammutusautot, luonnonvaraisista eläimistä ja linnuista aiheutuvien vaaratilanteiden estämiseen tarvittavat ajoneuvot ja laitteet sekä aidat.
([23]) Matkustajien ja heidän ruumaan menevien matkatavaroidensa tarkistuksiin tarkoitetut laitteet.
([24]) Ks. tämän päätöksen 8.1.1.2 jakso.
([25]) Ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 36 kappale.

(28) Lentoasema-KTK on saanut kaudella 2004–2011 rahoitusta Angoulêmen lentoaseman toimintaa varten seuraavasti:

Taulukko 5

Lentoasema-KTK:n saamien toiminta-avustusten määrä

(tuhatta euroa)

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

(29) Vuodesta 2012 lähtien lentoaseman toiminnasta on vastannut hankintasopimuksen saanut SNC-Lavalin. Edellä kuvatuissa perusskenaariossa ja ennakoivassa skenaariossa (katso alaviitteet 17 ja 18) esitettiin liiketoiminnan tulosennusteen perusteella tasapainottavan rahoitusosuuden enimmäismäärä, jonka SMAC maksaisi, sekä SNC-Lavalinille maksettava kiinteä korvaus. SNC-Lavalin esittämät tarjoukset olivat seuraavat:

Taulukko 6

SNC-Lavalinille myönnettävien toiminta-avustusten ja kiinteän korvauksen enimmäismäärät (verollinen määrä) – Perusskenaario

(euroa)

Vuosi	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tasapainottava rahoitusosuus	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Korvaus	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Yhteensä	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Taulukko 7

SNC-Lavalinille myönnettävien toiminta-avustusten ja kiinteän korvauksen enimmäismäärät (verollinen määrä) – Ennakoiva skenaario

(euroa)

Vuosi	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tasapainottava rahoitusosuus	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Korvaus	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Yhteensä	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2 Angoulêmen lentoaseman hinnoittelukehys

(30) Angoulêmen KTK on vahvistanut neljä perättäistä hinnoittelupäätöstä, joista kaksi viimeistä ovat SMAC:n hyväksymiä:

Taulukko 8

Angoulêmen lentoaseman lentoliikennemaksut

(euroa)

	Hinnat 15.6.2003	Hinnat 1.12.2005	Hinnat 1.1.2009	Hinnat 1.6.2010
Laskeutuminen	Useita luokkia	Useita luokkia	Useita luokkia	Useita luokkia

(euroa)

	Hinnat 15.6.2003	Hinnat 1.12.2005	Hinnat 1.1.2009	Hinnat 1.6.2010
Laskeutuminen, B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Valaistus	26,25	27,35	27,35	35
Paikoitus (2 tunnin jälkeen tunnilta tonnia kohden)	0,25	0,26	0,26	0,27
Unionin jäsenvaltioiden matkustajat	3,61	3,76	2,76	2,85
PRM-maksu ([1])	—	—	—	0,42

([1]) Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamispalvelumaksu.

(31) Säännöllisiä lentoja järjestävien lentoyhtiöiden kanssa oli mahdollista tehdä erillisiä sopimuksia niiden tarvitsemien palveluiden mukaan. Tällöin saatettiin myöntää hinnanalennuksia ([26]).

3.3 **Suhteet Ryanairiin**

3.3.1 *Sopimukset Ryanairin ja Airport Marketing Services -yhtiön kanssa*

(32) Eurooppalaista hanketta koskevan tarjouspyynnön ([27]) julkaisemista seuranneen menettelyn perusteella SMAC teki 8 päivänä helmikuuta 2008 kaksi sopimusta, toisen lentoyhtiö Ryanairin kanssa ja toisen Airport Marketing Services -yhtiön, jäljempänä ”AMS”, kanssa, joka on Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö. Nämä kaksi sopimusta, jäljempänä ”vuoden 2008 sopimukset”, koskevat Angoulêmen ja Lontoon Stanstedin välistä säännöllistä reittiliikennettä.

(33) Ryanairin kanssa tehty sopimus, jäljempänä ”lentoasemapalvelusopimus”, koskee lentoasemapalveluja. AMS:n kanssa tehty sopimus, jäljempänä ”markkinointipalvelusopimus”, koskee kyseisen reitin myynninedistämis- ja markkinointipalveluja.

(34) Vuoden 2008 sopimukset tehtiin viideksi vuodeksi reitin avaamisesta alkaen ([28]). Vastaavanlaista sopimusta ei ole tehty muiden lentoyhtiöiden kanssa, mutta 1 päivänä maaliskuuta 2009 tehty hinnoittelupäätös kattaa kaikki hinnoittelutoimenpiteet. Tässä päätöksessä mainitaan ”osallistuminen reitin kehittämiskustannuksiin”. Maksu on ensimmäisenä vuonna reitin avaamisesta15, toisena 12 ja kolmantena 9 euroa matkustajalta, ja sen enimmäismäärä on vastaavasti 400 000, 300 000 ja 225 000 euroa. Tämä toimenpide ei sisälly vuoden 2010 hinnoittelupäätökseen.

3.3.2 *Lentoasemapalvelusopimus*

(35) Lentoasemapalvelusopimuksen mukaan Ryanair sitoutuu liikennöimään kesäkautena kolme viikoittaista lentoyhteyttä ([29]). Aloittamispäätöksen ([30]) mukaan SMAC myöntää Ryanairille tiettyjä alennuksia voimassa olevasta yleishinnastosta.

Taulukko 9

Ryanairiin sovelletut lentoasemamaksut

(euroa)

Vuosi	2008	2009	2010	2011	2012
Matkustajamaksu	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 35 kappaleessa oleva Ryanairia koskeva taulukko 9.
([27]) EUVL S 144-179348, 28.7.2007.
([28]) Kummankin sopimuksen 2.1 kohta.
([29]) Lentoasemapalvelusopimuksen 4.1 kohta.
([30]) Ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 55 kappale ja sitä seuraavat kappaleet.

(euroa)

Vuosi	2008	2009	2010	2011	2012
Rotaatiokohtainen laskeutumismaksu	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Rotaatiokohtainen maahuolintamaksu	195	245	245	245	245

(36) SMAC sitoutui pitämään maksujen tason samana sopimuksen koko voimassaolon ajan ja olemaan asettamatta muita suoria tai välillisiä maksuja ([31]). Lentoasemapalvelusopimuksen mukaan Ryanairin oli maksettava sakkoa, jos se purkaisi sopimuksen ([32]). Jos se purkaisi sopimuksen ennen kolmannen soveltamisvuoden päättymistä, sakon määrä olisi kyseisen lausekkeen mukaan neljänneltä vuodelta 17 000 euroa ja viidenneltä vuodelta 8 500 euroa.

3.3.3 *Markkinointipalvelusopimus*

(37) Markkinointipalvelusopimus perustuu nimenomaan Ryanairin sitoumukseen liikennöidä lentoasemapalvelusopimuksessa kuvattua Angoulêmen ja Lontoon Stanstedin välistä reittiä ([33]). Sopimuksen mukaan AMS tarjoaa markkinointipalveluja Ryanairin verkkosivustolla sopimuksen kolmen ensimmäisen voimassaolovuoden ajan SMAC:lta saamaansa maksua vastaan ([34]).

(38) Vaikka markkinointipalvelusopimuksen allekirjoitti AMS, siinä määrätään ([35]), että jos Ryanair purkaa sopimuksen ennen sen kolmannen soveltamisvuoden päättymistä, se maksaa SMAC:lle sakkoa neljänneltä vuodelta 50 000 euroa ja viidenneltä vuodelta 25 000 euroa.

3.3.4 *Sopimuksen täytäntöönpano: SMAC, Angoulêmen KTK ja Ryanair/AMS*

(39) Vuosina 2008 ja 2009 Ryanairin kaupallisen toiminnan osuus Angoulêmen lentoaseman liikenteestä oli 95–97 prosenttia. Tämä täytti 25–28 prosenttia lentoaseman teoreettisesta kokonaiskapasiteetista, jonka Ranskan viranomaiset arvioivat olevan 100 000 matkustajaa vuodessa.

(40) Lentoaseman pitäjän, SMAC:n, Ryanairin ja AMS:n väliset rahavirrat jakautuivat vuosina 2008–2010 seuraavasti:

Taulukko 10

Rahavirrat vuosina 2008–2010

(euroa)

	2008	2009	2010	Yhteensä
Maksut	54 086	70 294	0	124 380
Markkinointituki ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Nettosiirto ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) SMAC on maksanut markkinointipalvelusopimuksen mukaiset maksut suoraan AMS:lle.
([2]) Tässä nettosiirrossa eivät ole mukana muut Ryanairin toimintaan liittyvät tulot tai kustannukset.

(41) Vuoden 2008 sopimuksia ei sovellettu vuoden 2009 jälkeen. Ryanair asetti ehdoksi liikennöintinsä jatkamiselle vuonna 2010 ensinnäkin markkinointipalvelusopimuksen mukaisten maksujen – 225 000 euroa kolmannelta ja 400 000 euroa neljänneltä vuodelta – maksamatta jättämisen. Se asetti toiseksi ehdoksi markkinointipalvelusopimuksessa määrättyjen palvelumaksujen säilyttämisen ennallaan mutta liikennöintinsä supistamisen sopimuksessa määrättyjen kahdeksan kuukauden sijasta kahteen kesäkuukauteen. Tämän jälkeen se antoi ilmoituksen lentoyhteyden lakkauttamisesta.

([31]) Lentoasemapalvelusopimuksen 6 kohta.
([32]) Lentoasemapalvelusopimuksen 10.3 kohta.
([33]) Markkinointipalvelusopimuksen 1 kohta.
([34]) Ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 60 kappale.
([35]) Markkinointipalvelusopimuksen 7 kohta.

(42) SMAC vei 28 päivänä kesäkuuta 2010 asian Poitiers'n hallinto-oikeuteen vaatien korvausta toiminnan lakkauttamisesta aiheutuneesta vahingosta. Ryanair saattoi asian käsiteltäväksi Lontoon kansainväliseen välitystuomioistuimeen (London Court of International Arbitration, LCIA), jonka toimivallan SMAC sittemmin riitautti Ranskan korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Jälkimmäinen asia on parhaillaan vireillä.

4. SYYT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEEN

(43) Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio tuo esiin epäilyksensä lentoaseman pitäjille myönnetystä rahoituksesta ([36]).

(44) Ensinnäkin komissio esittää epäilyksiä sellaisen muun kuin taloudellisen toiminnan laajuudesta, jonka voidaan katsoa kuuluvan julkisen viranomaisen vastuulle. Komissio korostaa, että Angoulêmen kaikkien lentoasematoimintojen katsominen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi (services of general economic interest), jäljempänä "SGEI-palvelut" on luultavasti ilmeinen arviointivirhe, kun otetaan huomioon ensimmäinen asiassa Altmark ([37]) annetussa tuomiossa vahvistettu kriteeri.

(45) Toiseksi komissio epäilee, ettei tässä tapauksessa ole noudatettu toista Altmark-kriteeriä, jonka mukaan parametrit, joiden perusteella lasketaan hoidettavaksi otetusta toiminnasta maksettavan korvauksen määrä, on vahvistettava etukäteen.

(46) Kolmanneksi komissio esittää epäilyksiä sen korvauksen tasosta, jota SNC-Lavalin on saanut julkisen palvelun velvoitteiden aiheuttamista kuluista (kolmas Altmark-kriteeri). Neljänneksi komissio esittää vakavia epäilyjä palveluntarjoajien valintamenettelystä (neljäs Altmark-kriteeri), myös SNC-Lavalinin hoitaman toimintakauden osalta, sillä kilpailevasta tarjouksesta ei ole minkäänlaisia tietoja.

(47) Lisäksi komissiolla on epäilyjä Ryanairille myönnetyistä tukitoimenpiteistä. Todettuaan lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimusten välisen mahdollisen yhteyden komissio katsoo päätöksessään, ettei Ryanair ollut maksanut markkinahintaa lentoasemapalveluiden käyttämisestä ([38]).

5. RANSKAN HUOMAUTUKSET

5.1 Lentoaseman saama taloudellinen tuki

5.1.1 *Luokitteleminen tueksi*

5.1.1.1 Taloudellisen toiminnan käsite

a) Lentoasematoiminnan harjoittajat

(48) Ranskan viranomaiset esittävät ensinnäkin, että SMAC säilytti itsellään investointeihin ja liiketoimintapolitiikkaan liittyviä tehtäviä. Se on Ryanairin kanssa tehtyjen sopimusten ainoa allekirjoittaja. Ranskan viranomaiset katsovat, että nämä lentoaseman pitämiseen liittyvät toimet ovat perusteltavissa julkisille viranomaisille kuuluvilla yleishyödyllisillä tehtävillä.

b) Infrastruktuurien julkisen rahoituksen arvioinnin oikeusperusta

(49) Ranskan viranomaiset katsovat, että lentoasemainfrastruktuurien rahoitusta on arvioitava vuoden 1994 suuntaviivojen ([39]) perusteella. Niiden mielestä suuntaviivojen 12 kohdassa suljetaan täysin pois mahdollisuus tällaisen rahoituksen valvontaan valtiontukilainsäädännön nojalla. Ranskan viranomaiset toteavat myös, että ennen vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantuloa lentoasematoimintojen ja -infrastruktuurin luokittelua koski oikeudellinen epävarmuus. Ne katsovat, ettei lentoasemien hallinnointiin ja lentoasematoiminnan harjoittamiseen liittyvien toimintojen taloudellinen luonne käynyt riittävän selkeästi ilmi unionin yleisen tuomioistuimen kannasta.

([36]) Ks. em. aloittamispäätöksen johdanto-osan 175 kappale.
([37]) Asia C-280/00, Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, tuomio 24.7.2003, Kok., s. I-7747.
([38]) Ks. em. aloittamispäätöksen johdanto-osan 240 kappale.
([39]) Komission suuntaviivat Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan soveltamisesta valtiontukiin ilmailualalla (EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5).

c) Julkisen vallan tehtävät

(50) Ranskan viranomaiset tähdentävät komission Leipzigin lentoasemaa koskevassa päätöksessään ([40]) katsovan, ettei tiettyjä lentoasemainfrastruktuureja, jotka on tarkoitettu yleiseen turvallisuuteen, palontorjuntaan ja toimintaturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseen, voida pitää taloudellisena toimintana. Ranskan viranomaisten mukaan kyseiset turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvät tehtävät ([41]) rahoitetaan lentoasemaveron ([42]) tuotosta. Vero määritetään vuosittain katettavien kulujen mukaan ja sitä kannetaan sellaisten lentoasematoimintaa harjoittavien julkis- tai yksityisoikeudellisten oikeushenkilöiden eduksi, joiden toiminta ylittää 5 000 liikenneyksikköä ([43]). Ranskan viranomaisten mukaan järjestely on perusteltavissa turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvillä erityisvaatimuksilla, jotka ylittävät tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvat tarpeet.

(51) Ranskan viranomaiset täsmentävät, että tiettyjä tällaisia kuluja ei kateta kokonaisuudessaan ([44]). Lentoasemien pitäjien ilmoittamat tiedot voidaan lisäksi tarkastaa kesken toimintavuotta ja kahdelta edeltävältä vuodelta.

(52) Ranskan viranomaiset toteavat, ettei järjestely johda liiallisiin korvauksiin. Niiden mukaan lentoasemaveroa käytetään kulujen korvaamiseen vasta ilmoitettujen tietojen tarkastamisen jälkeen, ja toisaalta investointeja korvataan sitä mukaa kuin niihin osoitetaan määrärahoja. Sen jälkeen ylijäämä siirretään seuraaville vuosille, mistä aiheutuu lentoaseman pitäjälle rahoituskuluja. Ranskan viranomaiset kuitenkin huomauttavat, että lentoasemaveroon perustuva rahoitus jää usein alijäämäiseksi, koska turvallisuus- ja turvatoimikulut ovat kasvaneet ([45]).

(53) Ranskan viranomaiset täsmentävät myös, että Angoulêmen KTK vastaa muista julkisen vallan tehtäviin liittyvistä kuluista toimilupasopimuksen ja siihen liittyvän eritelmän mukaisesti. Niiden mukaan lentoaseman pitäjä hoiti lentotiedotuspalvelun ([46]) silloin, kun valtiovalta ei vastannut lennonjohtopalvelusta. Kun Ranskan valtio otti lennonjohtopalvelun vastuulleen, lentoaseman pitäjä lisäksi maksoi valtiolle osuuden tämän palvelun kustannuksista ([47]). Viranomaiset toteavat Angoulêmen KTK:n vastanneen SMAC:n kanssa tekemänsä alihankintasopimuksen mukaisesti lentopaikan lentotiedotuspalvelusta (AFIS) niinä kellonaikoina, joina valtio ei hoitanut niitä. Ranskan viranomaisten mukaan Angoulêmen KTK on vastannut kyseisistä tehtävistä aiheutuvista kuluista seuraavasti:

(tuhatta euroa)

Vuosi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Lennonjohto	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Yhteensä	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) Ranskan viranomaiset mainitsevat vielä, että Angoulêmen KTK, paikalliset ja alueelliset julkisyhteisöt ja SMAC rahoittivat vuosina 2004 ja 2005 lennonjohtotornin kunnostustöitä 84 800 eurolla sekä vuonna 2008 asematason valaistukseen ja katkeamattomaan sähkönjakeluun liittyviä parannustöitä 89 300 eurolla.

5.1.1.2 Valikoivan edun olemassaolo

(55) Julkisen vallan tehtäviin kuulumattomien infrastruktuurien ja toiminnan rahoituksen osalta Ranskan viranomaiset korostavat ensinnäkin sitä, että Angoulêmen lentoaseman rahoittamiseen osallistuneet viranomaiset eivät ole tavoitelleet yksinomaan kannattavuutta, vaan ovat myös ottaneet huomioon alueelle koituvat taloudelliset ja sosiaaliset seuraukset. Rahoitusta ei siksi voida riittävästi perustella markkinataloustoimijaperiaatteella. Ranskan

([40]) Komission päätös 2008/948/EY, tehty 23 päivänä heinäkuuta 2008, Saksan toimenpiteistä DHL:n ja Leipzig/Hallen lentoaseman hyväksi C 48/06 (ex N 227/06) (EUVL L 346, 23.12.2008, s. 1).
([41]) Ranskan viranomaisten mielestä kyseiset toimet käsittävät luonnonvaraisten eläinten aiheuttamien vaaratilanteiden torjuntatoimet.
([42]) Lentoasemaverojärjestelystä säädetään yleisen verolain (code général des impôts) 1609 w §:ssä ja 30. joulukuuta 2009 annetussa ministeriön päätöksessä, joka koskee lentoasemien pitäjien ilmoitusmenettelyä lentoasemaveron matkustajakohtaisen tariffin määrittämiseksi.
([43]) Liikenneyksikkö vastaa yhtä matkustajaa tai sataa kiloa postia tai rahtia.
([44]) Lentoasema-alueen aitojen kustannuksista vastataan 50-prosenttisesti.
([45]) Turvallisuus- ja turvakulut ovat Ranskan viranomaisten mukaan kasvaneet 6,4-kertaisiksi vuosina 1999–2010.
([46]) Lentopaikan lentotiedotuspalvelu Air Flight Information Service (AFIS).
([47]) Ranskan viranomaiset täsmentävät, että tällainen rahoitusosuus maksettiin tilikauden 2008 osalta.

viranomaiset kuitenkin mainitsevat SMAC:n olleen halukas optimoimaan lentoaseman toiminnan saadakseen supistettua rahoitusosuuttaan. Ne perustelevat kantaansa sillä, että taatulle alijäämälle asetettiin tarjouskilpailussa sopimusperusteinen enimmäismäärä, ja sillä, että ennakoitua investointivauhtia järkeistettiin sopimuskauden aikana.

5.1.1.3 Vaikutus kilpailuun ja kauppaan

(56) Ranskan viranomaiset toteavat, ettei Angoulêmen lentoasemalle myönnetyllä julkisella rahoitustuella ole vaikutusta kilpailuun. Koska Périgueux'n, Limoges'in, Niort'in, La Rochellen ja Bordeaux'n lentoasemat sijaitsevat yli 60 minuutin automatkan päässä ([48]) Angoulêmen lentoasemalta, Ranskan viranomaiset katsovat, ettei mainittuja lentoasemia ole syytä lukea sen vaikutusalueeseen.

(57) Lisäksi Niort'in lentoasema ei niiden mukaan sovellu ottamaan vastaan kaupallisia lentoja, ja sen liikenne on käytännössä olematonta. Périgueux'n lentoasema voi ottaa vastaan ainoastaan kaksimoottorisia potkuriturbiinikoneita, joissa on enintään 60 matkustajapaikkaa ja jotka eivät ominaisuuksiltaan vastaa useimpien eurooppalaisten halpalentoyhtiöiden käytössä olevaa keskipitkän matkan lentokalustoa. Bordeaux'sta, Limoges'sta ja La Rochellesta Lontooseen suuntautuvan matkustajaliikenteen matkustajamäärät eivät Ranskan viranomaisten mielestä ole merkittävästi vaihdelleet Angoulêmen ja Lontoon Stanstedin välisen reitin avaamisen ja lopettamisen yhteydessä.

Matkustajamäärä Lontoo	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]) Ranskan viranomaisten mukaan matkustajamäärien voimakas kasvu kytkeytyy halpalentoyhtiöitä palvelevan Billi-lentoterminaalin käyttöönottoon kesäkuussa 2010.

(58) Ranskan viranomaiset katsovat myös, etteivät Angoulêmen rautatieyhteydet kilpaile Lontoon-lentoyhteyden kanssa. Niiden mielestä kyse on TGV- ja Eurostar-suurnopeusjunien hinta- ja matka-aikaeron vuoksi täysin erillisistä markkinoista. Ne katsovat myös, että TGV:n ja Bordeaux'n lentoaseman välinen intermodaalisuus on käytännössä olematonta, sillä reittiä Tours–Angoulême–Bordeaux ei liikennöidä suurnopeusjunilla.

(59) Ranskan viranomaiset viittaavat yleisesti vuoden 2005 lentoliikennesuuntaviivoihin, joiden mukaan pienille alueellisille lentoasemille (luokka D) myönnettävään rahoitukseen ei juuri liity riskiä kilpailun vääristymisestä tai siitä, että ne vaikuttaisivat kaupan kehitykseen yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Edellä esitetyistä näkemyksistään huolimatta Ranskan viranomaiset katsovat, että ainoastaan Bordeaux'n, Limoges'in ja La Rochellen lentoasemien voitaisiin liikennemääriensä ja ominaisuuksiensa perusteella katsoa sijaitsevan Angoulêmen lentoaseman vaikutusalueella.

(60) Viranomaisten mielestä se, että Ryanair avasi reitin La Rochellen ja Limoges'in lentoasemilta Lontoon Stanstediin, osoittaa kuitenkin lentoyhtiöiden pitävän niitä erillisinä markkinoina. Viranomaiset katsovat myös, että Angoulêmen kaupungista Bordeaux'n, Limoges'n ja La Rochellen lentoasemille autolla kuluva matka-aika, joka on samaa luokkaa kuin Angoulêmen ja Lontoon Stanstedin lentoasemien välinen lentoaika, tekee näiden lentoasemien käytöstä Angoulêmen asukkaille vähemmän houkuttelevaa.

(61) Ranskan viranomaiset katsovatkin, ettei kilpailuun kohdistuvaa vaikutusta koskeva peruste täyty eivätkä komission väitteet Angoulêmen lentoaseman saamasta julkisesta rahoituksesta voi olla perusteltuja, sillä yksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisen olennaisista edellytyksistä ei täyty kyseisessä tapauksessa.

([48]) Ranskan viranomaisten asettama kynnys perustuu 16. toukokuuta 2006 tehtyyn komission päätökseen NN 21/06, Yhdistynyt kuningaskunta – City of Derry Airport (Derryn lentoasema) (EUVL C 272, 9.11.2006, s. 13). Viranomaiset arvioivat matka-ajan Michelin-välimatkalaskurilla pitäen vertailukohtana nopeinta reittiä.

5.1.2 *Soveltuvuus sisämarkkinoille*

5.1.2.1 Soveltuvuus SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla

(62) Ranskan viranomaiset katsovat, että Angoulêmen lentoaseman pitäjille myönnetty rahoitus voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi ja vapauttaa ilmoitusvaatimuksesta siinäkin tapauksessa, että kaikki Altmark-kriteerit eivät täyttyisi. Viranomaisten mielestä Angoulêmen lentoasema kokonaisuudessaan pitäisi katsoa SGEI-palveluksi, jonka tarkoituksena on edistää alueen taloudellista kehitystä. Niiden mukaan rahoituksen soveltuvuus perustuu 30 päivää tammikuuta 2012 edeltävällä kaudella suoraan SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohtaan ja komission päätökseen 2005/842/EY ([49]), jäljempänä ”vuoden 2005 SGEI-päätös”. Sen jälkeen rahoituksen soveltuvuus perustuu viranomaisten näkemyksen mukaan komission päätökseen 2012/21/EU ([50]), jäljempänä ”vuoden 2011 SGEI-päätös”.

a) Kausi, jolloin lentoaseman pitäjinä toimivat Angoulêmen KTK tai SMAC ja Angoulêmen KTK yhdessä

i) Toimeksiannon olemassaolo

(63) Ranskan viranomaiset katsovat, että Angoulêmen KTK:n julkisen palvelun tehtävää koskeva toimeksianto perustuu Ranskan kauppalain (code de commerce) 170-1 §:ään. Kyseisen säännöksen mukaan laitos edistää osaltaan alueen taloudellista kehitystä, sen vetovoiman lisäämistä ja aluesuunnittelua sekä tukee yrityksiä ja yrittäjäjärjestöjä hoitamalla kaikki julkisen palvelun tehtävät ja yleishyödylliset tehtävät, jotka ovat tarpeen näiden tehtävien suorittamiseksi. Säännöksessä todetaan, että laitos voi tätä varten harjoittaa laitteiden, erityisesti lentoasemalaitteiden, rakentamis- ja hallinnointitoimintaa.

(64) Ranskan viranomaiset huomauttavat myös, että kyseiset oikeudelliset puitteet täydentävät niitä asiakirjoja, joilla lentoaseman hallinnointi ja toiminta on annettu Angoulêmen KTK:n tehtäväksi. Angoulêmen KTK sai niiden perusteella lentoasemainfrastruktuurien rakentamista ja hallinnointia koskevan toimeksiannon. Sama koskee viranomaisten mukaan päätöksiä, jotka Angoulêmen KTK ja asianomaiset paikalliset ja alueelliset julkisyhteisöt tekivät osallistumisesta lentoaseman rahoittamiseen.

ii) Korvauksen taso

(65) Ranskan viranomaiset katsovat, että Angoulêmen KTK:hon sovellettu talousarvio- ja kirjanpitomenettely ([51]) estivät liialliset korvaukset.

(66) Viranomaisten mukaan lentoasematoiminnoilla oli oma tilinsä. Valvonta toteutui myös siten, että Angoulêmen KTK:n vaaleilla valitut jäsenet hyväksyivät lentoaseman talousarvion Angoulêmen KTK:n hallituksen ([52]) vahvistettua sen. Ranskan viranomaiset täsmentävät tältä osin, että talousarviota varten oli laadittava selvitykset liiketoiminnasta, omarahoituskyvystä ja pääomaoperaatioista sekä taulukot yksiköiden välisistä palveluista ja rahoitusosuuksista sekä henkilöstön määrästä ja palkkasummista.

(67) Ranskan viranomaiset esittävät myös, että SMAC:n sääntöjen mukaan sen tehtävä liittyi kokonaisuudessaan lentoasemia koskevaan julkiseen palveluun. Lentoasematoiminnoilla oli oma talousarvionsa. Ranskan viranomaiset toteavat lisäksi, että kyseinen talousarvio hyväksyttiin SMAC:n komiteassa. Uudet toimenpiteet sekä edeltävän vuoden budjetin ylittäminen viidellä prosentilla oli hyväksyttävä määräenemmistöpäätöksellä.

(68) Ranskan viranomaiset katsovat vielä, että säännöllisen talousraportoinnin ansiosta oli mahdollista varmistaa hyväksytyn talousarvion asianmukainen toteutuminen, mikä sulkee pois liiallisten korvausten mahdollisuuden. Yleiskokouksessa äänestettiin uudestaan vuoden n+1 toteutuneesta talousarviosta. Viimeisen portaan valvontatoimena Angoulêmen KTK:n tilinpäätös toimitettiin prefektuurin tarkastettavaksi. Ranskan siviili-ilmailuviranomaisen (Service de l'Aviation Civile) tehtävänä oli 31 päivään joulukuuta 2006 asti antaa asiasta lausuntonsa prefektuurille. Toimiluvan myöntävänä viranomaisena SMAC puolestaan hyväksyi alustavat talousarviot, lisätalousarviot ja toteutuneet talousarviot.

([49]) Komission päätös 2005/842/EY, tehty 28 päivänä marraskuuta 2005, EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 312, 29.11.2005, s. 67).

([50]) Komission päätös 2012/21/EU, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3).

([51]) Yleiskirje nro 111, joka on päivätty 30. maaliskuuta 1992 ja jossa vahvistetaan Angoulêmen KTK:hon sovellettavat talousarvio- ja kirjanpitosäännöt.

([52]) Angoulêmen KTK:n hallitus koostuu vaaleilla valituista jäsenistä, jotka ottavat kantaa talousarvioesitykseen, kun siihen on ensin mahdollisesti tehty muutosehdotuksia.

b) Kausi, jolloin lentoaseman pitäjinä toimivat SNC-Lavalin ja SMAC

i) Toimeksiannon olemassaolo

(69) Ranskan viranomaiset katsovat, että SNC-Lavalinille annetut SGEI-tehtävät on määritelty tekniset lausekkeet sisältävässä sopimuseritelmässä ([53]). Viranomaiset huomauttavat, että lentoaseman kehittäminen on olennainen osa näitä tehtäviä.

ii) Korvauksen taso

(70) Ranskan viranomaisten mukaan lentoasema-KTK:n tuloslaskelmista voidaan todeta, ettei liiallisia korvauksia ole maksettu.

(71) Erilliskirjanpito on järjestetty perustamalla SNC-Lavalinille tytäryhtiö ([54]). Lisäksi liialliset korvaukset on estetty SMAC:n suorittamalla valvonnalla ([55]), jonka tarkoituksena on estää SGEI-tehtävistä aiheutuvien kustannusten liiallinen korvaaminen.

(72) Ranskan viranomaiset katsovat myös, ettei SNC-Lavalinin saama korvaus ollut kohtuuton. Ne toteavat, että tarjouksentekijää pyydettiin vahvistamaan SMAC:lta pyydettävä enimmäistakuu lentoaseman pitäjän toiminnan tasapainottamiseksi perusskenaariossa (lentoasematoiminta ilman kaupallista liikennettä) ja ennakoivassa skenaariossa (lentoasematoiminta kaupallinen liikenne mukaan luettuna). Ranskan viranomaiset korostavat, että ennakoiva skenaario valittiin, koska SNC-Lavalinin tarjous oli taloudellisesti edullisin. Viranomaiset huomauttavat lisäksi, että SMAC:n kattamat kulut tilikaudella 2012 olivat ilman kaupallista liikennettä 644 000 euroa, kun ne tilikaudella 2010 olivat 810 000 euroa.

(73) Ranskan viranomaiset täsmentävät vielä, että SMAC:tä rasitti kiinteistövero, jota se ei omistajana halunnut sälyttää lentokentän pitäjälle.

(74) Ranskan viranomaiset katsovat näin ollen, että Angoulêmen lentoaseman pitäjille myönnetty tuki voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi 30 päivää tammikuuta 2012 edeltävänä kautena SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla ja vuoden 2005 SGEI-päätöksen perusteella ja siitä eteenpäin vuoden 2011 SGEI-päätöksen perusteella.

5.1.2.2 Soveltuvuus SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla

a) Infrastruktuuri-investoinnit

(75) Ranskan viranomaiset huomauttavat, että mikäli komissio katsoo infrastruktuuri-investointeihin myönnetyn julkisen tuen olevan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, se pitäisi vuoden 2005 suuntaviivojen sääntöjen mukaisesti katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi.

i) Selkeästi määritelty yleishyödyllinen tavoite (kriteeri 1)

(76) Ranskan viranomaisten mielestä Charenten departementin talouselämän ja matkailun kehittäminen on selkeästi määritelty yleishyödyllinen tavoite. Niiden mukaan julkishallinto voi komission käytännön ([56]) pohjalta perustellusti katsoa alueellisen lentoaseman kehittämisen olevan tällainen tavoite.

ii) Investointien tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus määriteltyyn tavoitteeseen nähden (kriteeri 2)

(77) Ranskan viranomaisten mukaan kyseiset investoinnit ovat vastanneet tarpeellisuuden ja oikeasuhteisuuden kriteeriä. Viranomaiset mainitsevatkin erään selvityksen ([57]), jonka mukaan on perusteltua luoda rakenne, joka kokoaa yhteen kaikki matkailualan yhteisöt, julkiset laitokset ja elinkeinonharjoittajat. Selvityksessä tuodaan esiin syyt, joiden vuoksi on kannattavampaa kehittää Angoulêmen lentoasemaa kuin jotain muuta infrastruktuuria, ja arvioidaan tähän tarkoitukseen tarvittavat vähimmäisinvestoinnit.

([53]) Tekniset lausekkeet sisältävän sopimuseritelmän 8 kohdan mukaan SNC-Lavalinin on toteutettava julkisen vallan tehtävät, perustettava lentopaikan lentotiedotuspalvelu (AFIS), toteutettava tehtävät, joilla taataan lentoaseman turvallinen käyttö, pidettävä kunnossa lentoaseman maa-alueet ja verkostot sekä varmistettava, että lentoasema kykenee ottamaan vastaan säännöllistä kaupallista lentoliikennettä.

([54]) Tytäryhtiö on nimeltään Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

([55]) Ranskan viranomaiset katsovat, että valvonta on otettu huomioon tarjouseritelmässä.

([56]) Komission päätös, tehty 27 päivänä tammikuuta 2007, asiassa N 491/06, Italia – Tortolì-Arbatax (EUVL C 133, 15.6.2007, s. 3).

([57]) Selvityksen teki lentoasemapalveluiden paikallistalouden alan neuvontaelin Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires, ja se saatiin 14.6.2006.

iii) Käyttöön liittyvät tyydyttävät odotukset keskipitkällä aikavälillä (kriteeri 3)

(78) Ranskan viranomaiset katsovat, että kyseisessä selvityksessä esitettiin keskipitkän aikavälin matkustajamääräennusteiksi yli 100 000 matkustajaa vuodessa, mikä vastaa käyttöön liittyviä tyydyttäviä keskipitkän aikavälin näkymiä. Ranskan viranomaisten mukaan ennusteet perustuivat olettamukseen ensimmäisen Lontoon-yhteyden vuorojen lisäämisestä ja toisen yhteyden avaamisesta.

iv) Infrastruktuurien yhtäläinen ja syrjimätön käytettävyys (kriteeri 4)

(79) Ranskan viranomaiset korostavat, ettei infrastruktuurien saatavuudessa ole esiintynyt syrjintää. Niiden mukaan ainoa Angoulêmen lentoasemainfrastruktuurien käyttörajoite liittyy asematason ja lentoterminaalin kapasiteetin rajallisuuteen. Viranomaisten mukaan kannustintoimenpiteitä on ollut tarjolla kaikille uuden reitin avaaville lentoyhtiöille, mutta käytännössä ainoastaan Ryanair on hyödyntänyt niitä.

v) Toimenpiteet eivät vaikuta kaupan kehitykseen yhteisen edun vastaisella tavalla (kriteeri 5)

(80) Ranskan viranomaisten mukaan jo pelkästään Angoulêmen lentoaseman kuuluminen vuoden 2005 lentoliikennesuuntaviivojen luokituksen mukaiseen luokkaan D, riittää perusteluksi sille, ettei toimenpide vaikuta kilpailuun yhteisen edun vastaisella tavalla.

vi) Tuen tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus (kriteeri 6)

(81) Ranskan viranomaiset katsovat, että investointien sataprosenttinen julkinen rahoitus oli lentoaseman potentiaalin ylläpitämisen ja lentoaseman kehittämisen kannalta välttämätöntä. Ranskan viranomaisten mukaan juuri tämä tarve oikeutti investointirahoituksen jakamisen SMAC:n ja lentoaseman pitäjän kesken 22 päivänä tammikuuta 2009 tehdyllä alihankintasopimuksella. Viranomaisten mielestä tämä tilanne eroaa siitä tilanteesta, jonka johdosta SMAC on vuodesta 2012 maksanut tarjouskilpailun perusteella 179 400 euron vuotuisen korvauksen palvelun tarjoamisesta. Ranskan viranomaiset huomauttavat, ettei SMAC tämän oikeudellisen kehyksen mukaan toteuta investointeja, vaan vastaa palveluntarjoajan ehdottamien tai SMAC:n päättämien investointihankkeiden työnjohdosta.

b) Toimintarahoitus

(82) Ranskan viranomaiset toteavat ensinnäkin, että Angoulêmen KTK on myöntänyt lentoasemalle ennakkomaksuja vuosina 1984–2001. Viranomaisten mielestä kyseisen kauden pitäisi jäädä komission tarkastelun ulkopuolelle ja sen jälkeen maksetut muut tuet pitäisi katsoa toimintatueksi.

(83) Ranskan viranomaiset toteavat, että investointirahoitusta lukuun ottamatta alueellisten ja paikallisten julkisyhteisöjen kattama alijäämä ei ylittänyt 350 000 euroa tilivuosina 2002 ja 2003 ([58]). Viranomaiset toteavat myös, ettei lentoaseman hallinnointielimen tätä koskevia päätöksiä tilikausina 2004–2006 ole merkitty pöytäkirjoihin. Viranomaisten mukaan Angoulêmen KTK:n yleispalveluyksikkö on maksanut toteutuneen talousarvion tasapainottamiseksi tarvittavan summan.

(84) Ranskan viranomaiset katsovat, ettei tällä toimintarahoituksella ole tämän päätöksen johdanto-osan 56–61 kappaleessa esitetyistä syistä vaikutusta kilpailuun. Siksi ne katsovat, ettei kilpailuun kohdistuvaa vaikutusta koskeva peruste täyty eikä Angoulêmen lentoaseman saama julkinen toimintarahoitus voi olla SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea.

(85) Ranskan viranomaiset huomauttavat myös, että siinäkin tapauksessa, että kyseinen rahoitus olisi tukea, se pitäisi katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi ja vapauttaa ilmoitusvaatimuksesta. Viranomaiset tukeutuvat tässä asiassa vuoden 2005 suuntaviivoihin ja vuoden 2005 SGEI-päätökseen.

5.2 **Suhteet Ryanairiin**

5.2.1 *Luokitteleminen tueksi*

(86) Ranskan viranomaiset katsovat ensinnäkin, että lentoasemapalvelusopimusta ja markkinointipalvelusopimusta on tarkasteltava yhdessä. Ne huomauttavat myös, ettei SMAC ole tämän päätöksen johdanto-osan 55 kappaleessa esitetyistä syistä toiminut harkitsevan markkinataloussijoittajan tavoin. Ranskan viranomaisten mukaan Angoulêmen KTK oli SMAC:lta saamansa toimeksiannon mukaisesti ryhtynyt neuvottelemaan Ryanairin kanssa Lontoon Stanstedin ja Angoulêmen välisestä reitistä, koska kansainvälisten lentoreittien avaamisesta käynnistettyyn hankepyyntöön ei saatu vastauksia.

([58]) Yläraja vahvistettiin 23. toukokuuta 2002 tehdyssä kumppanuussopimuksessa.

(87) Viranomaiset korostavat myös, ettei vuonna 2006 aloitettujen kunnostustöiden ([59]) tavoitteena ollut vastata minkään tietyn lentoyhtiön tarpeisiin, vaan mahdollistaa lentoyhtiöiden vastaanottaminen. Ranskan viranomaiset huomauttavat, että lähes kaikki investoinnit kohdistuivat lopulta kuitenkin Ryanairiin, sillä lentoasemaa eivät käyttäneet säännöllisesti muut lentoyhtiöt.

(88) Ranskan viranomaiset huomauttavat, että liikesuhde Ryanairin kanssa on aiheuttanut lentoaseman pitäjälle ylimääräisiä henkilöstökuluja. Viranomaiset ovat antaneet ennakoitujen ja toteutuneiden kulujen välisestä erosta seuraavan selvityksen:

Turvallisuus	Vertailuvuosi 2007	Muutos 2008/2007		Muutos 2009/2007		Muutos 2010/2007
		Ennuste	Toteutunut	Ennuste	Toteutunut	Ennuste
Henkilöstön määrä	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Kokoaikavastaavana	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Henkilöstökulut (tuhatta euroa)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Turvatoimet	Vertailuvuosi 2007	Muutos 2008/2007		Muutos 2009/2007		Muutos 2010/2007
		Ennuste	Toteutunut	Ennuste	Toteutunut	Ennuste
Henkilöstön määrä	10	—	—	—	—	—
Kokoaikavastaavana	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Henkilöstökulut (tuhatta euroa)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Maahuolinta ja matkustajapalvelut	Vertailuvuosi 2007	Muutos 2008/2007		Muutos 2009/2007		Muutos 2010/2007
		Ennuste	Toteutunut	Ennuste	Toteutunut	Ennuste
Henkilöstön määrä	1	—		—		—
Kokoaikavastaavana	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Henkilöstökulut (tuhatta euroa)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

(89) Sama koskee henkilöstökulujen lisäksi myös muita Ryanairin taloudelliseen toimintaan liittyviä lisäkuluja:

Turvallisuus	Vertailuvuosi 2007	Muutos 2008/2007		Muutos 2009/2007		Muutos 2010/2007
		Ennuste	Toteutunut	Ennuste	Toteutunut	Ennuste
Palvelut (tuhatta euroa)	0	—	—	—	—	—

([59]) Investointien määräksi on arvioitu 977 000 euroa.

Turvallisuus	Vertailuvuosi 2007	Muutos 2008/2007		Muutos 2009/2007		Muutos 2010/2007
		Ennuste	Toteutunut	Ennuste	Toteutunut	Ennuste
Muut	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
***joista ajoneuvojen leasing* (tuhatta euroa)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Turvatoimet	Vertailuvuosi 2007	Muutos 2008/2007		Muutos 2009/2007		Muutos 2010/2007
		Ennuste	Toteutunut	Ennuste	Toteutunut	Ennuste
Palvelut	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
Tuhatta euroa						
Muut (tuhatta euroa)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Maahuolinta ja matkustajapalvelut	Vertailuvuosi 2007	Muutos 2008/2007		Muutos 2009/2007		Muutos 2010/2007
		Ennuste	Toteutunut	Ennuste	Toteutunut	Ennuste
Palvelut	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
Tuhatta euroa						
Muut (tuhatta euroa)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2 *Soveltuvuus sisämarkkinoille*

(90) Ranskan viranomaiset katsovat, ettei vuoden 2005 suuntaviivojen tiettyjä kriteerejä ole noudatettu.

(91) Ensinnäkin ne toteavat, ettei Ryanair ole esittänyt liiketoimintasuunnitelmaa. Ne olivat arvioineet, että asteittain aleneva tuki, joka johti vuoden 2008 sopimusten allekirjoittamiseen, olisi mahdollistanut Ryanairille tyydyttävän katteen.

(92) Ranskan viranomaiset korostavat, että liiketoimintasuunnitelman puuttumisen vuoksi on mahdotonta arvioida tuen intensiteettiä koskevan kriteerin noudattamista. Niiden mukaan Angoulêmen KTK ja SMAC sitä vastoin ovat julkisen palvelun velvoitteen alaisten reittien perustamisesta saatavilla olevien tietojen perusteella katsoneet, että kyseistä kriteeriä on noudatettu.

(93) Ranskan viranomaisten mukaan vuosina 2008 ja 2009 todettu matkustajamäärien vuotuinen […] (*) prosentin kasvu ilman rotaatioiden lisäystä olisi todennäköisesti jatkunut vuonna 2010.

(94) Ranskan viranomaiset katsovatkin, kuten tämän päätöksen johdanto-osan 56–60 kappaleessa esitetään, ettei toteutetuilla toimenpiteillä ole vaikutusta kaupan kehitykseen yhteisen edun vastaisella tavalla.

5.3 **Uudet suuntaviivat**

(95) Ranska on esittänyt huomautuksia uusien suuntaviivojen muodon ja sisällön tulkinnasta ja ilmoittanut hyväksyvänsä niiden soveltamisen tapauksiin, jotka koskevat ennen suuntaviivojen julkistamista toteutettuja tukitoimia.

(*) Liikesalaisuus

(96) Ranska huomauttaa, että uusissa suuntaviivoissa suhtaudutaan toimintatukeen aiempaa joustavammin. Se katsoo, että jos niitä sovelletaan taannehtivasti kaikkiin tukimuotoihin, tiettyjen lentoasemien tilanteita on mahdollista tarkastella sallivammasta näkökulmasta.

6. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

6.1 Air Francen huomautukset

(97) Air Francen mukaan Ryanairille ja sen tytäryhtiölle AMS:lle myönnetyt tukitoimenpiteet ovat erityisen tyypillisiä Ryanairin liiketoimintakäytännöille.

(98) Air France on myös esittänyt komissiolle huomautuksia, jotka koskevat uusien suuntaviivojen soveltamista nyt tarkasteltavaan asiaan. Air France kyseenalaistaa uusien suuntaviivojen soveltamisen tapauksiin, joissa on kyse lentoasemille maksetusta toimintatuesta, vaikka tukea olisi maksettu ennen suuntaviivojen julkistamista.

(99) Air France katsoo, että soveltamalla taannehtivasti uusia suuntaviivoja suositaan säännöistä piittaamattomia toimijoita oikeuttamalla toimintatapoja, jotka eivät olleet toteuttamisajankohtanaan voimassa olleiden sääntöjen mukaisia. Taannehtiva soveltaminen sen sijaan asettaa epäedulliseen asemaan toimijat, jotka noudattivat aiempia suuntaviivoja eivätkä ottaneet vastaan julkista rahoitusta.

(100) Toisaalta Air France korostaa sitä, että uusien suuntaviivojen taannehtiva soveltaminen lentoasemille myönnettyyn toimintatukeen on yleisten oikeusperiaatteiden ja unionin oikeuskäytännön vastaista.

6.2 Ryanairin huomautukset

(101) Lentoyhtiö Ryanair, jäljempänä ”Ryanair”, kiistää, että lentoasemapalvelusopimus, jonka se on tehnyt Angoulêmen lentoaseman kanssa, olisi valtiontukea.

(102) Ryanair huomauttaa tehneensä Lontoon Stanstedin ja Angoulêmen välisen reitin avaamista koskevan päätöksen, koska se halusi löytää lentoliikennetoimintaa varten edullisen tukikohdan, jonka liiketoimintaympäristö vastaisi Angoulêmen lentoaseman ominaisuuksia. Lentoyhtiö toteaa myös, että erityisominaisuuksiensa ansiosta Angoulêmen lentoasema pystyi tarjoamaan kilpailukykyiset lentoasemamaksut. Ryanair katsoo, että uuden reitin avaamiseen liittyvistä epävarmuustekijöistä ([60]) ja näin ollen otetusta riskistä huolimatta lentoasema saattoi kohtuudella olettaa hyötyvänsä tekemästään sopimuksesta, sillä Ryanair oli menestynyt muilla reiteillä.

(103) Ryanair huomauttaa myös, että päätös Lontoon Stanstedin ja Angoulêmen välisen reitin lopettamisesta liittyy kaupallisiin syihin. Ryanairin mukaan sen tulot laskivat vuonna 2009 […] prosenttia vuonna 2008 kirjattuihin tuloihin nähden ([61]). Lentoyhtiö korostaa neuvotelleensa vilpittömässä mielessä ja lentoasemapalvelusopimuksen 9 kohdan mukaisesti saadakseen laadittua Angoulêmen lentoaseman kanssa taloudellisesti kannattavan sopimuksen. Ryanair myöntää pyytäneensä alennusta lentoasemamaksuihin syyskuussa 2009 ja kertoo ehdottaneensa reitin liikennöimistä ainoastaan heinä–elokuun ajan saatuaan tiedoksi SMAC:n epäävän päätöksen 3 päivänä helmikuuta 2010. Tästä SMAC kieltäytyi ehdottomasti, ja sopimus purettiin.

6.2.1 *Valtion varat ja toimenpiteiden luokittelu valtion toimenpiteiksi*

6.2.1.1 Valtion varat

(104) Ryanair korostaa, etteivät kauppa- ja teollisuuskamarien varat koostu kokonaisuudessaan veroista. Se katsoo, että Ranskan siviili-ilmailulain (code de l'aviation civile) R224-6 § velvoittaa ne lentoasemat, joiden hallinnoinnista vastaa kauppa- ja teollisuuskamari, rahoittamaan kulunsa lentoaseman toiminnan tuottamilla tuloilla. Ryanairin mukaan Angoulêmen KTK vastasi pääosin lentoaseman rahoituksesta, kun taas SMAC:llä ei ollut lainkaan kokemusta lentoasematoiminnan harjoittamisesta ([62]).

([60]) Ryanair huomauttaa, ettei Angoulêmeen ollut vielä lennetty säännöllisiä kaupallisia lentoja sen käyttämien kaltaisilla lentokoneilla eikä käytettävissä ollut vertailutietoja reitin kannattavuuden arvioinnin tueksi.

([61]) Ryanairin mukaan tulojen pienentyminen johtuu Yhdistyneessä kuningaskunnassa veloitettujen matkustajamaksujen korotuksesta, öljyn tynnyrihinnan noususta ja ylipäänsä talouskriisistä.

([62]) Ryanair korostaa, että neuvotteluja johti Angoulêmen KTK.

6.2.1.2 Toimenpiteiden luokittelu valtion toimenpiteiksi

(105) Ryanairin mielestä yksinomaan se, että Angoulêmen KTK on valtion valvonnassa ja toimii verovaroin, ei riitä täyttämään kriteeriä, joka koskee toimenpiteiden luokittelua valtion toimenpiteiksi.

(106) Ryanair väittää, ettei toimenpidettä voida luokitella valtion toimenpiteeksi vain siksi, että organisaation luonnetta koskeva kriteeri täyttyy, eli kyseessä on julkisoikeudellinen yhteisö ([63]). Sen mielestä tässä tapauksessa onkin tehtävä ero kauppa- ja teollisuuskamarien ja muiden julkisten laitosten välillä ([64]). Ryanair korostaa, että kesäkuussa 2005 voimassa olleen Ranskan kauppalain L711-1 §:ssä kauppa- ja teollisuuskamarit luokitellaan julkisiksi liikelaitoksiksi ja että eräässä parlamentaarisessa mietinnössä tuodaan esiin niiden nk. institutionaalinen dualistisuus ja niiden luokittelemista koskeva epätietoisuus ([65]). Ryanair huomauttaa myös, ettei valtio osallistu kauppa- ja teollisuuskamarien päätöksentekoon, vaan sillä on ainoastaan valvontatehtävä ([66]).

6.2.2 *Valikoiva etu*

6.2.2.1 Ryanairin ja AMS:n saaman taloudellisen edun tarkastelu yhdessä

(107) Ryanairin mielestä Ryanairia ja AMS:ää ei pidä kohdella kyseessä olevien toimenpiteiden yhtenä ja samana edunsaajana.

(108) Ryanair toteaa, että markkinointipalvelusopimuksen edunsaajana oli lentoasema, eikä sopimuksen tarkoituksena ollut kasvattaa Ryanairin liikennöimän reitin täyttöastetta tai tuottoa. Toisaalta se huomauttaa, ettei AMS:n omistusrakenteen tai tavoitteen perusteella voida kiistää sitä, että kyseisillä sopimuksilla oli erilaiset kohteet. Ryanair korostaa myös sitä, että sopimukset allekirjoitti kaksi eri henkilöä, vaikka komissio onkin korostanut yhtiöiden johdon identtisyyttä ([67]).

(109) Ryanair täsmentää myös, ettei markkinointipalvelusopimuksen tekeminen ole ehtona lentoreitin avaamiselle. Sen mukaan tällainen käytäntö on kuitenkin yleisempi alueellisilla lentoasemilla ([68]).

6.2.2.2 Lentoasemapalvelusopimuksen ja markkinointipalvelusopimuksen tarkastelu yhdessä

(110) Ryanair katsoo, ettei lentoasemapalvelusopimusta ja markkinointipalvelusopimusta pidä tarkastella yhdessä. Se korostaa, että markkinointipalvelusopimuksista vastaa AMS, joka on Ryanairin tytäryhtiö. Ryanairin mukaan ne neuvotellaan ja tehdään erillään Ryanairin ja lentoasemien välisistä sopimuksista.

(111) Ryanair kuitenkin huomauttaa mainostavansa itse omia lentokohteitaan. Se kertoo myös toteuttaneensa omalla verkkosivustollaan mainoskampanjoita kolmansien eduksi ilman AMS:n osallistumista. Ryanairin mukaan komissio onkin todennut Bratislavan lentoasemaa koskevassa päätöksessään ([69]), että Ryanairin verkkosivustolla toteutettuihin mainoskampanjoihin liittyy jonkinlainen arvo.

6.2.2.3 Markkinataloussijoittajaperiaate

a) Liiketoimintasuunnitelma

(112) Ryanair huomauttaa, etteivät investointipäätökset aina perustu liiketoimintasuunnitelmaan. Se, että Ryanair itse, eräät muut yritykset tai eräät kilpailuviranomaiset ([70]) eivät pidä liiketoimintasuunnitelmia aina tarpeellisina, on Ryanairin mielestä riittävä osoitus siitä, ettei ole realistista olettaa markkinataloussijoittajan aina laativan sellaisen.

([63]) Ryanair viittaa asiaan C-482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397.
([64]) Ryanair viittaa tältä osin Ranskan korkeimman hallinto-oikeuden 16. kesäkuuta 1992 antamaan lausuntoon nro 351 654.
([65]) Jäsen Catherine Vautrinin Ranskan kansalliskokouksen talousvaliokunnan nimissä esittelemä mietintö nro 2388 kauppa- ja teollisuuskamarien sekä eri ammattialoja edustavien kamarien verkostoja koskevasta lakiehdotuksesta.
([66]) Ryanair huomauttaa, etteivät valvontatehtävät tarkoita, että Ranskan valtio ottaisi kantaa nyt kyseessä oleviin sopimuksiin.
([67]) Lentoasemapalvelusopimuksen allekirjoitti Ryanairin varapääjohtaja Michel Cawley, kun markkinointipalvelusopimuksen puolestaan allekirjoitti AMS:n johtaja Eddie Wilson.
([68]) Ryanair huomauttaa, että lentoasemilla on tarve luoda itselleen tuoteimago ja lisätä saapuvien matkustajien määrää suhteessa kaikkiin lentoaseman kautta kulkeviin matkustajiin.
([69]) Komission päätös 2011/60/EU, annettu 27 päivänä tammikuuta 2010, valtiontuesta C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovakia – Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välinen sopimus (EUVL L 27, 1.2.2011, s. 24).
([70]) Ryanair viittaa Yhdistyneessä kuningaskunnassa toimivan kilpailuasioiden muutoksenhakutuomioistuimen (Competition Appeal Tribunal) asiassa 1145/4/8/09, Stagecoach Group plc v. Competition Commission, 21 toukokuuta 2010 esittämän kannan kohtaan 75.

b) Huomautuksia markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltamisedellytyksistä

(113) Ryanair katsoo, ettei komissio voi soveltaa markkinataloussijoittajaperiaatetta valikoivasti. Unionin yleisen tuomioistuimen kantaan ([71]) viitaten Ryanair painottaa, että komission on tarkasteltava kyseistä liiketoimea kokonaisuutena ja otettava huomioon kaikki merkitykselliset seikat sekä niiden asiayhteys ([72]).

(114) Ryanair katsoo myös, että komission on verrattava Ryanairin ja julkisten lentoasemien välisiä sopimuksia osittain tai kokonaan yksityisten sijoittajien omistuksessa olevien lentoasemien kanssa tehtyihin sopimuksiin. Ryanair viittaa tämän vertailun osalta erääseen selvitykseen ([73]). Ryanair huomauttaa unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön ([74]) viitaten, että komission pitäisi tarkastella tilannetta kustannusten perusteella ainoastaan silloin, kun vertailukohtana ei voi käyttää yksityistä sijoittajaa.

(115) Ryanair katsoo, että komission menetelmä, jossa vertailukohteiksi kelpuutetaan ainoastaan tarkasteltavana olevan lentoaseman vaikutusalueella sijaitsevat lentoasemat, on virheellinen ([75]).

(116) Ryanair huomauttaa, ettei lähistöllä sijaitseville lentoasemille myönnetty valtiontuki ole vääristänyt vertailulentoasemilta kerättyjä markkinoiden vertailuhintoja. Markkinoiden viitehinta on siis arvioitavissa luotettavasti sovellettaessa markkinataloussijoittajatestiä.

(117) Ryanair katsookin seuraavaa:

— Vertailuanalyysien hyödyntäminen on yleistä sovellettaessa markkinataloussijoittajatestiä muilla aloilla kuin valtiontukiasioissa.

— Yritykset vaikuttavat toistensa päätöksiin vain, jos niiden tuotteet korvaavat toisensa tai täydentävät toisiaan.

— Samalla vaikutusalueella sijaitsevat lentoasemat eivät välttämättä kilpaile keskenään, ja esitetyissä selvityksissä käytetyt vertailulentoasemat kilpailevat vain vähäisessä määrin vaikutusalueellaan sijaitsevien julkisten lentoasemien kanssa. Alle kolmannes vertailulentoasemien vaikutusalueella sijaitsevista kaupallisista lentoasemista on kokonaan valtion omistuksessa, eikä yhteenkään vertailulentoasemien vaikutusalueella sijaitsevista lentoasemista kohdistu valtiontukia koskevaa menettelyä (tilanne huhtikuussa 2013).

— Jopa silloin, kun vertailulentoasemiin kohdistuu kilpailua samalla vaikutusalueella sijaitsevien julkisten lentoasemien taholta, on syytä katsoa, että ne noudattavat markkinataloussijoittajaperiaatetta (esimerkiksi siinä tapauksessa, että yksityisellä sektorilla on merkittävä omistusosuus tai lentoaseman pitäjänä on yksityinen taho).

— Markkinataloussijoittajaperiaatetta noudattavat lentoasemat eivät aseta marginaalikustannuksia alhaisempia hintoja.

(118) Ryanair toteaa, että markkinataloussijoittajatestiä sovellettaessa on otettava huomioon alueellisten lentoasemien heikko taloudellinen arvo ennen niiden toiminnan nopeaa kehittymistä. Niiden sulkemiseen tai toiminnan ylläpitämiseen liittyvien kulujen osalta Ryanair katsoo unionin yleisen tuomioistuimen oikeuskäytäntöön ([76]) viitaten, että edullisempaa vaihtoehtoa on aina pidettävä markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisena.

(119) Ryanair katsoo näin ollen, että komission pitäisi keskimääräisten kustannusten sijaan ottaa huomioon marginaalikustannukset. Angoulêmen lentoaseman olisikin ollut taloudellisesti järkevää soveltaa marginaalihintaan perustuvaa tai jopa sen alittavaa hinnoittelua.

([71]) Asia T-196/04, Ryanair v. komissio, tuomio 17.12.2008, Kok., s. II-3643.
([72]) Ryanair mainitsee tässä yhteydessä lentoliikenteeseen liittymättömästä toiminnasta saatavat tulot ja verkostoulkoisvaikutukset.
([73]) Konsulttiyritys Oxeran toteuttama selvitys, 25.6.2012.
([74]) Ryanair tukeutuu yhdistettyihin asioihin C-83/01P, C-93/01P ja C-94/01P, Chronopost SA, tuomio 3.7.2003, Kok., s. I-6993. Ryanair mainitsee myös komission tiedonannon Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (2011).
([75]) Markkinoiden viitearvon määrittäminen vertailuanalyysissä markkinataloussijoittajatestin soveltamista varten. Ryanairiin liittyvät valtiontukiasiat, Oxeran muistio Ryanairille 9.4.2013.
([76]) Asia T-98/00, Linde v. komissio, tuomio 17.10.2002, Kok., s. II-3961, 43–54 kohta.

(120) Ryanair toteaa ensinnäkin, että mitä kovemmassa kilpailutilanteessa lentoasema on, sitä enemmän sillä on kannustimia alentaa hintojaan marginaalikustannusten tasolle.

(121) Ryanairin mielestä komission pitäisi myös ottaa huomioon kunkin lentoaseman erityispiirteet ([77]). Ryanair toteaakin, että tiukan keskinäisen kilpailutilanteensa takia alueelliset lentoasemat kilpailevat päästäkseen tekemään sopimuksia sen kanssa. Tällöin lentoasemat sen mukaan toimivat yksityisten sijoittajien tavoin.

(122) Lisäksi Ryanair toteaa, että lentoaseman halu kohentaa tuoteimagoaan kannustaa sitä mainontaan. Vaikutus on erityisen voimakas siksi, että alueellisten lentoasemien markkinavoima on rajallinen ja on niiden etujen mukaista houkutella lentoyhtiöitä, jotka pystyisivät lisäämään niiden liikennettä.

(123) Ryanair huomauttaa myös, että tällaisten lentoasemien liiketoimintasuunnitelmista on käytävä ilmi, että osa kiinteistä ja infrastruktuurikustannuksista katsotaan uponneiksi kustannuksiksi. Lisäksi liiketoimintasuunnitelman aikajänteen pitäisi sen mielestä olla tavanomaisten viiden vuoden sijaan vähintään 15 vuotta.

(124) Ryanair kannattaa tässä yhteydessä single till -periaatteen noudattamista. Se katsoo Bratislavan lentoasemaa koskevaan komission päätökseen ([78]) tukeutuen, että lentoliikenteeseen liittymättömästä toiminnasta saatavat tulot, jotka sen mukaan muodostavat noin puolet lentoasemien tuloista, ovat erityisen tärkeitä vajaakäyttöisille alueellisille lentoasemille. Nimenomaan halu kasvattaa näitä tuloja, jotta voitaisiin kattaa mahdollisimman suuri osa kiinteistä kustannuksista, selittää Ryanairin kanssa tehdyissä sopimuksissa määrätyt sakot, joita sovelletaan, jos se ei noudata sitoumuksiaan. Ryanairin mukaan sen toiminta lisää lentoaseman taloudellista arvoa, jota lentoasema voi vapaasti hyödyntää houkutellakseen muita lentoyhtiöitä.

(125) Ryanairin mukaan uuden lentoreitin avaamiseen liittyvien verkostovaikutusten vuoksi alueellisten lentoasemien on erityisen kannattavaa tehdä sopimuksia Ryanairin kaltaisten lentoyhtiöiden kanssa ([79]). Ryanairin mielestä Angoulêmen lentoaseman kannatti tehdä sopimus Ryanairin kanssa etenkin siksi, että ainoana vaihtoehtoisena toimintamallina olisi ollut avata julkisen palvelun velvoitteiden alaisia reittejä, joita liikennöisivät Twin Jetin kaltaiset, pienikokoisia lentokoneita käyttävät lentoyhtiöt. Ryanair painottaa, että jälkimmäinen vaihtoehto olisi kuitenkin merkinnyt lentoasemalle vaihtoehtokustannusta, sillä suurehkoista lentoyhtiöistä aiheutuu pienempi matkustajakohtainen kustannus.

(126) Ryanairin mielestä komission pitäisi myös ottaa huomioon Ryanairin toiminnan tuottamat verkostoulkoisvaikutukset. Ryanairin kanssa tehty sopimus toimii Ryanairin mukaan ”magneetin” tavoin muihin lentoyhtiöihin nähden, jotka pyrkivät hyötymään lisääntyneestä näkyvyydestä ja laadukkaammista infrastruktuureista. Näillä verkostovaikutuksilla on positiivinen vaikutus niin lentoliikenteeseen liittyvästä kuin muusta toiminnasta saataviin tuloihin ([80]). Ryanair katsoo komission itsekin omaksuneen tällaisen lähestymistavan Bratislavan lentoasemaa koskevassa päätöksessään ([81]). Ryanairin mukaan on siis lentoasemien edun mukaista tehdä sopimus sellaisen lentoyhtiön kanssa, joka sitoutuu tiettyyn matkustajamäärään.

(127) Ryanair huomauttaa, etteivät sen tekemät sopimukset ole yksinoikeussopimuksia. Samanlaiset toimintaehdot voidaan myöntää mille hyvänsä muulle lentoyhtiölle, joka tarjoaa samanlaista palvelua kuin Ryanair.

(128) Kannattavuusanalyysista Ryanair huomauttaa, että järkevästi toimiva yksityinen sijoittaja noudattaisi seuraavia periaatteita ([82]):

— Arviointi tehdään vaiheittain.

— Etukäteen laadittu liiketoimintasuunnitelma ei ole ehdoton vaatimus.

— Kun lentoasema ei ole ruuhkainen, asianmukainen hinnoittelumenetelmä perustuu single till -järjestelmään.

— Ainoastaan taloudelliseen toimintaan liittyvät toiminnassa olevan lentoaseman tulot on otettava huomioon.

([77]) Ryanair viittaa edellä johdanto-osan 111 kappaleen alaviitteessä 69 mainitussa päätöksessä 2011/60/EU esitettyyn komission kantaan.

([78]) Ks. edellä alaviitteessä 69 mainittu päätös.

([79]) Ryanair pitää ulkoisvaikutuksina seuraavia: 1) Alueelliselle lentoasemalle liikennöitävän lentoreitin avaaminen lähettää muille lentoyhtiöille myönteisen signaalin kannattavuusnäkymistä. Ryanair huomauttaakin, että lentoyhtiö Cityline oli tekemäisillään sopimuksen Angoulêmen lentoaseman kanssa säännöllisen reittiliikenteen aloittamisesta joitain viikkoja ennen kuin Ryanair lopetti kyseessä olevan reitin. 2) Suurehkon lentoyhtiön läsnäolo mahdollistaa lentoliikenteeseen liittymättömien palvelujen tuottamisen, mikä puolestaan edistää matkustajamäärän kasvua.

([80]) Lentoliikenteeseen liittymättömästä toiminnasta saatavia tuloja lisää Ryanairin mukaan se, että matkustajat, jotka eivät tee välilaskua, viettävät lentoasemalla pidemmän ajan. Se toteaa, että tämä erityispiirre houkuttelee paikalle lentoasemilla toimivia kauppaketjuja.

([81]) Ks. edellä alaviitteessä 69 mainittu päätös.

([82]) Kannattavuusanalyysin taustalla olevat periaatteet markkinataloussijoittajatestiä sovellettaessa. Ryanairiin liittyvät valtiontukiasiat, Oxeran muistio Ryanairille 9.4.2013.

— Sopimuksen kokonaiskesto, mukaan lukien mahdolliset voimassaolon jatkamiset, on otettava huomioon.

— Tulevat rahavirrat on diskontattava sopimusten kannattavuuden arvioimiseksi.

(129) Se, miten paljon Ryanairin ja lentoasemien väliset sopimukset lisäävät kannattavuutta, olisi arvioitava sisäistä korkokantaa koskevien ennusteiden tai nettonykyarvolaskelmien avulla.

c) Markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltaminen

(130) Ryanairin yleisen käsityksen mukaan se, että Angoulêmen KTK on asemansa mukaisesti tosiasiallisesti toiminut yksityisenä sijoittajana – eli valtioon nähden itsenäisesti – on jo sinänsä osoitus markkinataloussijoittajaperiaatteen noudattamisesta. Se, että lentoasemainvestointien rahoituksesta ovat vastanneet SMAC:n jäsenet, tuo Ryanairin mukaan asialle lisävahvistuksen, sillä lentoaseman arvon lisääminen on lentoaseman omistajien edun mukaista.

(131) Ryanair korostaa ensinnäkin, että sen maksamia lentoasemamaksuja on arvioitava Ryanairin vähäisten tarpeiden valossa. Ryanair huomauttaa, että muihin lentoyhtiöihin verrattuna sen taloudellinen malli edellyttää vähemmän lähtöselvitystiskejä, laitteita ja palveluja ja että koska Ryanairin koneet eivät tee välilaskuja, niiden maahuolinta vaatii vähemmän aikaa ja vaivaa. Ryanairin mallissa pyritään myös vähentämään tarvetta käyttää lentoaseman palveluja lisäämällä lentomiehistön tuottavuutta.

(132) Lisäksi Ryanair katsoo, että markkinataloussijoittajaperiaatetta sovellettaessa eräät eurooppalaiset lentoasemat voidaan rinnastaa Angoulêmen lentoasemaan niiden samankaltaisuuksien vuoksi ([83]). Ryanair esittääkin vertailututkimuksen, jossa todetaan, että Angoulêmen lentoasemaan rinnastettavissa olevilla […]:n, […]:n, […]:n ja […]:n lentoasemilla veloitettavat maksut ovat keskimäärin alhaisempia kuin Angoulêmen lentoaseman perimät maksut ([84]).

Taulukko 11

Angoulêmen lentoasemaan rinnastettavissa olevat lentoasemat

Lentoasemien vertaillut ominaisuudet	Angoulême	(…)	(…)	(…)	(…)
Lentoasemaa lähimmän kaupungin väestömäärä	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Etäisyys kaupunkiin (kilometreinä)	14	12	45	46	11,5
Suurin kaupunki 150 km:n säteellä (asukasmäärä)	Bordeaux (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Lähin suuri lentoasema (matkustajamäärä vuonna 2009)	Bordeaux (3,3 miljoonaa)	[…] (1,8 miljoonaa)	[…] (7,7 miljoonaa)	[…] (2,8 miljoonaa)	[…] (19 miljoonaa)

(133) Ryanair huomauttaa myös, että päätökset, jotka Angoulêmen lentoasema teki Lontoon Stanstediin lennetyn reitin lopettamisen jälkeen, osoittavat Angoulêmen lentoaseman pitäneen halpalentoyhtiön liikennöimää säännöllistä kaupallista reittiä Yhdistyneeseen kuningaskuntaan toimivana ratkaisuna. Ryanair viittaa tältä osin sopimukseen SNC-Lavalinin kanssa, jonka tehtävänä oli toteuttaa lentoaseman määrätietoista ja tehokasta kehittämistä koskeva skenaario.

(134) Ryanair huomauttaa myös, että taattu matkustajamäärä, jollaiseen se oli sitoutunut, on omiaan rajoittamaan lentoasemien taloudellista riskiä. Ryanairin mukaan tämä tae oikeuttaakin alhaisemman tuottavuuden tason kuin mitä vaadittaisiin yksityiseltä sijoittajalta, johon tällaista sopimuslauseketta ei sovelleta.

([83]) Nämä samankaltaisuudet johtuvat Ryanairin mukaan lentoasemien ominaisuuksista (ne sijaitsevat alle 150 kilometrin etäisyydellä suuresta kaupungista, ja niiden täytyy pitää puolensa kilpailevia lentoasemia vastaan) ja lentoasemien lähialueiden tulotasoista.

([84]) Angoulêmen lentoaseman lentoasemamaksut olivat tutkitulla ajanjaksolla keskimäärin […] prosenttia korkeammat rotaatiota kohden ja […] prosenttia korkeammat matkustajaa kohden. Oxera korostaa kuitenkin, ettei Ryanair maksanut lentoasemaveroa vuonna 2009.

(135) Ryanair toteaa myös, että single till -periaatteen soveltaminen ([85]) selittää sen, että lentoasema pyrkii maksimoimaan tulonsa alentamalla lentoasemamaksujen tasoa. Näin ollen Ryanair kiistää sen näkemyksen, ettei negatiivinen hinta voisi olla markkinahinta. Se katsoo, että negatiivinen lentoasemamaksujen taso voi olla markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen, jos lentoliikenteeseen liittymättömästä toiminnasta saatavien tulojen ennakoitu taso on riittävän korkea. Ryanair katsookin, että yksityinen sijoittaja olisi saattanut kohtuudella olettaa, että lentoliikenteeseen liittymättömästä toiminnasta saatavat tulot, joita tuolloin ei ollut, kasvaisivat Ryanairin synnyttämän matkustajamäärän ansiosta ([86]).

(136) Ryanairin mielestä tämän näkemyksen puolesta puhuu Angoulêmen lentoaseman erityistilanne. Ryanair katsoo, että markkinataloussijoittajan täytyisi pitää infrastruktuurikustannuksia ja kiinteitä käyttökustannuksia uponneina kustannuksina. Tämä pätee erityisesti nyt käsiteltävään tapaukseen, sillä Angoulêmen lentoasema joutuu todennäköisesti kärsimään suurnopeusjunan synnyttämästä kilpailusta ([87]). Ryanair huomauttaa myös, että vaikka yhtenä vaihtoehtona olisi voinut olla lentoaseman sulkeminen, sen varallisuuden markkina-arvo lopettamiskustannusten vähentämisen jälkeen ei olisi ollut merkittävä. Ryanairin mukaan uponneita kustannuksia ei siis pitäisi ottaa huomioon.

(137) Lisäksi Ryanairin mielestä mikä hyvänsä kaupallinen tarjous kohentaisi Angoulêmen lentoaseman kaltaisen lentoaseman tilannetta, kun otetaan huomioon, että Ryanair sitoutuu sakkojen uhalla varmistamaan vähimmäismatkustajamäärän. Ryanairin mukaan ainoana ehtona on, että sen rajatulo ylittää rajakustannukset, mikä erottaa Angoulêmen lentoaseman tilanteen unionin tuomioistuimen Chronopost-tuomiossa ([88]) tarkastellusta tilanteesta. Ryanair toteaa, ettei yksityinen markkinataloussijoittaja näin ollen välttämättä hakisi tuottoa investoinnilleen jo olemassa olevan infrastruktuurin osalta. Ryanairin mukaan tällainen sijoittaja ei myöskään edellyttäisi, että sopimuspuolena oleva lentoyhtiö osallistuu ennen sopimuksen tekemistä aiheutuneisiin toimintakuluihin.

(138) Ryanair huomauttaa vielä, että Angoulêmen lentoaseman tekemät päätökset eivät kohdistuneet erityisesti Ryanairiin.

(139) Ryanairin mielestä tämä pätee ensinnäkin päätöksiin Angoulêmen lentoaseman muutostöistä. Se katsookin, että kyseiset investoinnit oli pääosin jo tehty ennen Ryanairin saapumista. Ryanair korostaa samaten, että monissa tapauksissa henkilöstöä palkattiin tai työsopimusten voimassaoloa pidennettiin sen jälkeen, kun Ryanair oli jo jättänyt Angoulêmen lentoaseman. Ryanairin mukaan kyseiset päätökset ovat siis osa laajempaa hanketta Angoulêmen lentoaseman asemoimiseksi halpalentoyhtiömarkkinoille ([89]). Siitä ovat Ryanairin mielestä osoituksena SMAC:n myöhemmät päätökset, jotka se teki Ryanairin poistumisen jälkeen, kuten SNC-Lavalinin toteuttaman skenaarion valinta.

(140) Ryanair korostaa vielä, että lentoasemapalvelusopimuksen 3 kohdan mukaan muille lentoyhtiöille oli mahdollista myöntää samanlaiset toimintaedellytykset kuin sillekin. Ryanair huomauttaa lisäksi, että Angoulêmen lentoasema on julkistanut lentoasemamaksujensa tason.

d) Huomautuksia AMS:lle suoritetuista maksuista

(141) Ryanair kyseenalaistaa komission alustavan näkemyksen, jonka mukaan AMS:lle suoritetut maksut ovat lentoasemalle aiheutuneita kustannuksia, koska silloin ei oteta huomioon AMS:n lentoasemalle tarjoamien palvelujen arvoa. Ryanair katsoo myös, että markkinataloussijoittajatestiä sovellettaessa on erotettava toisistaan arvokkaiden markkinointipalvelujen ostaminen markkinahintaan ja niihin liittyvä lentoaseman ja lentoyhtiön välinen sopimus.

(142) Väitteidensä tueksi Ryanair esittää selvityksen, jossa AMS:n veloittamia hintoja verrataan muilla matkailusivustoilla vastaavanlaisista palveluista pyydettyihin hintoihin ([90]). Selvityksestä voidaan Ryanairin mukaan päätellä, että AMS:n veloittamat hinnat olivat joko keskimääräistä alhaisemmat tai sijoittuivat vertailluilla verkkosivustoilla laskutettujen hintojen mediaanin vaihteluväliin.

(143) Ryanairin mukaan tämä osoittaa, että AMS:n hinnat vastaavat markkinahintoja ja että julkisen lentoaseman päätös AMS:n palveluiden ostamisesta on markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Ryanair esittää lisäksi tietoja palveluista, joita lentoasemille on tarjottu AMS:n kanssa tehtyjen sopimusten puitteissa, osoittaakseen tällaisten palvelujen arvon lentoasemille.

([85]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 124 kappale.

([86]) Ryanair huomauttaa, että sijoittajan olisi mahdollista käyttää esimerkkinä La Rochellen lentoaseman tapausta, jota Ryanair pitää samankaltaisena.

([87]) Päätös Angoulême–Bordeaux-junayhteyden rakentamisesta tehtiin heinäkuussa 2006 ja Tours–Angoulême-junayhteyden rakentamisesta kesäkuussa 2009.

([88]) Yhdistetyt asiat C-83/01 P, C-93/01 P ja C-94/01 P, Chronopost SA, tuomio 3.7.2003, Kok., s. I-6993. Ryanair toteaa kuitenkin, että tätä menetelmää olisi hiottava, jos kiinteät kustannukset kasvavat voimakkaasti tietyn toimintakynnyksen jälkeen. Ryanair katsoo, että siinä tapauksessa nettonykyarvo olisi parempi laskea pidemmällä aikavälillä.

([89]) Ryanair katsoo, että investoinnit olisi tehty ilman sitäkin, sillä infrastruktuuri-investointeja toteutettiin erittäin pienistä matkustajamääristä huolimatta.

([90]) Ryanairille laadittu Oxeran selvitys *"Are prices set by AMS in line with the market rate?"*, 20.12.2013.

(144) Ryanairin mielestä AMS:n lentoasemille tarjoamien palvelujen arvoa ei pidä aliarvioida, jos komissio Ryanairin vastustuksesta huolimatta päätyy soveltamaan AMS:n sopimuksiin ja lentoasemapalveluja koskeviin Ryanairin sopimuksiin samaa markkinataloussijoittajatestiä.

(145) Lisäksi Ryanair viittaa useiden selvitysten johtopäätöksiin, joiden mukaan sillä on vahva yleiseurooppalainen tuotemerkki, joka pystyy tuottamaan arvonlisää sen markkinointipalveluille.

(146) Ryanair on myös esittänyt rahoituskonsulttiyrityksensä Oxeran laatiman selvityksen periaatteista, joita pitäisi soveltaa tuottavuuskriteeriin, joka sisältyy sekä Ryanairin ja lentoasemien väliset lentoasemapalvelusopimukset että AMS:n ja samojen lentoasemien väliset markkinointipalvelusopimukset kattavaan markkinataloustoimijatestiin ([91]). Ryanair korostaa, ettei tämä muuta Ryanairin kantaa, jonka mukaan AMS:n sopimuksille ja lentoasemapalvelusopimuksille olisi asetettava eri kriteerit markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa.

(147) Mainitun selvityksen mukaan sopimusten yhteisessä tuottavuusanalyysissa AMS:n kanssa tehtyjen sopimusten tuottamat tulot olisi sisällytettävä tulopuolelle ja niiden aiheuttamat kustannukset menopuolelle. Selvityksessä ehdotetaan tätä varten kassavirtaan perustuvaa menetelmää, jossa AMS-sopimuksiin liittyvät kustannukset kirjataan ylimääräisiksi toimintakuluiksi.

(148) Selvityksessä todetaan, että markkinointitoimet edistävät tuoteimagon arvon syntymistä ja vahvistumista, mikä on omiaan synnyttämään liiketoimintaa ja tuottoja paitsi markkinointisopimuksen voimassaolon aikana myös sen päätyttyä. Näin käy siksi, että Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen ansiosta muutkin lentoyhtiöt valitsevat lentoaseman kohteekseen, mikä puolestaan houkuttelee paikalle kaupallisia toimijoita, ja tämä taas kasvattaa lentoaseman lentoliikenteeseen liittymättömästä toiminnasta saamia tuloja. Ryanair katsoo, että jos komissio arvioi sopimusten kannattavuutta yhdessä, nämä tuotot on otettava huomioon luokittelemalla AMS-sopimuksiin liittyvät kulut ylimääräisiksi toimintakuluiksi ja laskemalla lisätuotot AMS:lle suoritettujen maksujen vähentämisen jälkeen.

(149) Ryanair katsoo lisäksi, että sopimuksen voimassaolon päättymisen jälkeen kertyvän arvon huomioon ottamiseksi niihin lisätuottoihin, joita lentoasemapalvelusopimuksen voimassaolon päättyessä arvioidaan vielä syntyvän, voitaisiin sisällyttää tuleva arvo. Tulevaa arvoa voitaisiin mukauttaa varovaisella arviolla siitä todennäköisyydestä, jolla sopimus Ryanairin kanssa uusitaan tai samanlaisista ehdoista sovitaan muiden lentoyhtiöiden kanssa. Ryanairin mielestä näin olisi mahdollista arvioida AMS:n kanssa tehdystä sopimuksesta ja lentoasemapalvelusopimuksesta yhdessä syntyvien tuottojen alaraja, kun otetaan huomioon lisätuottojen epävarmuus lentoasemapalvelusopimuksen päättymisen jälkeen.

(150) Edellä mainitussa selvityksessä esitetään tämän menetelmän tueksi yhteenveto tuloksista, joita on saatu mainonnan vaikutusta tuoteimagon arvoon selvittäneistä tutkimuksista. Tutkimuksissa on todettu, että mainonta voi vahvistaa tuoteimagon arvoa ja lisätä asiakasuskollisuutta. Selvityksen mukaan mainonta ryanair.com-sivustolla lisää erityisesti lentoasemien tuoteimagon näkyvyyttä. Selvityksessä todetaan myös, että lentoliikenteensä kasvattamiseen pyrkivät pienehköt alueelliset lentoasemat voivat vahvistaa tuoteimagonsa arvoa tekemällä mainossopimuksia AMS:n kanssa.

(151) Selvityksessä todetaan, että kassavirtaan perustuva menetelmä on toimivampi kuin aktivointiin perustuva menetelmä, jossa AMS:lle suoritettavia maksuja käsitellään aineetonta käyttöomaisuutta (lentoaseman tuoteimagon arvo) koskevina pääomamenoina. Markkinointikustannukset aktivoidaan tällöin aineettomaan käyttöomaisuuteen. Tämän jälkeen ne poistetaan aineettoman käyttöomaisuuden käyttöaikana, ja lentoasemapalvelusopimuksen ennakoituna päättymisajankohtana jäljellä on omaisuuden jäännösarvo. Tässä menetelmässä jäävät kuitenkin huomiotta ne lisätuotot, joita lentoasemalle kertyy Ryanairin kanssa tehdystä lentoasemapalvelusopimuksesta. Lisäksi aineettoman käyttöomaisuuden arvon arvioiminen on hankalaa tuoteimagoon liittyvien kulujen ja käyttöomaisuuden käyttöajan pituuden vuoksi.

6.3 **AMS:n huomautukset**

(152) AMS kiistää, että markkinointipalvelusopimus, jonka se on tehnyt Angoulêmen lentoaseman kanssa, olisi valtiontukea. Se ei katso saaneensa valikoivaa etua sopimuksen ansiosta.

6.3.1 *Ryanairin ja AMS:n saaman taloudellisen edun yhteistarkastelu*

(153) AMS tähdentää, että sillä on yhtiönä tarkoitus: se tarjoaa markkinointipalveluja verkossa. Se toteaa pääosan toiminnastaan liittyvän Ryanairin verkkosivustolla olevan mainostilan hyödyntämiseen.

([91]) Ryanairille laadittu Oxeran selvitys *"How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?"*, 17.1.2014.

(154) AMS huomauttaa myös, että Ryanair on päättänyt markkinoida muita mainostiloja yhteistyössä muiden välikäsien kanssa.

(155) Siksi AMS:n mielestä ei ole syytä katsoa, että Ryanairin ja AMS:n mahdollisesti saamaa taloudellista etua on tarkasteltava yhdessä.

6.3.2 *Lentoasemapalvelusopimuksen ja markkinointipalvelusopimuksen tarkastelu yhdessä*

(156) AMS katsoo, ettei Ryanairin palveluita käyttävien matkustajien määrän lisääntyminen ole ainoa etu, jonka markkinointipalvelusopimus on tuottanut Angoulêmen lentoasemalle. AMS huomauttaa, että sopimus, jonka lentoasema on tehnyt AMS:n kanssa, on eri sopimus kuin Ryanairin kanssa tehty sopimus. Toisaalta se korostaa, että Ryanair mainostaa palvelujaan itse. Näin ollen Angoulêmen lentoasema ei AMS:n mielestä osallistu Ryanairin palvelujen mainostamiseen tekemällä AMS:n kanssa markkinointipalvelusopimuksen.

(157) AMS mainitsee esimerkkinä, että Ryanairin lentojen täyttöaste on säännöllisesti keskimäärin […] prosenttia riippumatta AMS:n kanssa tehdystä markkinointipalvelusopimuksesta. Lisäksi AMS huomauttaa, että Ryanair saa yhtä suuret tulot kaikista matkustajista riippumatta siitä, saapuvatko he tietyltä lentoasemalta vai ovatko he matkalla sinne.

(158) AMS toteaa yleisesti, että markkinointiponnistelut hyödyttävät mainostilaa tarjoavia itseään ([92]). Sen mukaan tällainen ulkoisvaikutus kasvattaa Ryanairin verkkosivuston suosiota siitä riippumatta, onko mainostaja julkinen vai yksityinen oikeushenkilö. AMS katsoo, että koska yksityinen sijoittaja ei luopuisi investoinnin toteuttamisesta sen vuoksi, että kolmannet hyötyvät siitä, Angoulêmen lentoaseman ei tarvinnut ottaa huomioon sitä, että sen mainontaan tekemät investoinnit hyödyttävät myös Ryanairia.

(159) AMS:n mielestä Ryanair onkin ollut tässä edelläkävijä, sillä useimmat lentoyhtiöt markkinoivat nyttemmin mainostilaa verkkosivustollaan. AMS katsoo kuitenkin, että Ryanairin verkkosivustolla on poikkeuksellisen suuri arvo ([93]), minkä vuoksi se ei ole rinnastettavissa muiden lentoyhtiöiden verkkosivustoihin.

6.3.3 *Markkinataloussijoittajaa koskeva kriteeri*

6.3.3.1 AMS:n saaman edun olemassaolo

(160) AMS katsoo, ettei se ole saanut SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua taloudellista etua. Se huomauttaa, että sen palvelut on itse asiassa tarkoitettu niin yksityisille kuin julkisille tahoille ja että yksityinen yritys olisi siksi voinut myöntää sille saman toimenpiteen. AMS toteaa lisäksi, ettei se velvoita lentoasemia ostamaan markkinointipalvelujaan ([94]) ja että sen markkinoima mainostila on erittäin kysytty, niukka voimavara.

6.3.3.2 AMS:n palvelujen ja niiden ostajien tarpeiden välinen suhde

(161) AMS:n mielestä mainostaminen on välttämätöntä alueellisille lentoasemille, jotka pyrkivät lisäämään tarjoamiensa palvelujen näkyvyyttä. AMS lisää, että myös suuret keskuslentoasemat pitävät nykyään mainoskampanjoita hyödyllisinä, koska niiden tuloksena syntyy imagohyötyä ([95]). AMS huomauttaakin, että mainoskulut ovat strategisena investointina rinnastettavissa Coca-Colan, McDonald'sin tai Niken kaltaisten yritysten toteuttamiin strategisiin investointeihin.

(162) AMS pitää investointia erityisen merkittävänä, koska sen mukaan lentoasemat saavat yleensä lähes puolet tuloistaan toiminnasta, joka ei liity lentoliikenteeseen. Nyt käsiteltävän tapauksen osalta AMS katsoo, että kansainvälistä asiakaskuntaa palvelevan lentoliikenteen kehittäminen on ollut Angoulêmen lentoaseman edun mukaista erityisesti siksi, että säännöllinen matkustajaliikenne oli siellä melkein olematonta. AMS:n mukaan ei sen sijaan ollut Ryanairin edun mukaista rahoittaa mainontainvestointeja, sillä se ei saa lisätuloja saapuvista tai lähtevistä matkustajista.

([92]) AMS mainitsee esimerkkinä sanomalehdessä toteutetun mainoskampanjan, joka vahvistaa lehden asemaa tällaisten markkinointitoimien välineenä. Tämän ansiosta se voi nostaa hintojaan tai myydä lisää mainostilaa. Toisena esimerkkinä AMS mainitsee virvoitusjuomamerkin, jota koskevat mainoskampanjat lisäävät vähittäismyyjän myyntiä.

([93]) AMS:n arvio perustuu Zénobie Conseil -viestintätoimiston laatimaan selvitykseen toukokuulta 2011. AMS huomauttaa, että Ryanairin verkkosivustolla kirjataan vuosittain 4,5 miljardia sivun avausta, 80 prosenttia sivustolla kävijöistä hakeutuu sinne suoraan, välitön poistumisprosentti on 17, käynnin kesto on keskimäärin 9 minuuttia 36 sekuntia kävijää kohden ja sivuston potentiaalisten asiakkaiden tavoittamiskapasiteetti on suuri.

([94]) AMS täsmentää, että monet lentoasemat eivät halua mainostaa Ryanairin verkkosivustolla.

([95]) Sitä lentoyhtiötä, jonka sivustolla mainoskampanja on toteutettu – tai muita lentoyhtiöitä – käyttävien saapuvien matkustajien määrä kasvaa. Lentoliikenteeseen liittymättömän toiminnan tuomat tulot lisääntyvät, kun lentoasemalle asettuu enemmän kaupallisia toimijoita.

(163) AMS toteaa vielä, että lentoasemien ”tuoteimagon” myynninedistämisestä on tullut yleinen käytäntö erityisesti alueellisilla lentoasemilla. Se viittaa tältä osin halukkuuteen lisätä lentoaseman arvoa ja näkyvyyttä, jotta siitä tulisi matkustajien suosima kohde. Lisäksi tällaiset investoinnit ovat sen mukaan taloudellisesti järkeviä sekä julkisten että yksityisten sijoittajien kannalta, myös keskuslentoasemat tekevät niitä ja saapuvien matkustajien määrän kasvattaminen on lentoasemien edun mukaista. Alueellisten ja keskuslentoasemien erona on AMS:n mukaan juuri se, ettei ensin mainituilla ole yhtä suurta kansainvälistä näkyvyyttä. Investointistrategia ei AMS:n mukaan ole riippuvainen matkustajien valitsemasta lentoyhtiöstä, vaan lentoasemat määrittävät markkinointi-investointinsa sen mukaan, kuinka tehokkaasti mainostiloilla pystytään tavoittamaan niiden potentiaalisia asiakkaita.

6.3.3.3 AMS:n tarjoamien palvelujen hinnat

(164) AMS huomauttaa, että maksut, joita se perii Angoulêmen lentoasemalta, vastaavat markkinahintoja. AMS kertoo esimerkkinä […]:n ja […]:n lentoasemien kanssa tehdyt sopimukset ja toteaa niihin vedoten, ettei se harjoita syrjintää lentoasematoimintaa harjoittavien ja muiden asiakkaidensa välillä. AMS katsoo vielä, että myös Ryanairin verkkosivustolla olevan mainostilan arvonmääritys ([96]) osoittaa, että Angoulêmen lentoasemalle tarjotun palvelun hinta vastaa markkinahintaa.

(165) AMS huomauttaa komission katsoneen edellä johdanto-osan 111 kappaleessa mainitussa Bratislavan lentoasemaa koskevassa päätöksessään, että jonkinlaista arvoa voi mahdollisesti liittyä jo pelkästään lentoaseman nimen esiintymiseen Ryanairin verkkosivustolla, kun se mainitaan lentokohteena.

(166) AMS toteaa myös, että sen hintataulukko on tasapuolinen ja saatavilla sen verkkosivustolla ([97]). Angoulêmen lentoaseman kanssa tehtyyn sopimukseen sovellettavat hinnat ovat sen mukaan tämän taulukon mukaiset. AMS:n mukaan hintojen määräytymiseen vaikuttavat verkkosivutyyppi ([98]), mainokselle valittu sijoittelupaikka ([99]), sivuston päivittäinen kävijämäärä ja lentoasemalle suuntautuvien ja sieltä lähtevien reittien määrä.

(167) Lisäksi AMS vakuuttaa, että sen tarjoamat palvelut ovat sanomalehden kaltaisten perinteisten mainosvälineiden välityksellä tarjottuja palveluja tehokkaampia, sillä ne ovat paremmin kohdennettuja. AMS:n mukaan tämä johtuu nimenomaan siitä, että sen Ryanairin verkkosivustolle toimittamat mainokset ovat ”pysyviä”, kun taas muilla verkkosivustoilla mainokset yleensä vuorottelevat. Lisäksi Angoulêmen lentoaseman kanssa tehdyssä markkinointi-palvelusopimuksessa vahvistetut hinnat määräytyivät vuoden 2007 tariffien perusteella, vaikka Ryanairin brittiläisen verkkosivuston kävijämäärät olivat kasvaneet 55 prosenttia vuosina 2008–2012.

6.4 **Transport & Environmentin huomautus**

(168) Tämä kansalaisjärjestö esitti käsiteltävänä olevassa asiassa vain huomautuksen, jossa kyseenalaistetaan uusien lentoliikennesuuntaviivojen ja komission ilmailualalla tekemien päätösten oikeellisuus niiden ympäristövaikutusten vuoksi.

7. **RANSKAN HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSISTA**

(169) Ranskan viranomaiset ovat ilmoittaneet, ettei niillä ole uutta huomautettavaa asianomaisten osapuolten huomautusten perusteella.

8. **LENTOASEMAN PITÄJILLE MYÖNNETTYJEN TUKITOIMENPITEIDEN ARVIOINTI**

8.1 **SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valtiontuen olemassaolo**

(170) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

([96]) AMS tukeutuu Mindshare Irelandin laatimaan selvitykseen kesäkuulta 2004.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Etusivu tai sivu, jolla mainitaan lentokohteet.
([99]) Linkki, banneri, tekstin kappalemuotoilu, mainoksen koko.

(171) Jäsenvaltion toteuttaman toimenpiteen katsominen valtiontueksi edellyttää siis seuraavien kumulatiivisten edellytysten täyttymistä: 1) edunsaaja tai edunsaajat ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä, 2) toimenpide on myönnetty valtion varoista, ja se on valtion toteuttama, 3) toimenpide antaa valikoivan edun edunsaajalle tai edunsaajille, ja 4) toimenpide vääristää tai saattaa vääristää kilpailua ja on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

8.1.1 *Yrityksen ja taloudellisen toiminnan käsitteet*

(172) Sen ratkaisemiseksi, onko edellä mainitun kaltainen tuki valtiontukea, on selvitettävä, ovatko sen edunsaajat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä.

(173) Komissio muistuttaa tältä osin, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yrityksen käsitteeseen kuuluvat kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta tai rahoitustavasta ([100]). Lisäksi taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla ([101]).

(174) Unionin tuomioistuin on Leipzig-Hallen lentoasemaa koskevassa tuomiossaan vahvistanut, että lentoasematoiminnan harjoittaminen kaupallisessa tarkoituksessa ja lentoasemainfrastruktuurin rakentaminen ovat taloudellista toimintaa ([102]). Jos lentoasematoiminnan harjoittaja harjoittaa taloudellista toimintaa, se on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys riippumatta oikeudellisesta muodostaan tai rahoitustavastaan, ja näin ollen siihen sovelletaan valtiontukea koskevia perustamissopimuksen määräyksiä ([103]).

(175) Komissio huomauttaa, että nyt käsiteltävässä tapauksessa lentoaseman pitäjät hyödynsivät kaupallisesti infrastruktuuria, johon liittyviä investointeja – etenkin kiitoradan pidennystä ja lentoterminaalin kunnostusta koskevia investointeja – rahoitettiin julkisella tuella. Lentoaseman pitäjät siis laskuttivat tämän infrastruktuurin käytöstä.

(176) Kyseisen lentoasemainfrastruktuurin ja mahdollisten toiminta-avustusten rahoittamisen päätarkoituksena oli näin ollen osaltaan rahoittaa lentoaseman pitäjien harjoittamaa kaupallista lentoasematoimintaa, joka on taloudellista toimintaa. Infrastruktuuria ylläpitävät yksiköt ovat näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä.

8.1.1.1 Yksiköt, jotka ovat harjoittaneet taloudellista toimintaa lentoaseman pitäjinä

(177) Komissio muistuttaa aluksi, että lentoasema-KTK vastasi vuosina 2002–2006 yksin Angoulêmen lentoaseman hallinnoinnista ja näin ollen myös sen kaupallisesta toiminnasta.

(178) Vuoden 2006 jälkeisistä ajanjaksoista komissio muistuttaa, että valtiontukisääntöjä sovellettaessa kahden eri oikeudellisen yksikön voidaan katsoa harjoittavan yhdessä taloudellista toimintaa, mikäli ne tarjoavat tosiasiassa yhdessä tavaroita tai palveluja tietyillä markkinoilla. Sitä vastoin yksikköä, joka ei itse tarjoa tavaroita tai palveluja tietyillä markkinoilla, ei pidetä yrityksenä, jos se pelkästään omistaa osuuksia, vaikka ne oikeuttaisivat määräysvaltaankin, mikäli omistaminen johtaa ainoastaan osakkeen- tai osuudenomistajan ominaisuuteen liittyvien oikeuksien käyttämiseen ([104]). Komissio katsoo, että kaudella 2007–2011 SMAC ja lentoasema-KTK harjoittivat yhdessä Angoulêmen lentoaseman kaupallista toimintaa. Lentoasemapalvelujen tarjoamisen taloudellisesta toiminnasta saatavat tulot määritti ja peri lentoasema-KTK, joka vastasi myös lentoaseman operatiivisesta johdosta. Samaan aikaan SMAC oli toimivaltainen tekemään lentoaseman nimissä kaupallisia sopimuksia kolmansien kanssa. SMAC:llä oli myös operatiiviset ja taloudelliset valtuudet tehdä kaupallisia investointeja lentoaseman alueella. SMAC

([100]) Asia C-35/96, komissio v. Italia, tuomio 18.6.1998, Kok., s. I-3851, 36 kohta; asia C-41/90, Höfner ja Elser, tuomio 23.4.1991, Kok., s. I-1979, 21 kohta; asia C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, tuomio 16.11.1995, Kok., s. I-4013, 14 kohta; ja asia C-55/96, Job Centre, tuomio 11.12.1997, Kok., s. I-7119, 21 kohta.

([101]) Asia 118/85, komissio v. Italia, tuomio 16.6.1987, Kok., s. 2599, 7 kohta; asia C-35/96, komissio v. Italia, tuomio 18.6.1998, Kok., s. I-3851, 36 kohta; ja yhdistetyt asiat C-180/98–184/98, Pavlov ym., tuomio 12.9.2000, Kok., s. I-6451, 75 kohta.

([102]) Asia T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH ja Mitteldeutsche Flughafen AG v. komissio, tuomio 24.3.2011; ja asia T-443/08, Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt v. komissio, tuomio 24.3.2011, Kok., s. II-1311, jäljempänä "Leipzig-Hallen lentoasemaa koskeva tuomio"; vahvistettu asiassa C-288/11P, Mitteldeutsche Flughafen ja Flughafen Leipzig-Halle v. komissio, tuomio 19.12.2012, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa, 42 ja 43 kohta; ks. myös asia T-128/98, Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 12.12.2000, Kok., s. II-3929; vahvistettu asiassa C-82/01P, Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 24.10.2002, Kok., s. I-9297; ja asia T-196/04, Ryanair v. komissio, tuomio 17.12.2008, Kok., s. II-3643, 88 kohta.

([103]) Yhdistetyt asiat C-159/91 ja C-160/91, Poucet v. AGF ja Pistre v. Cancave, tuomio 17.2.1993, Kok., s. I-637.

([104]) Asia C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze v. Cassa di Risparmio di Firenze, tuomio 10.1.2006, Kok., s. I-289, 107–118 ja 125 kohta.

osallistui suoraan lentoasemapalvelujen tarjoamiseen etenkin olemalla tänä aikana mukana lentoaseman kaupallisessa liikkeenjohdossa: se esimerkiksi teki vuoden 2008 sopimukset.

(179) Komissio toteaa myös, että kun Angoulêmen lentoaseman hallinnointi siirrettiin SNC-Lavalinille 1 päivästä tammikuuta 2012 alkaen, SMAC ei irtautunut toiminnasta, vaan sen vastuulle jäi tiettyjä velvoitteita 6 päivänä heinäkuuta 2011 tehdyn hankintasopimuksen mukaisesti.

(180) SMAC on ensinnäkin yksin vastuussa investointeja koskevista päätöksistä. Se rahoittaa niihin liittyviä menoja ([105]), vaikka ne liittyvät erottamattomasti lentoasematoiminnan harjoittamiseen ([106]). SMAC myös vastaa huomattavasta osasta toiminnallista riskiä, koska se takaa lentoaseman tilien tasapainon tiettyyn vuosittaiseen enimmäismäärään asti ([107]). SMAC on niin ikään ilmaissut aikovansa suoraan rahoittaa lentoyhtiöille myönnettävän tuen osana lentoaseman liiketoimintapolitiikkaa, jonka tarkoituksena on avata uudelleen Angoulêmen lentoaseman ja Yhdistyneen kuningaskunnan välinen lentoreitti.

(181) Komissio katsoo näin ollen, että 1 päivänä tammikuuta 2012 alkaneella kaudella SMAC toimi edelleen yhtenä lentoaseman pitäjistä.

(182) Komissio katsoo siksi, että taloudellista toimintaa Angoulêmen lentoaseman kaupallisen toiminnan ylläpitäjinä harjoittivat eri aikoina seuraavat kolme taloudellisten yksikköjen muodostamaa ryhmää:

— lentoasema-KTK kaudella 2002–2006,

— SMAC ja lentoasema-KTK yhdessä kaudella 2007–2011, ja

— SMAC ja SNC-Lavalin yhdessä 1 päivästä tammikuuta 2012 alkaen.

8.1.1.2 Julkisen vallan käyttö

(183) Komissio muistuttaa, ettei lentoaseman pitäjän kaikki toiminta välttämättä ole taloudellista. Julkisen vallan tehtävien hoitoon liittyvä toiminta ei yleensä ole luonteeltaan taloudellista.

a) Ranskan lentoasemilla suoritettavien julkisen vallan tehtävien kansallinen rahoitusjärjestelmä

(184) Vuosina 2002–2012 viranomaiset rahoittivat monia Angoulêmen lentoaseman pitäjien suorittamia tehtäviä, jotka liittyivät lentoliikenteen turvallisuuteen, turvatoimiin tai ympäristönsuojeluun. Kyseinen rahoitus kuuluu tämän muodollisen tutkintamenettelyn piiriin.

(185) Ranska on tämän rahoituksen yhteydessä viitannut Ranskan lentoasemilla suoritettavien julkisen vallan tehtävien kansalliseen rahoitusjärjestelmään, joka on perustettu kansallisella lainsäädännöllä ja esitellään jäljempänä.

(186) Järjestelmä perustuu lentoasemaveroon ja sitä täydentävään järjestelmään. Näiden järjestelmien tausta ja soveltamissäännöt sekä tehtävät, jotka niillä rahoitetaan, kuvaillaan jäljempänä.

(187) Ranskan korkein hallinto-oikeus totesi vuonna 1998 ns. SCARA-tuomiossaan ([108]), että koska valtio vastaa lentoasemien turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvistä julkisen vallan tehtävistä, niistä koituvia kustannuksia ei voida kattaa lentoasemien käyttäjiltä perittävillä maksuilla. Tuomion jälkeen otettiin 1 päivästä heinäkuuta 1999 käyttöön lentoasemavero tiettyjen lentoliikennepalvelujen organisoinnista 18 päivänä joulukuuta 1998 annetulla lailla nro 98–1171 sekä 30 päivänä joulukuuta 1998 annetun lain nro 98–1266 (vuoden 1999 talousarviota koskeva laki) 136 §:llä ([109]). Kyseessä on korvamerkitty vero, joten sen tuotot voidaan käyttää vain tiettyjen menojen kattamiseen: tässä tapauksessa sillä katetaan niistä tehtävistä koituvat kustannukset, jotka Ranska katsoo julkisen vallan tehtäviksi lentoasemilla. Edellä mainituilla säännöksillä on myös otettu käyttöön näiden tehtävien rahoitusta koskeva täydentävä järjestelmä. Lentoasemaverolla ja täydentävällä rahoitusjärjestelmällä rahoitettavat tehtävätyypit, lentoasemaveron kantamista koskevat yksityiskohdat sekä täydentävää rahoitusjärjestelmän soveltamissäännöt esitellään jäljempänä.

([105]) Tekniset lausekkeet sisältävän eritelmän 11 kohta.
([106]) Edellä alaviitteessä 102 mainittu Leipzig-Hallen lentoasemaa koskeva tuomio, 107 kohta.
([107]) Tekniset lausekkeet sisältävän eritelmän 15 kohta.
([108]) Korkeimman hallinto-oikeuden 20 päivänä toukokuuta 1998 antama tuomio Syndicat des Compagnies aériennes autonomes, SCARA.
([109]) Nykyään kodifioitu yleisen verokoodeksin 1609 w §:ään.

(188) Ranskan lainsäädännössä, jota täsmennetään hallinnollisissa määräyksissä, määritellään tarkasti, mitkä tehtävät voidaan rahoittaa lentoasemaveron tuotolla. Näitä tehtäviä ovat lentokoneiden pelastus- ja palontorjuntatehtävät, luonnonvaraisista eläimistä johtuvien vaaratekijöiden torjuntatehtävät ([110]), ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastus, matkustajien ja käsimatkatavaroiden turvatarkastus, turvavalvottujen alueiden kulunvalvonta ([111]), ympäristövalvontatoimenpiteet ([112]) sekä biometriseen tunnistamiseen perustuvat automaattiset rajatarkastukset. Viittaus biometriseen tunnistamiseen perustuviin automaattisiin rajatarkastuksiin lisättiin lainsäädäntöön vuonna 2008. Muuten lentoasemaveron tuotoilla rahoitettavat tehtävät ovat pysyneet samoina järjestelmän käyttöönoton jälkeen, ja ne vastaavat SCARA-tuomiossa tarkoitettuja tehtäviä. Näihin tehtäviin liittyvät lentoasemien pitäjien velvoitteet täsmennetään useissa hallinnollisissa määräyksissä sekä kansallisissa ja EU:n säännöksissä. Esimerkiksi lentokoneiden pelastus- ja palontorjuntatehtävien osalta näissä teksteissä määritellään täsmällisesti, mitä henkilöstöä ja kalustoa on oltava käytettävissä ominaisuuksiltaan erilaisilla lentoasemilla.

(189) Lentoasemaveroa kannetaan kaikilta lentoasemia käyttäviltä lentoyhtiöiltä. Vero perustuu lentoyhtiön kuljettamien matkustajien määrään sekä sen kuljettaman rahdin ja postin painoon. Veron määrä matkustajaa tai rahti- tai postitonnia kohden vahvistetaan vuosittain lentoasemakohtaisesti sen mukaan, kuinka suuriksi järjestelmästä rahoitettavien tehtävien kustannusten ennakoidaan muodostuvan.

(190) Lentoasemien pitäjät tekevät vuosittain ilmoituksen kustannuksista sekä matkustaja-, rahti- ja postimääristä. Ilmoituksesta käyvät ilmi edellisenä vuonna todetut matkustaja-, rahti- ja postimäärät sekä turvallisuus- ja turvatehtävistä ([113]) aiheutuneet kustannukset samoin kuin määrät, jotka on saatu lentoasemaverona ja kyseisten tehtävien rahoitusta koskevan täydentävän järjestelmän mukaisesti. Ilmoitukset sisältävät lisäksi ennusteet, jotka koskevat kuluvan vuoden ja kahden sitä seuraavan vuoden matkustaja-, rahti- ja postimääriä sekä turvallisuus- ja turvatehtäviin liittyviä kustannuksia ja tuloja. Hallintoviranomaiset tarkastavat nämä ilmoitukset ja voivat myös tehdä tarkastuksia paikalla. Veron määrä vahvistetaan tämän perusteella ministeriöiden päätöksellä (arrêté interministériel).

(191) Koska veron määrä lasketaan kustannuksia sekä matkustaja-, rahti- ja postimääriä koskevien ennusteiden perusteella, on otettu käyttöön oikaisumekanismi, jolla varmistetaan jälkikäteen, ettei lentoasemaveron tuotto korotettuna tarvittaessa jäljempänä kuvatun täydentävän järjestelmän mukaisesti myönnetyllä rahoituksella, ylitä kyseisistä tehtävistä johtuvia todellisia kustannuksia. Nämä kustannukset koostuvat turvallisuus- ja turvatehtävien toteuttamisesta aiheutuvista toiminta- ja henkilöstökustannuksista, kyseisten tehtävien vuoksi tehtyjen investointien poistoista sekä niihin liittyvästä yleiskustannusten osasta ([114]). Lentoasemien pitäjien on pidettävä monivuotista kirjanpitoa tuloista, joita lentoasemavero ja täydentävä järjestelmä tuottavat, sekä kyseisten tehtävien aiheuttamista kustannuksista. Positiivinen saldo siirretään aina edellisten vuosien kumulatiiviseen kirjanpitoon, jolloin seurauksena voi olla positiivinen tai negatiivinen saldo. Tämä saldo otetaan huomioon vahvistettaessa seuraavan vuoden veron määrä. Positiivisesta saldosta aiheutuu lisäksi lentoaseman pitäjälle rahoituskuluja.

(192) Lentoasemaveroon perustuvaan rahoitusjärjestelmään oli heti perustettaessa liitettävä täydentävä järjestelmä, koska toisin kuin lentoasemaveron tuotto, turvallisuus- ja turvakustannukset eivät ole suoraan verrannollisia lentoliikenteen määrään. Kävi ilmi, että lentoasemilla, joilla on vain vähän liikennettä, lentoasemaveron määrä olisi turva- ja turvallisuuskustannusten tasapainottamiseksi pitänyt vahvistaa korkeaksi ja käyttäjien kannalta kohtuuttomaksi. Näitä lentoasemia varten luotiinkin mekanismi, jossa lentoasemaveron määrä voidaan vahvistaa alhaisemmaksi kuin kustannusten kattaminen edellyttäisi ja lisäksi täydentävästä rahoitusjärjestelmästä rahoitetaan tarpeen mukaan tehtäviä, joihin voidaan käyttää lentoasemaveron tuottoa.

(193) Täydentävää rahoitusjärjestelmää muutettiin vuosien varrella. Aluksi Ranskan viranomaisilla oli käytössään lentoasemien ja lentoliikenteen tukirahasto (Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien), jäljempänä "FIATA", joka perustettiin lentoasemaveron kanssa samanaikaisesti ja samalla lailla, edellä mainitulla 30 päivänä joulukuuta 1998 annetulla lailla nro 98–1266. FIATA:a, jota rahoitettiin siviili-ilmailuveron tietyllä osuudella, edelsi lentoliikenteen tasausrahasto (Fonds de péréquation des transports), jäljempänä "FPTA", joka oli alun perin tarkoitettu aluekehitystä ja aluesuunnittelua palvelevien lentoreittien rahoitukseen. FIATA:sta rahoitettiin samoja tehtäviä kuin FPTA:sta, ja lisäksi otettiin mukaan lentoasemaveron tuotosta rahoitettavat tehtävät, jotta FIATA täydentäisi lentoasemaveroa pienten lentoasemien osalta. FIATA:n päätehtävät oli käytännössä jaettu kahteen

([110]) Luonnonvaraisista eläimistä vaaroja aiheuttavat etenkin linnut, jotka voivat lentokoneisiin törmätessään uhata niissä olevia henkilöitä ja tavaroita.

([111]) Tähän tehtävään voivat kuulua esimerkiksi aitojen pystyttäminen ja ylläpito yleisen alueen erottamiseksi turvavalvotusta alueesta tai videovalvontajärjestelmän asentaminen turvavalvotun alueen ympärille.

([112]) Tähän tehtävään kuuluvat muun muassa meluntorjuntatoimenpiteet, jotka korreloivat tarvittaessa lentokoneiden lentoreittien kanssa, sekä ilman- ja vedenlaadun tarkkailu lentoasemien lähistöllä.

([113]) Tarkoitetaan tehtäviä, jotka voidaan rahoittaa lentoasemaverolla ja jotka on kuvattu edellä.

([114]) Yleiskustannukset liittyvät ennen kaikkea tukitoimintoihin, kuten henkilöstöhallintoon, rahoitusasioihin, investointien kannattavuuden seurantaan, ostoihin, yleisiin tietojärjestelmiin, oikeudellisiin toimintoihin, yleispalveluihin, ylimpään johtoon, kirjanpitotoimintoihin ja taloudelliseen ohjaukseen.

erilliseen ”osastoon”: ”lentoasemaosastoon”, joka oli tarkoitettu pienten lentoasemien turva- ja turvallisuustehtävien täydentävään rahoitukseen, ja ”lentoliikenneosastoon”, josta rahoitettiin aluekehitystä ja aluesuunnittelua palveleville lentoreiteille maksettavia avustuksia. Päätökset FIATA:n avustusten käyttämisestä turva- ja turvallisuustehtävien täydentävään rahoitukseen tehtiin FIATA:n lentoasemaosaston hallintokomitean annettua lausuntonsa.

(194) FIATA lopetettiin vuonna 2005, ja vastaava rahoitus otettiin kahden vuoden ajan suoraan valtion talousarviosta samojen toimintaperiaatteiden mukaisesti, eli edelleen vaadittiin hallintokomitean lausunto. Vuonna 2008 valtio korvasi tämän järjestelmän lentoasemaveron korotuksella, jolloin veron määrästä tuli joillakin lentoasemilla suurempi kuin turva- ja turvallisuustehtävistä aiheutuvat kustannukset olisivat edellyttäneet. Näin kertyvä ylijäämä jaetaan pienimmille lentoasemille niiden maksaman lentoasemaveron tuoton täydentämiseksi.

(195) Kuten edellä todetaan, lentoasemien pitäjien vuosittaisista ilmoituksista, jotka hallintoviranomaiset tarkastavat, käyvät ilmi ennakoidut ja todetut kustannukset sekä ennakoidut ja todetut tulot, jotka saadaan lentoasemaverosta ja täydentävästä järjestelmästä. Samalla tavoin lentoasemien pitäjien vuotuinen kirjanpito, jonka pohjalta lasketaan todellisten kustannusten ja tulojen saldo, sisältää sekä lentoasemaveron tuoton että täydentävän järjestelmän mukaisesti saadun lisärahoituksen. Jos saldo on positiivinen, veroa alennetaan ja lentoaseman pitäjän maksettavaksi tulee rahoituskuluja. Mekanismia, johon kuuluvat ilmoittaminen, tarkastus ja jälkikäteen tehtävät oikaisut ja jonka tarkoituksena on estää julkisten varojen maksaminen yli sen, mikä on tarpeen todellisten kustannusten kattamiseksi, sovelletaan siis sekä lentoasemaveroon että täydentävään järjestelmään.

b) Ranskan lentoasemille uskottujen julkisen vallan tehtävien rahoitusjärjestelmän arviointi

(196) Komissio muistuttaa uusissa suuntaviivoissa unionin tuomioistuimen todenneen, että toiminta, joka kuuluu tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä yleensä kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan ([115]). Uusien suuntaviivojen mukaan ([116]) sellaiset lentoasematoiminnot kuin lennonjohto, poliisi, tulli, palontorjunta sekä toimet, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja investoinnit, jotka liittyvät näiden toimien harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin, eivät yleensä ole luonteeltaan taloudellisia.

(197) Uusissa suuntaviivoissa täsmennetään lisäksi, että muun kuin taloudellisen toiminnan julkinen rahoitus ei ole valtiontukea, jos se rajoittuu ainoastaan toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen eikä aiheuta perusteetonta syrjintää lentoasemien välillä. Suuntaviivoissa todetaan tästä jälkimmäisestä edellytyksestä seuraavasti: ”jos tietyn oikeusjärjestyksen mukaan on tavanomaista, että siviililentoasemien on vastattava tietyistä siviililentoaseman toimintaan olennaisesti liittyvistä kustannuksista kun taas muilla siviililentoasemilla ei ole tätä velvoitetta, jälkimmäiset voivat saada etua riippumatta siitä, liittyvätkö kyseiset kustannukset toimintaan, joka yleensä katsotaan muuksi kuin taloudelliseksi toiminnaksi” ([117]).

(198) Ranskan lentoasemilla suoritettavien julkisen vallan tehtävien rahoitusjärjestelmästä, joka esitellään 8.1.1.2 jaksossa, rahoitetaan tehtäviä, jotka liittyvät siviili-ilmailun suojelemiseen siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta ([118]), poliisin toimintaan ([119]), pelastus- ja palontorjuntatoimintaan ([120]), lentoliikenteen turvallisuuteen ([121]) sekä ihmisen ympäristön ja luonnonympäristön suojeluun ([122]). Näiden toimintojen voidaan oikeutetusti katsoa kuuluvan julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle. Komissio katsoo näin ollen, että Ranska on perustellusti pitänyt näitä tehtäviä julkisen vallan tehtävinä, jolloin ne eivät ole taloudellista toimintaa valtiontukilainsäädäntöä sovellettaessa.

(199) Tästä seuraa, että Ranska voi myös säätää lentoasemien pitäjille näistä tehtävistä koituvien kustannusten korvaamisesta julkisilla varoilla edellyttäen, että tehtävävelvoite asetetaan kansallisessa lainsäädännössä erotuksetta kaikille lentoasemille ja että tämä julkinen rahoitus ei johda liiallisten korvausten maksamiseen tai syrjintään lentoasemien välillä.

([115]) Asia C-118/85, komissio v. Italia, tuomio 16.6.1987, Kok., s. 2599, 7 ja 8 kohta; ja asia C-30/87 Bodson v. Pompes funèbres des régions libérées, tuomio 4.5.1988, Kok., s. I-2479, 18 kohta.

([116]) Suuntaviivojen 35 kohta.

([117]) Suuntaviivojen 36 ja 37 kohta.

([118]) Tähän ryhmään kuuluvat ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastus, matkustajien ja käsimatkatavaroiden turvatarkastus ja turvavalvottujen alueiden kulunvalvonta.

([119]) Tähän ryhmään kuuluvat biometriseen tunnistamiseen perustuvat automaattiset rajatarkastukset.

([120]) Kuten edellä todetaan, nämä kolme ryhmää mainitaan uusissa suuntaviivoissa nimenomaisina esimerkkeinä toiminnasta, joka ei ole taloudellista.

([121]) Tähän ryhmään kuuluvat luonnonvaraisista eläimistä johtuvien vaaratekijöiden torjuntatehtävät.

([122]) Tähän ryhmään kuuluvat ympäristövalvontatoimenpiteet.

(200) On syytä todeta, että edellä kuvattua järjestelmää sovelletaan kaikkiin Ranskan siviililentoasemiin sekä korvauksen perustana olevien tehtävien laajuuden että rahoitusjärjestelmien osalta. Syrjimättömyysedellytys siis täyttyy. Ranskan lainsäädännössä uskotaankin julkisen vallan tehtävien toteuttaminen lentoasemien pitäjille, mutta tehtävien rahoitusvastuuta ei aseteta niille vaan valtiolle. Näihin tehtäviin liittyvien kustannusten korvaaminen julkisista varoista ei siis johda sellaisten kustannusten kevenemiseen, joista lentoasemien pitäjät ovat Ranskan oikeusjärjestyksen mukaan tavanomaisesti vastuussa.

(201) Toisaalta 8.1.1.2 jaksossa olevasta kuvauksesta seuraa, että Ranskan lainsäädännön mukainen järjestelmä perustuu tiukkoihin mekanismeihin, joissa kustannuksia valvotaan sekä etu- että jälkikäteen. Näin taataan se, että lentoasemien pitäjät saavat lentoasemaveron tai täydentävän järjestelmän kautta vain ja ainoastaan ne määrät, jotka ovat tarpeen kustannusten kattamiseksi.

(202) Rahoitus, jonka Ranskan lentoasemien pitäjät, muun muassa Angoulêmen lentoaseman pitäjät, saavat tämän järjestelmän mukaisesti, ei näin ollen ole valtiontukea.

8.1.2 *Valtion varat ja toimenpiteen luokittelu valtion toimenpiteeksi*

8.1.2.1 Valtion varat

(203) Useat alueelliset ja paikalliset julkisyhteisöt ja muut viranomaiset ovat myöntäneet Angoulêmen lentoaseman eri pitäjille avustuksia vuoden 2002 sopimuksella perustetun oikeudellisen kehyksen ja sen jälkeen vuoden 2009 alihankintasopimuksen mukaisesti. Nämä julkisyhteisöt ja viranomaiset ovat CG16, COMAGA, CCBC, SMAC ja Angoulêmen KTK.

(204) Sen ratkaisemiseksi, ovatko Angoulêmen KTK:n varat valtion varoja, komissio huomauttaa, että hallinnollinen julkinen laitos on riippumaton hallinnollinen yksikkö, jota Ranskan valtion keskushallinto valvoo tiukasti ([123]). Kauppa- ja teollisuuskamarin yleinen talousarvio sisältää tuloja, joita saadaan kauppa- ja yhtiörekisteriin merkityiltä yrityksiltä kannetuista veroista. Komissio katsookin, että Angoulêmen KTK:n varat ovat valtion varoja.

(205) Lisäksi alueellisten julkisyhteisöjen varat ovat valtion varoja SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa ([124]). SMAC:n rahoittamiseen omista varoistaan sopimuksessa sitoutuneiden SMAC:n jäsenten joukossa on kauppa- ja teollisuuskamareita, yksi alueellinen julkisyhteisö ([125]) sekä julkisyhteisöjä, jotka koostuvat alueellisista julkisyhteisöistä. Komissio katsoo näin ollen, että SMAC:n varat ovat valtion varoja.

8.1.2.2 Toimenpiteiden luokittelu valtion toimenpiteiksi

(206) Komissio katsoo, että julkisen yrityksen päätökset, joissa hyväksytään avustusten myöntäminen, ovat valtion päätöksiä ([126]).

(207) Komissio toteaa lisäksi, että SMAC on julkisyhteisö, jolla ei ole työntekijöitä ja joka liittyy hallinnollisesti niihin alueellisiin ja paikallisiin julkisyhteisöihin, joista se suoraan tai välillisesti koostuu. Myös SMAC:n talousarviopäätökset, jotka sitovat sen jäseniä, tehdään jäsenten edustajista koostuvassa komiteassa. Komissio katsoo edellä esitetyn perusteella, että lentoasematoimintaa koskevat SMAC:n päätökset ovat valtion päätöksiä.

([123]) Kauppa- ja teollisuuskamarit ovat Ranskassa hallinnollisia julkisia laitoksia. Yleisesti ottaen kauppa- ja teollisuuskamari edustaa toiminta-alueensa kaupan, teollisuuden ja palvelujen yleisiä etuja. Kauppa- ja teollisuuskamarien tehtävät ja valtuudet vahvistetaan laissa, ja valtio valvoo niiden hallintoa ja rahoitusta omilla vastuualueillaan toimivien valtiovarain- ja infrastruktuuriministerin sekä suunnittelu- ja aluehallintoministerin välityksellä. Ranskan kauppalain R712-2 §:n mukaan alueellisten kauppa- ja teollisuuskamarien sekä paikallisten kauppa- ja teollisuuskamarien valvonnasta vastaa kyseisen alueen prefekti, jota avustaa julkisen talouden aluevastaava. Valvovalla viranomaisella on tiedonsaantioikeus. Sille on siis toimitettava tiettyihin ryhmiin kuuluvat asiakirjat. Näitä asiakirjoja koskevat päätökset ovat täytäntöönpanokelpoisia vain, jos ne on osoitettu valvovalle viranomaiselle. Kauppa- ja teollisuuskamareita johtaa yleiskokous, jonka jäsenet valitaan kyseisen kauppa- ja teollisuuskamarin toiminta-alueen yritysten edustajien joukosta.

([124]) Yhdistetyt asiat T-267/08 ja T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, tuomio 12.5.2011, Kok., s. II-1999, 108 kohta.

([125]) CG16.

([126]) Ks. erityisesti asia 482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397, 52–56 kohta.

(208) Angoulêmen KTK:n toteuttamista toimenpiteistä komissio toteaa aluksi, että kauppa- ja teollisuuskamarit ovat hallinnollisia julkisia laitoksia ja niihin sovelletaan siksi julkisoikeutta. Komissio korostaa myös, että Ranskan lainsäädännössä kauppa- ja teollisuuskamarit määritellään ”valtion välittäjätahoiksi” ja niiden tehtäväksi annetaan osallistuminen alueiden taloudellisen kehityksen edistämiseen, alueiden vetovoiman lisäämiseen ja aluesuunnitteluun sekä yritysten ja yrittäjäjärjestöjen tukemiseen ([127]). Kauppa- ja teollisuuskamareille uskottu lentoasematoiminnan harjoittamistehtävä liittyy siis niiden tehtävään paikallis- ja aluekehityksen tukijoina, vaikka lentoasematoiminnan harjoittaminen on itsessään taloudellista toimintaa ([128]).

(209) Komissio tähdentää vielä, että kauppalain R712-2 §:n ja sitä seuraavien pykälien mukaan kauppa- ja teollisuuskamarit ovat valtion edustajien valvonnan alaisia. Valvovalla viranomaisella on tätä varten oikeus osallistua kauppa- ja teollisuuskamarien yleiskokousten kaikkiin istuntoihin ja pyytää lisäämään aiheita näiden kokousten esityslistoihin. Etenkin alustavaa talousarviota, lisätalousarviota ja toteutunutta talousarviota koskevat päätökset ovat täytäntöönpanokelpoisia vasta, kun valvova viranomainen on hyväksynyt ne – vaikka hiljaisestikin. Käsiteltävässä tapauksessa näissä talousarvioissa määrättiin lentoaseman pitäjille, myös lentoasema-KTK:lle ([129]), tehtävistä siirroista, jotka esitetään tämän päätöksen johdanto-osan 28 ja 29 kappaleessa ([130]).

(210) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Angoulêmen KTK, mukaan lukien lentoasema-KTK, kuuluu julkishallintoon ([131]) ja että sen Angoulêmen lentoaseman pitäjien eduksi tekemät päätökset ovat väistämättä valtion päätöksiä.

8.1.3 *Valikoiva etu lentoaseman pitäjille*

(211) Jotta voidaan arvioida, onko valtion toimenpide tukea yritykselle, on määritettävä, saako kyseessä oleva yritys taloudellista etua, jonka avulla se voi välttyä maksamasta kustannuksia, jotka sen tavallisesti olisi maksettava omista varoistaan, tai saako se etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa ([132]).

(212) Ranskan viranomaiset katsovat, että Angoulêmen lentoasemaa voidaan kokonaisuutena pitää SGEI-palveluna. Niiden mukaan tämä määrittely liittyy asemaan, joka lentoasemalla on aluesuunnittelussa ja alueellisessa sosiaalis-taloudellisessa kehityksessä. Sille myönnettyä rahoitusta ei näin ollen pitäisi katsoa Altmark-oikeuskäytännössä tarkoitetuksi valtiontueksi, koska rahoituksesta ei koidu sille tosiasiallista etua.

(213) Koska Ranskan viranomaiset väittävät, että Angoulêmen lentoaseman pitäjille myönnetty rahoitus ei tuota edellä mainitussa Altmark-oikeuskäytännössä tarkoitettua valikoivaa etua, komission on tutkittava, täyttyvätkö kyseisessä tuomiossa vahvistetut kriteerit nyt käsiteltävässä tapauksessa. Tässä yhteydessä on syytä muistaa unionin tuomioistuimen todenneen kyseisessä tuomiossa, että julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä myönnetyt korvaukset eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea, jos kaikki seuraavat kriteerit täyttyvät:

— edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen, ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi (ensimmäinen kriteeri);

— parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi (toinen kriteeri);

([127]) Kauppalain L710-1 §:n mukaan kauppa- ja teollisuuskamariverkostoon kuuluvien eri departementeissa toimivien laitosten tai kamarien tehtävänä on valtion välittäjätahoina edustaa teollisuuden, kaupan ja palvelujen etuja suhteessa julkiseen valtaan tai ulkomaisiin viranomaisiin. Verkosto ja sen muodostavat eri departementtien laitokset tai kamarit edistävät osaltaan alueiden taloudellista kehitystä, niiden vetovoiman lisäämistä ja aluesuunnittelua sekä tukevat yrityksiä ja yrittäjäjärjestöjä hoitamalla asetuksella säädetyin edellytyksin kaikki julkisen palvelun tehtävät ja yleishyödylliset tehtävät, jotka ovat tarpeen näiden tehtävien suorittamiseksi.

([128]) Ks. em. L710-1 § , jonka mukaan verkoston jokainen departementtikohtainen laitos tai kamari voi tätä varten – tarvittaessa siihen sovellettavien alakohtaisten suunnitelmien mukaisesti – harjoittaa laitteiden, erityisesti satama- ja lentoasemalaitteiden, rakentamis- ja hallinnointitoimintaa.

([129]) Komissio korostaa, ettei valtiontukisääntöjä sovellettaessa ole syytä erottaa toisistaan Angoulêmen KTK:ta ja lentoasema-KTK:ksi kutsuttua erityispalvelua, jonka tehtävänä on lentoaseman hallinnointi, koska Angoulêmen lentoasemaa hallinnoivalla yksiköllä ei ole omaa, Angoulêmen KTK:sta erillistä oikeushenkilöyttä, vaan se on vain Angoulêmen KTK:n sisäisten palvelujen osa, joka voi tehdä itsenäisiä päätöksiä ainoastaan lentoaseman päivittäiseen hallinnointiin liittyvissä asioissa. Ranska tai asianomaiset osapuolet eivät myöskään ole väittäneet, että muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevia toimenpiteitä olisi pidettävä vain tämän yksikön toimenpiteinä.

([130]) Ks. erityisesti yhdistetyt asiat C-67/85, C-68/85 ja C-70/85, Van der Kooy v. komissio, tuomio 2.2.1988, Kok., s. 219, 37 kohta.

([131]) Ks. komission päätös valtiontuesta N563/05, Ranska – Tuki Ryanairille (Toulonin ja Lontoon välinen reitti) (EUVL C 204, 26.8.2006, s. 4).

([132]) Ks. erityisesti asia C-301/87, Ranska v. komissio, tuomio 14.2.1990, Kok., s. I-307, 41 kohta.

— korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto (kolmas kriteeri);

— kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei valita julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävästi varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto (neljäs kriteeri).

(214) Valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen antamassaan tiedonannossa ([133]), jäljempänä ”SGEI-tiedonanto”, komissio on antanut suuntaviivat, joilla pyritään selkeyttämään SGEI-palvelujen korvaamiseen liittyviä vaatimuksia. Tiedonannossa käsitellään Altmark-oikeuskäytännössä vahvistettuja kriteerejä, eli SEUT-sopimuksen 106 artiklan mukaista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun käsitettä, toimeksiannon tarpeellisuutta, korvauksen parametrien määrittämistä koskevaa velvoitetta, periaatteita, jotka liittyvät välttämättömyyteen välttää liiallisten korvausten maksaminen, ja palveluntarjoajan valintaa koskevia periaatteita.

(215) Koska Altmark-kriteerit ovat kumulatiivisia, yhdenkin kriteerin täyttymättä jääminen johtaa siihen, että tarkasteltavat toimenpiteet katsotaan unionin oikeudessa tarkoitetuksi valtiontueksi. Näin ollen ja kun otetaan huomioon tarkasteltavana olevat toimenpiteet, komissio katsoo, että on asianmukaista ja riittävää tarkastella kaikkien kyseessä olevien ajanjaksojen osalta ensimmäistä ja neljättä Altmark-kriteeriä.

8.1.3.1 Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun määritelmä (ensimmäinen kriteeri)

a) Analyysikehikko

(216) Ensimmäinen Altmark-kriteeri koskee SGEI-palvelutehtävän määrittelemistä. Tämä vaatimus vastaa SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräyksiä ([134]). Kyseisen kohdan nojalla yritykset, jotka vastaavat SGEI-palvelujen tuottamisesta, ovat yrityksiä, joille on uskottu ”erityistehtäviä” ([135]). Yleisesti ottaen ”julkisen palvelun erityistehtävän” uskominen yritykselle merkitsee, että yritys tarjoaa palveluja, joita se ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ([136]). Soveltamalla yleishyödyllisyyden perustetta jäsenvaltiot tai Euroopan unioni voivat liittää tällaisiin palveluihin erityisvelvoitteita.

(217) Komissio katsoo kuitenkin, ettei olisi asianmukaista asettaa erityisiä julkisen palvelun velvoitteita sellaiselle toiminnalle, jota tavanomaisesti markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaisesti toimivat yritykset jo harjoittavat tai voivat harjoittaa tyydyttävästi ja yleisen edun mukaisilla ehdoilla, jotka valtio määrittää. Tällaisia ehtoja ovat esimerkiksi hinta, objektiiviset laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus. Pohdittaessa sitä, voivatko markkinat tarjota palvelun, on syytä muistaa, että palveluja SGEI-palveluiksi määriteltäessä komission toimivalta rajoittuu sen tarkistamiseen, onko jäsenvaltio tehnyt ilmeisen arviointivirheen määritellessään palvelun SGEI-palveluksi ([137]).

(218) Jos unioni on antanut erityissääntöjä, ne rajoittavat jäsenvaltioiden harkintavaltaa. Tästä huolimatta komissiolla on velvollisuus arvioida, onko SGEI-palvelut määritelty valtiontuen valvonnan kannalta oikein ([138]).

(219) Komissio ei periaatteessa sulje suoralta kädeltä pois sitä, etteikö lentoaseman hallinnointia voitaisi katsoa SGEI-palveluksi. Uusissa suuntaviivoissa todetaan, että tämä on mahdollista perustelluissa tapauksissa ([139]), esimerkiksi silloin, kun alue olisi ilman lentoasemaa eristyksissä muusta unionin alueesta siinä määrin, että se vaikuttaisi haitallisesti sen sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen. Arvioitaessa, onko julkisen palvelun tarve todellinen, olisi otettava huomioon muut liikennemuodot ja erityisesti suurnopeusjunapalvelut tai lauttaliikenteellä hoidetut

([133]) Komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4).
([134]) Asia T-289/03, BUPA ym. v. komissio, tuomio 12.2.2008, Kok., s. II-81, 171 ja 224 kohta.
([135]) Ks. erityisesti asia 127/73, BRT v. SABAM, tuomio 21.3.1974, Kok., s. 313.
([136]) Ks. em. vuoden 2011 SGEI-tiedonanto, 46–47 kohta.
([137]) Ks. em. SGEI-tiedonanto, 47 kohta.
([138]) Ks. em. SGEI-tiedonanto, 46 kohta.
([139]) Ks. uusien suuntaviivojen 69–73 kohta.

merenkulkuyhteydet. Viranomaiset voivat tällöin asettaa lentoasemalle julkisen palvelun velvoitteen varmistaakseen, että lentoasema säilyy avoinna kaupalliselle liikenteelle.

(220) Komissio huomauttaa tässä yhteydessä, että toiminta voidaan katsoa SGEI-palveluksi vain, jos viranomaisten ajaman yleisen edun mukaisena tavoitteena ei ole pelkästään tietyn perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetun taloudellisen toiminnan tai alueen kehittäminen. Unionin tuomioistuin onkin todennut, että SGEI-palveluilla on muusta taloudellisesta toiminnasta poikkeavia erityispiirteitä ([140]) ja että SGEI-palveluja tuottavat yritykset ovat yrityksiä, joille on ”uskottu erityistehtävä” ([141]). Komission yleisen näkemyksen mukaan lentoaseman pitäjän toteuttamien palvelujen katsominen SGEI-palvelutehtäviksi onkin perusteltua vain silloin, kun lentoaseman palvelema alue tai alueen osa olisi ilman lentoasemaa eristyksissä muusta unionin alueesta siinä määrin, että se vaikuttaisi haitallisesti sen sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen.

(221) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio toteaa, että lentoaseman hallinnointitehtävät, joiden tarkoituksena on täyttää tietyt julkisen palvelun velvoitteet, jotka liittyvät esimerkiksi infrastruktuurin toimintakunnossa pitämiseen ja sen käytettävyyteen, voitaisiin katsoa SGEI-palvelutehtäviksi. SGEI-palvelutehtävänä ei sitä vastoin voida pitää lentoaseman kehittämistä nimenomaan kaupallisia lentoja varten – riippumatta siitä, lennetäänkö asemalta julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia reittejä vai ei.

(222) Komissio toteaa tässä yhteydessä yhtäältä, että Angoulêmen lentoaseman lähimmille lentoasemille, joilta liikennöidään säännöllisiä reittejä, on yli puolentoista tunnin automatka ([142]). Toisaalta vaikka Angoulêmella on keskeinen sijainti Manner-Ranskan länsiosassa, sinne ei pääse moottoriteitse eikä sieltä ole yhteyttä Itä-Ranskan suurnopeusratoihin. Tässä yhteydessä on mainittava, että Angoulêmen ja Lyonin lentoasemien välille oli sovellettavan EU:n lainsäädännön ([143]) nojalla asetettu julkisen palvelun velvoitteita aikana, joka kuului tarkasteltavana olevaan ajanjaksoon. Näiden julkisen palvelun velvoitteiden tarkoituksena oli erityisesti turvata riittävä säännöllinen liikenne Angoulêmesta ja Angoulêmeen ([144]).

(223) Komissio muistuttaa lisäksi, että Angoulêmen lentoaseman keskimääräinen liikennemäärä on tarkasteltavina olevina ajanjaksoina laskenut ja vuosittainen matkustajamäärä on jäänyt selvästi alle 200 000 matkustajan ([145]) ja että kyseisen lentoaseman tilinpäätös on rakenteellisesti alijäämäinen, kuten edellä johdanto-osan 17 kappaleessa todetaan.

(224) Kun otetaan huomioon nämä Angoulêmen lentoaseman ominaispiirteet, voidaan todeta, että jos lentoaseman pitäjä ottaisi huomioon omat taloudelliset intressinsä, se ei ottaisi kyseistä lentoasemaa hallinnoitavakseen, ei ainakaan tavanomaisissa taloudellisissa olosuhteissa.

(225) Tästä seuraa, että kun otetaan huomioon Angoulêmen maantieteellinen sijainti ja sen käytettävissä oleva liikenneverkko, sellaisen lentoaseman puuttuminen lähistöltä, joka voisi muodostaa kohtuullisen vaihtoehdon matkustajaliikenteelle, erittäin vähäiset liikennemäärät ja lentoaseman tilinpäätöksen rakenteellinen alijäämäisyys, komissio katsoo, ettei Ranska ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä määritellessään SGEI-palvelutehtäviksi Angoulêmen lentoaseman pitäjien tehtävät, jotka liittyvät yksinomaan infrastruktuurin toimintakunnossa pitämiseen ja sen käytettävyyteen. Lentoaseman kaupallinen kehittäminen perustamalla uusia lentoreittejä tai laajentamalla lentoliikenteeseen liittymättömiä toimintoja ei sitä vastoin sellaisenaan periaatteessa täytä yleishyödyllisyyden kriteeriä, joka oikeuttaisi palvelujen määrittelyn SGEI-palveluiksi. Komissio katsoo erityisesti, ettei se, että viranomaiset maksavat korvauksen SGEI-palvelun tarjoamisesta aiheutuneista nettokustannuksista, saa vaikuttaa lentoaseman pitäjän taloudellisiin kannustimiin luoda kaupallisia suhteita lentoyhtiöihin.

(226) Kun otetaan huomioon nämä seikat, komission on siis ratkaistava, mitkä Angoulêmen lentoaseman pitäjien toiminnot kullakin tarkasteltavana olevalla hallinnointikaudella voisivat olla SGEI-palveluja ja mitkä eivät.

([140]) Asia C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova, tuomio 10.12.1991, Kok., s. I-5889, 27 kohta; asia C-242/95, GT-Link, tuomio 17.7.1997, Kok., s. I-4449, 53 kohta; ja asia C-266/96, Corsica Ferries, tuomio 18.6.1998, Kok., s. I-3949, 45 kohta.

([141]) Ks. erityisesti em. asiassa BRT v. SABAM annettu tuomio.

([142]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 14 kappale, taulukko 1.

([143]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8). Asetus on sittemmin korvattu neuvoston asetuksella (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3).

([144]) Em. asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan a alakohta.

([145]) Ks. edellä esitetty taulukko 2.

b) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun laajuus

(227) Kaudella 2002–2006, jolloin lentoaseman pitäjänä oli lentoasema-KTK, tehtiin vuoden 2002 sopimus lentoesterajoituksiin ja julkisen palvelun jatkuvuuteen ([146]) liittyvien julkisen palvelun tehtävien toteuttamisen varmistamiseksi. Sen tarkoituksena oli myös mahdollistaa lentoaseman kehittäminen. Sopimuksen johdanto-osassa mainitaankin, että allekirjoittaneet ovat päättäneet yhdistää voimansa [Angoulêmen lentoaseman] kehittämistä, kunnostamista ja toimintaa koskevan politiikan määrittämiseksi ja rahoittamiseksi.

(228) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 221–226 kappaleessa mainitut seikat, komissio katsoo, että toimilupasopimuksessa ja siihen liittyvässä eritelmässä kuvattuja hallinnointitehtäviä, jotka liittyvät infrastruktuurin toimintakunnossa pitämiseen ja sen käytettävyyteen, voidaan pitää yleishyödyllisinä tehtävinä ja ettei näitä tehtäviä SGEI-palveluiksi määriteltäessä ole tehty ilmeistä arviointivirhettä.

(229) Sitä vastoin tavoite, joka koskee lentoaseman kaupallista kehittämistä perustamalla uusia lentoreittejä tai laajentamalla lentoliikenteeseen liittymättömiä toimintoja, ei sellaisenaan täytä yleishyödyllisyyden kriteeriä, joka oikeuttaisi palvelujen määrittelemisen SGEI-palveluiksi. Sitä ei voida perustella aluekehitystavoitteella, jonka Ranskan viranomaiset ovat maininneet.

(230) On kuitenkin todettava, että käytännössä ainoilla tosiasiassa maksetuilla korvauksilla ei katettu kustannuksia, jotka olisivat aiheutuneet uusien reittien avaamisesta, sopimusten tekemisestä uusien lentoyhtiöiden kanssa tai Angoulêmen lentoaseman lentoliikenteeseen liittymättömien toimintojen laajentamisesta, vaan yksinomaan toiminnoista, jotka voidaan määritellä SGEI-palveluiksi.

(231) Kaudesta 2007–2011, jolloin SMAC ja lentoasema-KTK toimivat yhdessä lentoaseman pitäjinä, on todettava, että SMAC:n 21 päivänä joulukuuta 2006 päivätyissä säännöissä sille annetaan tehtäväksi Angoulêmen lentoaseman kunnostaminen ja kunnossapito sekä lentoasemalaitteiden hankinta ja lentoaseman toiminnan ylläpitäminen. Toisaalta lentoasematoiminnan puitteissa tehtäviä investointeja koskeva toimivalta siirrettiin lentoasema-KTK:lta SMAC:lle 22 päivänä tammikuuta 2009 SMAC:n ja Angoulêmen KTK:n välillä tehdyllä toimintaa koskevalla alihankintasopimuksella. Muista lentoasematoimintaan liittyvistä tehtävistä huolehti saman alihankintasopimuksen mukaisesti lentoasema-KTK.

(232) SMAC:n sääntöjen mukaan sen tavoitteena on turvata kaupallisen matkustajalento- ja lentorahtiliikenteen, liikelentotoiminnan, harraste- ja huvi-ilmailun sekä koulutustoiminnan ja kaiken muun tähän liittyvän sellaisen toiminnan kehittäminen, joka voi edistää kyseisen tavoitteen saavuttamista, Angoulêmen ja Cognacin lentoasemilla.

(233) Kuten edellä johdanto-osan 225 kappaleessa todetaan, yksinomaan infrastruktuurin toimintakunnossa pitämiseen ja sen käytettävyyteen liittyviä hallinnointitehtäviä voidaan pitää SGEI-palvelutehtävinä ja voidaan katsoa, että vain näitä tehtäviä SGEI-palvelutehtäviksi määriteltäessä ei ole tehty ilmeistä arviointivirhettä.

(234) Kuten johdanto-osan 225 kappaleessa muistutetaan, kaupallisten lentojen kehittämistä ei sitä vastoin voida määritellä SGEI-palvelutehtäväksi myöskään silloin, kun tarkoituksena on aluekehityksen edistäminen. On kuitenkin todettava, että SMAC ja lentoasema-KTK vastasivat sellaisista uusien liikennepalvelujen kehittämiseen nimenomaisesti liittyvistä kustannuksista, jotka johtuivat yksinomaan liikesuhteesta Ryanairiin. SMAC ja lentoasema-KTK harjoittivat yhdessä lentoaseman pitäjän taloudellista toimintaa suhteessa Ryanairiin. Tämän vuoksi korvauksia, joita SMAC maksoi vuoden 2008 sopimuksista johtuneista lisäkustannuksista, on tarkasteltava näiden sopimusten mahdollisesti sisältämän valtiontuen tarkastelun yhteydessä.

(235) SMAC:n 23 päivänä kesäkuuta 2001 tekemässä päätöksessä vahvistetaan, että SMAC suorittaa suoraan lentoyhtiöille sopimuksen ulkopuoliset maksut, joiden tarkoituksena on turvata lentoaseman kaupallinen kehittäminen. Tästä seuraa, ettei uusien liikennepalvelujen kehittämiseen liittyviä toimia koskevia rahoitustoimenpiteitä voida pitää SGEI-palveluina, ja niitä tarkastellaan Ryanairille myönnettyjen tukitoimenpiteiden arvioinnin yhteydessä ([147]).

([146]) Nämä velvoitteet mainitaan vuoden 2002 toimilupaan liittyvän eritelmän 20 ja 21 kohdassa.
([147]) Ks. tämän päätöksen 9 jakso.

(236) Tekniset lausekkeet sisältävästä sopimuseritelmästä, joka koskee 1 päivänä tammikuuta 2012 alkanutta ajanjaksoa, jolloin SMAC ja SNC-Lavalin harjoittivat yhdessä lentoasematoimintaa, ilmenee infrastruktuurin toimintakunnossa pitämiseen ja sen käytettävyyteen liittyvän tehtävän lisäksi lentoaseman markkinointia ja sen toiminnan kehittämistä koskeva tehtävä. Eritelmän 9 kohdan mukaan lentoaseman pitäjän on perehdyttävä kaikkiin toiminnan ja lentomatkailun kehittämismahdollisuuksiin talouden parantamiseksi ja paikallisen matkailun edistämiseksi. Saman määräyksen mukaan lentoaseman pitäjän on tätä varten markkinoitava lentoasemaa nykyisille ja mahdollisille käyttäjille sekä kaupallisen lentoliikenteen, liikelentotoiminnan, matkailu- ja lentorahtialan, ilmailualan koulutuksen ja ilma-alusten huoltoalan toimijoille sekä kaikille toimijoille, jotka kehittävät lentoasematoimintaa täydentävää tai siihen liittyvää toimintaa.

(237) SMAC:n valintalautakunnalle osoittamasta raportista ilmenee tämän osalta, että SNC-Lavalinin esittelemä ennakoivaan skenaarioon liittyvä kehityssuunnitelma vaikutti ratkaisevasti kyseisen tarjouksen valintaan. Lisäksi myöntämispäätöksestä ja sitoumusasiakirjassa vahvistetuista korvauksista käy ilmi, että lentoaseman pitäjä suunnitteli tuolloin käynnistävänsä halpalentoyhtiön avulla uudelleen matkustajalentoliikenteen Englannista ja Irlannista. Suunnitelmassa esitetään, että kuuden vuoden aikana avataan kolme reittiä siten, että joka toinen vuosi avataan uusi reitti.

(238) Kuten edellä johdanto-osan 225 kappaleessa todetaan, hallinnointitehtäviä, jotka liittyvät yksinomaan infrastruktuurin toimintakunnossa pitämiseen ja sen käytettävyyteen, voidaan pitää SGEI-palvelutehtävinä ja voidaan katsoa, että näitä tehtäviä SGEI-palvelutehtäviksi määriteltäessä ei ole tehty ilmeistä arviointivirhettä.

(239) Kuten johdanto-osan 225 kappaleessa muistutetaan, kaupallisten lentojen kehittämistä ei sitä vastoin voida määritellä SGEI-palvelutehtäväksi myöskään silloin, kun tarkoituksena on aluekehityksen edistäminen. Näin ollen ei voida katsoa, että näitä toimia koskevat rahoitustoimenpiteet on tarkoitettu SGEI-palvelun rahoittamiseen.

(240) On kuitenkin todettava, että ainoat korvaukset, joita lentoaseman pitäjälle on tammikuun 2012 jälkeen tosiasiassa maksettu, eivät johtuneet kaupallisten lentojen kehittämisestä. Ranskan viranomaiset ovat luvanneet ilmoittaa komissiolle kaikista tukitoimenpiteistä, joita SMAC tai siihen kuuluvat oikeushenkilöt mahdollisesti tulevaisuudessa myöntävät lentoyhtiöille, jotta nämä ottaisivat käyttöön Angoulêmen lentoasemalta lähteviä reittejä.

c) Toimeksiannon olemassaolo

(241) Komission on yksinomaan niiden tehtävien osalta, joita voidaan pitää SGEI-palveluina, varmistuttava siitä, että Angoulêmen lentoaseman pitäjälle tai pitäjille on tosiasiassa osoitettu julkisen palvelun velvoitetta koskeva toimeksianto kullakin tarkasteltavana olevalla ajanjaksolla. Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että yrityksen tehtäväksi on annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen asiakirjalla tai asiakirjoilla, jotka voivat olla muodoltaan säädöksiä tai sopimuksia sen mukaan, mitä jäsenvaltion lainsäädännössä edellytetään. Komissio noudattaa käytäntöä, josta säädetään SGEI-tiedonannossa ja jonka mukaan kyseisessä asiakirjassa tai asiakirjoissa on täsmennettävä ainakin seuraavat seikat ([148]):

— julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto;

— asianomainen yritys ja tarvittaessa alue;

— asianomaisen viranomaisen yritykselle mahdollisesti myöntämien yksin- tai erityisoikeuksien luonne;

— korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit, ja

— järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin.

i) Kausi 2002–2006

(242) Kaudella 2002–2006 lentoaseman rakentamista, kunnossapitoa ja toimintaa koskeva toimilupa myönnettiin ministeriön päätöksellä Angoulêmen KTK:lle. Toimiluvan ehdot täsmennettiin toimilupasopimuksessa, joka tehtiin viideksi vuodeksi siviili-ilmailusta vastaavan ministerin ja lentoasema-KTK:n välillä. Lisäksi lentoasema-KTK:lle

([148]) Ks. em. SGEI-tiedonanto, 52 kohta.

maksetut tietyt kauppa- ja teollisuuskamarin avustukset sekä alueellisten ja paikallisten julkisyhteisöjen rahoitus ([149]) myönnettiin vuoden 2002 sopimuksen perusteella. Lentoasemalle myönnettävän talousarvion määrittelymenettely vahvistettiin 30 päivänä maaliskuuta 1992 päivätyllä yleiskirjeellä nro 111, ja siinä vahvistetaan Angoulêmen KTK:hon sovellettavat talousarvio-, kirjanpito- ja rahoitussäännöt. Menettely puolestaan takaa, että kyseiset määrät ovat todellisia korvauksia, ja estää tässä yhteydessä liiallisten korvausten maksamisen. Tältä osin on syytä huomauttaa, että menettelyyn sisältyy myös mekanismeja, joilla valvotaan, ettei korvauksia makseta liikaa ([150]). Koska valtio oli lentoaseman toimiluvan myöntävä viranomainen, lentoaseman tilinpäätökset ja talousarviot toimitettiin 31 päivään joulukuuta 2006 saakka myös siviili-ilmailuviranomaiselle (Service de l'Aviation Civile), joka antoi lausunnon Angoulêmen KTK:n valvontaviranomaiselle ennen tilinpäätösten ja talousarvioiden hyväksymistä tai hylkäämistä.

(243) Komissio katsoo näin ollen, että lentoaseman hallinnointi annettiin Angoulêmen KTK:n tehtäväksi sellaisen asiakirjan avulla, joka täyttää Altmark-kriteerit.

ii) Kausi 2007–2011

(244) Julkisen palvelun tehtävät osoitettiin kaudeksi 2007–2011 lentoaseman pitäjille useilla asiakirjoilla. Sille annetaan 21 päivänä joulukuuta 2006 vahvistetuissa SMAC:n säännöissä tehtäväksi Angoulêmen lentoaseman kunnostaminen, kunnossapito ja hallinnointi sekä lentoasemalaitteiden hankinta ja lentoaseman toiminnan ylläpitäminen. Säännöissä määrätään myös SMAC:n maksujen automaattisesta kirjaamisesta sen jäsenten talousarvioihin ([151]). Toisaalta lentoasematoiminnan puitteissa tehtäviä investointeja koskeva toimivalta siirrettiin lentoasema-KTK:lta SMAC:lle 22 päivänä tammikuuta 2009 SMAC:n ja kauppa- ja teollisuuskamarin välillä tehdyllä toimintaa koskevalla alihankintasopimuksella. Muista lentoasematoimintaan liittyvistä tehtävistä huolehti saman alihankintasopimuksen mukaisesti lentoasema-KTK.

(245) Lentoasemalle myönnettävän budjetin määrittämismenettely on perustettu 30 päivänä maaliskuuta 1992 päivätyllä yleiskirjeellä nro 111, ja siinä vahvistetaan Angoulêmen KTK:hon sovellettavat talousarvio-, kirjanpito- ja rahoitussäännöt. Menettely puolestaan takaa, että kyseiset määrät ovat todellisia korvauksia, ja estää tässä yhteydessä liialliset korvaukset. Menettelyyn sisältyy myös mekanismeja, joilla valvotaan, ettei korvauksia makseta liikaa ([152]). Lisäksi kauppa- ja teollisuuskamari toimitti toimiluvan haltijana 31 päivään joulukuuta 2008 ja alihankkijana 31 päivään joulukuuta 2011 saakka toimilupaviranomaisena toimivalle SMAC:lle toteutuneen talousarvionsa, alustavan talousarvionsa ja lisätalousarvionsa (tuloslaskelma, käyttö ja resurssit, omarahoituskyky), jotta tämä hyväksyy ne SMAC:n sääntöjen mukaisesti.

(246) Komissio katsoo näin ollen, että lentoaseman hallinnointi annettiin SMAC:n ja Angoulêmen KTK:n tehtäväksi Altmark-kriteerit täyttävän asiakirjan avulla.

iii) Tammikuun 1 päivänä 2012 alkanut kausi

(247) Angoulêmen lentoaseman hallinnointi ja sen toiminnan ylläpitäminen annettiin SNC-Lavalinin hoidettavaksi kuudeksi vuodeksi 8 päivänä elokuuta 2011 päivätyllä sitoumusasiakirjalla sekä tekniset lausekkeet sisältävällä sopimuseritelmällä ([153]). Vaikka monet velvoitteet jäivät edelleen SMAC:lle ([154]), kyseisissä asiakirjoissa täsmennetään lentoasematoiminnan harjoittamistehtävään liittyvät osapuolten velvoitteet.

(248) Lentoasematoiminnan harjoittamistehtävään liittyvät SNC-Lavalinin velvoitteet luetellaan ja täsmennetään tekniset lausekkeet sisältävässä sopimuseritelmässä. Eritelmän 8 kohdan mukaan SNC-Lavalinilla on seuraavat tehtävät: julkisen vallan tehtävien toteuttaminen, lentopaikan lentotiedotuspalvelun (AFIS) perustaminen, lentoaseman turvallisen käytön takaavien tehtävien toteuttaminen, lentoaseman maa-alueiden ja verkostojen kunnossapito sekä sen varmistaminen, että lentoasema kykenee tarvittaessa vastaanottamaan säännöllistä kaupallista lentoliikennettä. Asiakirjoissa määritellään myös SMAC:n SNC-Lavalinille maksamien korvausten laskemista koskevat yksityiskohtaiset säännöt. SMAC:n maksama enimmäiskorvaus perustuu SNC-Lavalinin allekirjoittamaan sitoumusasiakirjaan. Tarjouseritelmän III osassa puolestaan määrätään säännöllisistä tarkastuksista, joilla varmistetaan, ettei korvauksia makseta liikaa. Määräyksissä täsmennetään yksityiskohtaiset säännöt SMAC:n suorittamalle valvonnalle,

([149]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 18 kappale.

([150]) Tämä menettely on seuraava: Angoulêmen KTK laatii vuosittain talousarvion suuntaviivat, ja kukin yksikkö laatii oman talousarvionsa niiden mukaisesti. Lentoaseman yleispalveluosasto antaa joka syksy talousarvioesityksen, joka koskee vuosia n, n+1 ja n+2. Angoulêmen KTK:n hallituksen vaaleilla valitut jäsenet tarkastelevat tämän jälkeen näitä talousarvioita ja tekevät niihin mahdollisesti muutoksia. Kun hallitus on vahvistanut lentoaseman ja muiden yksiköiden talousarviot, ne esitellään yleiskokouksessa Angoulêmen KTK:n vaaleilla valitulle jäsenistölle, jonka äänestyksen tuloksesta riippuu, hyväksytäänkö talousarvioiden toteutus. Lisäksi säännöllisellä talousraportoinnilla varmistetaan, että hyväksyttyä talousarviota toteutetaan sovitusti. Vuoden n talousarvio mahdollisine todettuja poikkeamia koskevine huomautuksineen esitellään yleiskokoukselle vuonna n+1. Yleiskokous äänestää uudestaan toteutuneen talousarvion hyväksymisestä.

([151]) SMAC:n sääntöjen 17 kohta.

([152]) Ks. alaviite 150.

([153]) SNC-Lavalinin 19. heinäkuuta 2011 päivätty sitoumusasiakirja, jonka SMAC hyväksyi 23. kesäkuuta 2011 tehdyn päätöksen mukaisesti 8. elokuuta 2011.

([154]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 23 kappale.

jonka avulla voidaan tarkistaa, ettei SMAC:n maksama korvaus ylitä SNC-Lavalinille osoitetuista SGEI-palvelutehtävistä aiheutuvia kustannuksia, ja välttää se.

(249) On siis katsottava, että lentoaseman hallinnointi annettiin myös SNC-Lavalinin tehtäväksi Altmark-kriteerit täyttävän asiakirjan avulla.

(250) Komissio katsoo näin ollen, että kunkin sen tarkasteltavana olevan Angoulêmen lentoaseman toimintajakson osalta lentoaseman pitäjälle tai pitäjille on tosiasiassa osoitettu julkisen palvelun velvoitetta koskeva toimeksianto, joka liittyi lentoaseman toimintakunnossa pitämiseen ja infrastruktuurin käytettävyyteen. Näin ollen ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy edellä kuvattujen tehtävien osalta.

8.1.3.2 Palveluntarjoajan valinta (neljäs kriteeri)

(251) Komission mielestä on myös asianmukaista tarkastella neljättä Altmark-kriteeriä kaikkien tarkasteltavana olevien ajanjaksojen osalta.

(252) Komissio muistuttaa, että tämän kriteerin mukaisesti tarjotun korvauksen on oltava seurausta julkisesta hankintamenettelystä, jonka avulla on mahdollista valita se tarjouksentekijä, joka pystyy tuottamaan kyseiset palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin (ensimmäinen alakriteeri), tai vertailusta hyvin johdettuun ja riittävillä välineillä varustettuun keskivertoyritykseen (toinen alakriteeri).

a) Ensimmäinen alakriteeri

i) Kaudet 2002–2006 ja 2007–2011

(253) Kaudella 2002–2006 lentoasematoimintaa koskeva toimilupa myönnettiin Angoulêmen KTK:lle 20 päivänä syyskuuta 2002 tehdyllä ministeriön päätöksellä ([155]), joka julkaistiin Ranskan tasavallan virallisessa lehdessä 5 päivänä lokakuuta 2002. Kaudella 2007–2011 Angoulêmen lentoaseman kunnostaminen, kunnossapito ja hallinnointi sekä lentoasemalaitteiden hankinta ja lentoaseman toiminnan ylläpitäminen suoraan tai välillisesti annettiin SMAC:n tehtäväksi SMAC:n perustamisesta 21 päivänä joulukuuta 2006 tehdyllä prefektin päätöksellä ja vuoden 2009 alihankintasopimuksella.

(254) Näitä hallinnollisia säädöksiä, joista ensin mainittu on yksipuolinen ja jälkimmäinen sopimus, ei selvästikään ole hyväksytty avoimen, läpinäkyvän ja syrjimättömän tarjouskilpailumenettelyn perusteella, joka olisi mahdollistanut erilaisten potentiaalisten tarjousten vertailun ja korvauksen vahvistamisen siten, että valtiontuen mahdollisuus suljetaan pois.

(255) Komissio katsoo näin ollen edellä mainittujen ajanjaksojen osalta, että käytetyn menettelyn avulla ei kyetty luomaan aitoa kilpailua Angoulêmen lentoaseman hallinnointitehtävästä. Angoulêmen lentoaseman pitäjien valintamenettely ei siten täytä neljännen Altmark-kriteerin ensimmäistä alakriteeriä, koska sen avulla ei voitu valita tarjouksentekijää, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

ii) Tammikuun 1 päivänä 2012 alkanut kausi

(256) Lentoaseman hallinnointi ja sen toiminnan ylläpitäminen annettiin SNC-Lavalinin hoidettavaksi julkisen hankintamenettelyn perusteella Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY ([156]) 21 artiklan mukaisesti. Lisäksi Ranskan viranomaiset julkaisivat ennen menettelyä kilpailuun perustuvan julkisen tarjouspyynnön *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

(257) On kuitenkin todettava, että koska Ranskan viranomaisten ei ollut pakko käyttää muodollista menettelyä, niillä oli paljon harkintavaltaa toimeksisaajaa valitessaan ([157]). Menettely, jossa hankintaviranomaiselle jätetään paljon harkintavaltaa, saattaa kuitenkin rajoittaa kiinnostuneiden toimijoiden osallistumista.

([155]) Päätös Angoulême-Brie-Champniers'n lentoaseman toimiluvan myöntämisestä Angoulêmen kauppa- ja teollisuuskamarille.
([156]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/18/EY, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114).
([157]) Yksi myöntämisperusteista oli tarjouseritelmässä, tarjouspyynnössä, neuvottelukutsussa tai hankekuvauksessa mainittujen perusteiden mukaisesti taloudellisesti edullisimmaksi arvioitu tarjous.

(258) Komissio katsookin, että kyseisessä tapauksessa käytettyä menettelyä ei voida pitää sellaisenaan riittävänä täyttämään neljättä Altmark-kriteeriä ([158]).

(259) Komission on siis varmistettava, että käytetyn julkisen hankintamenettelyn avulla on voitu valita tarjouksentekijä, joka pystyy tuottamaan kyseiset palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

(260) Sopimus perustuu seuraaviin tekijöihin: i) kuuden vuoden kesto, ii) palveluntarjoajan velvoite sitoutua enimmäisrahoitusmäärään, jolla SMAC tasapainottaa lentoaseman tilit, iii) kiinteämääräinen korvaus tarjotusta palvelusta ja iv) hallinnoinnin tehokkuuteen liittyvä kannustinpalkkiolauseke. Tarjouksentekijöitä kehotettiin laatimaan perusehdotus (ilman kaupallista liikennettä) ja ennakoivaa skenaariota vastaava ehdotus (jossa kaupallinen liikenne otetaan huomioon). Valintalautakunnalle toimitetussa hankintamenettelyä koskevassa raportissa korostettiin, että tarjouspyynnön perusteella saatiin kaksi kilpailevaa tarjousta. SNC-Lavalinin lisäksi perusskenaarion ja ennakoivan skenaarion esitti APCO ([159]). Ennakoivan skenaarion osalta SNC-Lavalinin hyväksytty tarjous ja APCO:n tarjous olivat tekniseltä arvoltaan tasavertaiset; niiden esittämät hinnat koko ajanjaksolta olivat seuraavat:

(tuhatta euroa)

	Tasapainottava rahoitusosuus	Korvaus	SMAC:n kokonaismaksu
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) SMAC:n valintalautakunnalle esittämästä hankintamenettelyä koskevasta raportista käy lisäksi ilmi, että kumpikin tarjouksentekijä esitti perusskenaarion ja ennakoivan skenaarion ([160]). Jälkimmäinen skenaario, johon hankintaviranomaisen valinta kohdistui, vastaa strategista kehittämissuunnitelmaa, jonka tarkoituksena on varmistaa Angoulêmen lentoaseman kaupallinen kehittäminen. Valintalautakunnalle toimitetusta raportista ilmenee, että tarjouskilpailun voittaneelle SNC-Lavalinille maksettava korvaus on molemmissa skenaarioissa sama. Lentoaseman tilit tasoittavan SMAC:n rahoitusosuuden taattu enimmäismäärä, jota SNC-Lavalin esitti vastauksena tarjouspyyntöön, kuitenkin vaihtelee. Edellä mainitun raportin mukaan vuosittainen keskimääräinen lisämaksu on ennakoivassa skenaariossa 30 000 euroa, mutta tämä lisämaksu ei jakaudu tasaisesti sopimuksen koko keston ajalle. Perusskenaarion ja ennakoivan skenaarion välinen ero muodostuu seuraavasti (tuhatta euroa):

(tuhatta euroa)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Perusskenaario	405	364	374	357	350	342
Ennakoiva skenaario	465	425	448	384	341	296
Ero	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	– 9	– 46

(262) Komissio katsoo näin ollen, ettei hankintaviranomainen valinnut tarjousta, jonka avulla kyseiset palvelut voidaan tuottaa yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin. SNC-Lavalinin esittämä perusskenaario, joka oli lisäksi edullisempi kuin APCO:n esittämä perusskenaario, oli omiaan takaamaan Angoulêmen lentoaseman käytettävyyden ja sen toimintakunnossa pitämisen. Ennakoivan skenaarion tarkoituksena oli sen sijaan varmistaa lentoaseman kaupallinen kehittäminen. Ensin mainittu tehtävä ei näyttänyt edellyttävän jälkimmäistä, eikä jälkimmäistä tehtävää olisi kuitenkaan voitu määritellä SGEI-palveluksi. Näin ollen vaikuttaa siltä, että valittaessa palveluntarjoajaa valinta ei kohdistunut taloudellisesti edullisimpaan tarjoukseen, jonka avulla julkinen palvelu voitaisiin tuottaa yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

([158]) Ks. em. SGEI-tiedonannon 66 kohta.
([159]) Tammikuussa 2011 perustettu APCO on Limoges'n ja Haute-Viennen kauppa- ja teollisuuskamarin kokonaan omistama tytäryhtiö. Sen tarkoituksena on lentoaseman hallinnointia koskeva konsultointi, lentoasemahenkilöstön koulutus, lentoasemien hallinnointi, johto ja kehittäminen, maahuolinta sekä lentoasemien turvallisuus.
([160]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 20 kappale.

(263) Komissio katsoo, ettei sopimuksen ulkopuolisia maksuja, joiden tarkoituksena on varmistaa lentoaseman kaupallinen kehittäminen, voida pitää SGEI-palvelujen piiriin kuuluvina ([161]). Komission aloittamispäätöksessään esittämiin epäilyksiin ei ole enää aihetta. SMAC:n 23 päivänä kesäkuuta 2001 tekemän päätöksen mukaan SMAC maksaa nämä maksut suoraan lentoyhtiöille. Tätä säännöstä on siten tarkasteltava valtiontukea koskevan lainsäädännön perusteella Ryanairille ja AMS:lle myönnettyjen tukitoimenpiteiden valvonnan yhteydessä ([162]).

(264) Komissio katsoo näiden seikkojen perusteella, että sen menettelyn avulla, jonka perusteella hankintasopimus myönnettiin SNC-Lavalinille, ei voitu valita tarjousta, joka olisi mahdollistanut kyseisen palvelun tuottamisen yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin. Se katsoo siksi, ettei neljännen Altmark-kriteerin ensimmäinen alakriteeri täyty.

b) Toinen alakriteeri

(265) Ajanjaksojen 2002–2006 ja 2007–2011 osalta Ranskan viranomaisten oli osoitettava, että korvaus oli vahvistettu tarkastelemalla hyvin johdettua ja riittävillä välineillä varustettua keskivertoyritystä.

(266) Komissio toteaa, ettei Ranska ole toimittanut tällaisia tietoja. Se toteaa myös, ettei korvausta määritetty viittaamalla etukäteen laadittuun kustannuspohjaan tai vertaamalla muiden vastaavien lentoasematoiminnan harjoittajien kustannusrakenteeseen. Komissiolla ei siten ole käytettävissään edellä mainituilta ajanjaksoilta vertailutietoja, joita palveluntarjoajan valintaa koskevan kriteerin täyttymisen arviointi edellyttää.

(267) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, ettei neljäs Altmark-kriteeri täyty kausien 2002–2006 ja 2007–2011 osalta.

(268) Sama päätelmä on tehtävä 1 päivänä heinäkuuta 2012 alkaneen kauden osalta, sillä komissiolla ei ole käytettävissään vertailutietoja, joita palveluntarjoajan valintaa koskevan kriteerin täyttymisen arviointi edellyttää. On siis katsottava, ettei neljäs Altmark-kriteeri täyty myöskään tämän ajanjakson osalta.

(269) Koska neljäs Altmark-kriteeri ei täyty, komissio katsoo, että kyseessä olevilla toimenpiteillä on myönnetty Angoulêmen lentoaseman eri pitäjille etu, jota ne eivät olisi saaneet tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

8.1.4 *Vaikutus EU:n sisäiseen kauppaan ja kilpailuun*

(270) Kun jäsenvaltion myöntämä taloudellinen tuki vahvistaa yritysten asemaa jäsenvaltioiden välisessä kaupassa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ([163]) toimenpiteen voidaan osoittaa vääristävän kilpailua, jos tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla.

(271) Yleisemmin voidaan todeta, että unionin lentoasematoiminnan harjoittajat kilpailevat keskenään lentoyhtiöistä, kuten Ryanair vahvistaa huomautuksissaan. Lentoyhtiöt päättävät erilaisin perustein, mitä reittejä ne liikennöivät ja kuinka usein. Perusteita ovat potentiaalinen asiakaskunta, jonka ne voivat toivoa käyttävän näitä reittejä, mutta myös reittien eri päissä sijaitsevien lentoasemien ominaisuudet.

(272) Lentoyhtiöt kiinnittävät huomiota esimerkiksi tarjolla oleviin lentoasemapalveluihin, lentoaseman lähialueen väestöön tai taloudelliseen toimintaan, ruuhkiin, maaliikenneyhteyksiin sekä lentoaseman infrastruktuurin ja palvelujen käytöstä perittäviin maksuihin ja tällaiseen käyttöön sovellettaviin yleisiin kaupallisiin ehtoihin. Maksujen taso on keskeinen tekijä sen vuoksi, että lentoasemalle myönnettyä julkista rahoitusta voidaan käyttää lentoasemamaksujen pitämiseen keinotekoisesti niin alhaisella tasolla, että tämä houkuttelee lentoyhtiöitä ja voi siten vääristää merkittävästi kilpailua ([164]).

([161]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 225 kappale.
([162]) Ks. tämän päätöksen 9 jakso.
([163]) Asia T-214/95, Vlaams Gewest v. komissio, tuomio 30.4.1998, Kok., s. II-717.
([164]) Ks. uusien suuntaviivojen 43 kohta.

(273) Lentoyhtiöt jakavatkin resurssinsa, eli lentokoneensa ja niiden miehistöt, eri reiteille erityisesti sen perusteella, mitä palveluja lentoasemien pitäjät tarjoavat ja mitä ne laskuttavat näistä palveluista.

(274) Lentoasemapalvelujen markkinat ovat avoimet unionin sisäiselle kilpailulle, joten Angoulêmen lentoaseman eri pitäjille myönnetyt edut saattavat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan lisäämällä keinotekoisesti Angoulêmessa tarjottuja palveluja verrattuna tavanomaisiin markkinaolosuhteisiin. Komissio katsookin, että tarkasteltavana olevat toimenpiteet saattavat vääristää kilpailua ja vaikuttaa unionin sisäiseen kauppaan.

8.1.5 *Päätelmä valtiontuen olemassaolosta*

(275) Kaiken edellä esitetyn perusteella komissio katsoo seuraavaa:

— Kun otetaan huomioon Angoulêmen lentoaseman erityispiirteet, Ranska on ilmeiseen arviointivirheeseen syyllistymättä voinut katsoa, että kaikkina tässä päätöksessä tarkasteltuina ajanjaksoina yksinomaan lentoaseman toimintakunnossa pitämiseen ja sen infrastruktuurin käytettävyyteen liittyvät hallinnointitehtävät ovat SGEI-palvelutehtäviä.

— Kaupallisiin näkökohtiin perustuvaa lentoaseman taloudellista kehittämistä ei sitä vastoin voida minään ajanjaksona pitää SGEI-palveluna.

— Julkinen korvaus, joka on myönnetty sellaisten julkisten palvelujen rahoittamiseksi, jotka ovat SGEI-palveluja, ei täytä neljättä Altmark-kriteeriä minään tässä päätöksessä tarkasteltuna ajanjaksona. Nämä toimenpiteet ovat näin ollen SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

8.2 **Lentoaseman pitäjille myönnettyjen toimenpiteiden soveltuvuus sisämarkkinoille**

(276) Aluksi on huomautettava, että on syytä tarkastella vain sellaisten julkisten korvausten soveltuvuutta sisämarkkinoille, joita Angoulêmen lentoaseman pitäjät ovat saaneet SGEI-palvelujen perusteella. Kuten edellä johdanto-osan 225 kappaleessa todetaan, lentoaseman kaupallisen toiminnan kehittämiseen liittyviä toimia ei voida määritellä SGEI-palveluiksi myöskään silloin, kun tarkoituksena on aluekehityksen edistäminen. Angoulêmen lentoaseman pitäjille ei ole maksettu korvauksia tällaisten toimien perusteella tämän päätöksen kattamina ajanjaksoina.

8.2.1 *Lentoaseman pitäjille myönnetyn tuen soveltuvuus*

(277) Komissio katsoo, että vuoden 2011 SGEI-päätöstä sovelletaan kaikkina tämän päätöksen kattamina ajanjaksoina myönnettyihin tukiin. Kyseisen päätöksen 10 artiklan b alakohdan mukaan kaikki ennen 31 päivää tammikuuta 2012 käyttöön otettu tuki, ”joka ei ollut päätöksen 2005/842/EY mukaisesti sisämarkkinoille soveltuvaa ja jota ei ollut vapautettu ilmoitusvaatimuksesta, mutta joka täyttää tämän päätöksen edellytykset, soveltuu sisämarkkinoille ja on vapautettu ennakkoilmoitusvaatimuksesta”.

(278) On kuitenkin heti todettava, että vuoden 2011 SGEI-päätöksen 4 artiklan f kohtaa, jossa säädetään, että toimeksiannossa, jolla kyseessä oleva tuki myönnetään, on viitattava nimenomaisesti kyseiseen päätökseen, ei voida soveltaa nyt käsiteltävään tapaukseen. Nyt käsiteltävä tukihan myönnettiin ennen vuoden 2011 SGEI-päätöksen voimaantuloa, joten ei voida vaatia, että tarkasteltavana olevissa toimeksiannoissa viitataan siihen, ilman, että kyseisen päätöksen 10 artiklan b alakohta menettää tehokkaan vaikutuksensa. Tehostaakseen tutkintamenettelyä komissio katsoo lisäksi voivansa käsitellä vuoden 2011 SGEI-päätöksen soveltamista ennen 31 päivää tammikuuta 2012 myönnettyihin tukiin tutkimatta ensin, onko tuki ristiriidassa päätöksen 2005/842/EY kanssa. Vuoden 2011 SGEI-päätöksen 10 artiklan b alakohdan tarkoituksena onkin kyseisen päätöksen soveltamisalan laajentaminen ennen sen voimaantuloa myönnettyyn sisämarkkinoille soveltumattomaan tukeen sulkematta kuitenkaan pois tukea, joka on soveltuvin osin saatettu todeta sisämarkkinoille soveltuvaksi päätöksen 2005/842/EY nojalla.

8.2.1.1 Soveltamisalaan liittyvä edellytys

(279) Vuoden 2011 SGEI-päätöksen mukaan SGEI-palveluja tuottaville yrityksille julkisista palveluista myönnettäviä korvauksia voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvina, jos ne on myönnetty lentoasemalle, jonka vuosittainen matkustajamäärä on kahdelta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toimeksi antamista edeltäneeltä tilikaudelta enintään 200 000 matkustajaa. Angoulêmen lentoaseman vuosittainen matkustajamäärä ei vuosina 2000–2012 koskaan ylittänyt 200 000:a matkustajaa.

(280) Tarkasteltavana olevat toimenpiteet kuuluvat siten vuoden 2011 SGEI-päätöksen soveltamisalaan, ja niitä on arvioitava kyseisessä päätöksessä säädettyjen edellytysten perusteella.

8.2.1.2 Toimeksiantoon liittyvä edellytys (vuoden 2011 SGEI-päätöksen 4 artikla)

(281) Komissio päätyi ensimmäisen ja toisen Altmark-kriteerin täyttymistä koskevassa arvioinnissaan siihen, että Angoulêmen lentoaseman pitäjille annettiin tehtäväksi tosiasiallisen SGEI-palvelun hoitaminen ja että toimeksiantoa koskevat edellytykset täyttyivät. Muistutettakoon, että vain lentoaseman toimintakunnossa pitämiseen ja sen infrastruktuurin käytettävyyteen liittyviä hallinnointitehtäviä voidaan pitää SGEI-palvelutehtävinä.

8.2.1.3 Korvaukseen liittyvä edellytys (vuoden 2011 SGEI-päätöksen 5 ja 6 artikla)

a) Kaudet 2002–2006 ja 2007–2011

(282) Vuoden 2011 SGEI-päätöksen 5 artiklan 1 kohdan mukaan korvauksen määrä ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi, mukaan lukien kohtuullinen voitto. Nyt käsiteltävässä tapauksessa lentoasemalle myönnettävän talousarvion määrittelymenettely takaa korvauksen määrän rajoittumisen siihen, mikä on tarpeen julkisen palvelun tuottamiseksi. Tätä menettelyä kuvaavan yleiskirjeen 2.6 kohdassa säädetäänkin, että Angoulêmen KTK:n on talousarvion määrittelyä varten laadittava i) selvitys liiketoiminnasta, ii) selvitys omarahoituskyvystä ja iii) selvitys pääomaoperaatioista. Talousarvioehdotukseen on lisäksi liitettävä useita asiakirjoja, joiden on oltava hyväksyttyjä (esim. taulukko yksikköjen välisistä etuuksista ja maksuista, taulukko henkilöstöstä ja palkkasummista). Vaikuttaa siis siltä, että talousarvion määrittelyä edeltävillä tarkastuksilla voidaan etukäteen varmistaa, ettei talousarvio ylitä sitä, mikä on tarpeen ja perusteltua Angoulêmen KTK:n tehtäviin nähden. Ranskan viranomaisten toimittamista tiedoista ilmenee, että myönnetyn tuen ainoana tarkoituksena oli korvata Angoulêmen lentoaseman hallinnointiin liittyvät toimintatappiot. SMAC:n säännöissä perustetun toteutuneen talousarvion valvontajärjestelyn avulla kyettiin lisäksi jälkikäteen estämään liialliset korvaukset. Korvauksen määrä ei näin ollen ylittänyt sitä, mikä oli tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi.

(283) Koska tilit olivat erilliset, Angoulêmen lentoaseman hallinnointitoiminta voitiin erottaa kirjanpidollisesti muusta toiminnasta. Lentoasema-KTK:n kirjanpidosta ilmeneekin, että lentoasematoiminnalle oli siinä oma tilinsä. Tämä järjestely riitti estämään ristiintukemisen, eli tuen käyttämisen muihin toimintoihin. Koska valtio oli lentoaseman toimiluvan myöntävä viranomainen, lentoaseman tilinpäätökset ja talousarviot toimitettiin myös siviili-ilmailuviranomaiselle, joka antoi lausunnon Angoulêmen KTK:n valvontaviranomaiselle ennen tilinpäätösten ja talousarvioiden hyväksymistä tai hylkäämistä. Korvaus käytettiin näin ollen tosiasiassa kyseisen palvelun toiminnan varmistamiseen, ja viranomaiset olivat ottaneet käyttöön liialliset korvaukset estävän menettelyn. Komissio täsmentää kuitenkin, että tätä arviota ei voida soveltaa kaupallisen kehittämistehtävän piirin kuuluvasta Ryanairin toiminnasta aiheutuneisiin kustannuksiin ([165]).

(284) Komissio huomauttaa vielä, että Ranskan viranomaisten toimittamien tietojen perusteella voidaan vahvistaa, että tarkasteltavana olevan tuen ainoana tarkoituksena oli kattaa lentoaseman toimintatappiot kyseisenä ajanjaksona eikä niistä koitunut lentoaseman pitäjälle minkäänlaista voittoa.

b) Tammikuun 1 päivänä 2012 alkanut kausi

(285) Palveluhankintaa koskevassa tarjouspyynnössä täsmennettiin selvästi, että tarjouksentekijän on ilmoitettava palvelukorvaus sekä lentoasematoiminnan harjoittamisesta ilman kaupallista liikennettä (perusskenaario) että kaupallisen lentoasematoiminnan harjoittamisesta (ennakoiva skenaario). Sen piti myös ilmoittaa SMAC:n maksettavaksi tuleva enimmäistakuu, jolla tasapainotetaan kahden skenaarion mukainen toiminta. SMAC oli myös sisällyttänyt tarjouspyyntöönsä lausekkeen kannustinpalkkiosta (50 % / 50 %) siinä tapauksessa, että SMAC:n rahoitusosuus jää alle tarjouksessa vahvistetun enimmäismäärän. Lauseke sisältyy myös eritelmään. Kuten edellä johdanto-osan 262 kappaleessa todetaan, SNC-Lavalinin esittämä perusskenaario, joka oli edullisempi kuin APCO:n esittämä perusskenaario, oli lisäksi omiaan takaamaan Angoulêmen lentoaseman käytettävyyden ja sen toimintakunnossa pitämisen.

(286) Korvaus lasketaan ennen kaikkea suhteessa alijäämään, jota tosiasiassa kertyy lentoasemaa koskevalle erilliselle tilille ([166]). Lentoaseman pitäjän on huolehdittava siitä, että tilintarkastaja tarkastaa tämän erillisen tilin, ja toimitettava vuotuinen tilinpäätöksensä SMAC:lle.

([165]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 225 kappale.
([166]) Tekniset lausekkeet sisältävän eritelmän 14–1 kohta.

(287) Lisäksi todetaan, että SNC-Lavalinille maksettavaa julkista tasapainottavaa rahoitusosuutta supistetaan, mikäli lentoaseman tilien tasapainottamisen edellyttämä määrä osoittautuu pienemmäksi kuin sitoumusasiakirjassa vahvistettu enimmäismäärä. Tämän takaisinperintämekanismin avulla voidaan jälkikäteen minimoida liiallisten korvausten riski.

(288) Tarjouspyynnön eritelmän III osassa määrätään säännöllisistä tarkastuksista, joilla estetään liialliset korvaukset. Määräyksissä täsmennetään yksityiskohtaiset säännöt SMAC:n suorittamalle valvonnalle, jonka avulla voidaan tarkistaa, ettei SMAC:n maksama korvaus ylitä SNC-Lavalinille osoitetuista SGEI-palvelutehtävistä aiheutuvia kustannuksia, ja välttää se.

(289) Komissio toteaa korvauksen määrästä kuitenkin, että SMAC:n ja SNC-Lavalinin välisen sopimuksen tasapaino ei perustu etukäteen määritettyyn kohtuulliseen voittoon, vaan kiinteään korvaukseen. Komissio panee myös merkille lentoaseman tähänastiset erittäin vähäiset matkustajamäärät, käytössä olevat korvauksen laskenta- ja valvontamekanismit, edellä kuvatun kannustinpalkkion, joka kannustaa tehokkaaseen hallinnointiin, sekä sen, että SNC-Lavalinin tarjous oli taloudellisesti edullisin. Komissio katsoo näiden seikkojen perusteella, että SMAC:n ja SNC-Lavalinin välisen sopimuksen perusteella myönnettyä korvausta voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana, kunhan Ranskan viranomaiset varmistavat, ettei SNC-Lavalinille maksetun korvauksen kokonaismäärä koko sopimuksen keston ajalta ylitä sitä, mikä on tarpeen vain julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi, eli pois lukien lentoaseman kaupalliseen kehittämiseen liittyvät kustannukset ja mukaan lukien sijoitetun pääoman kohtuullinen tuotto.

(290) Ranskan viranomaisten on tätä varten toimitettava komissiolle neljän kuukauden kuluessa SMAC:n ja SNC-Lavalinin välisen sopimuksen umpeutumisesta selvitys, josta käy ilmi, että SNC-Lavalinille myönnetyn korvauksen määrä, mukaan lukien sijoitetun pääoman kohtuullinen tuotto, on vuoden 2011 SGEI-päätöksen 5 artiklan mukainen sopimuksen koko keston osalta.

8.2.2 *Päätelmä vuosina 2002–2017 maksettavan tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille*

(291) Komissio katsoo edellä esitetyn perusteella, että vuodesta 2002 lähtien jo myönnetty Angoulêmen lentoaseman hallinnointia koskeva tuki soveltuu SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan ja vuoden 2011 SGEI-päätöksen ([167]) nojalla sisämarkkinoille riippumatta siitä, kuka on toiminut lentoaseman pitäjänä.

(292) SNC-Lavalinin osalta komissio kuitenkin katsoo, että SMAC:n ja SNC-Lavalinin välisen sopimuksen perusteella myönnettyä korvausta voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana edellyttäen, että Ranskan viranomaiset varmistavat, ettei SNC-Lavalinille maksetun korvauksen kokonaismäärä koko sopimuksen keston ajalta ylitä sitä, mikä on tarpeen vain julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi, eli pois lukien lentoaseman kaupalliseen kehittämiseen liittyvät kustannukset ja mukaan lukien sijoitetun pääoman kohtuullinen tuotto.

(293) Ranskan viranomaisten on tätä varten toimitettava komissiolle neljän kuukauden kuluessa SMAC:n ja SNC-Lavalinin välisen sopimuksen umpeutumisesta selvitys, josta käy ilmi, että SNC-Lavalinille myönnetyn korvauksen määrä, mukaan lukien sijoitetun pääoman kohtuullinen tuotto, on vuoden 2011 SGEI-päätöksen 5 artiklan mukainen sopimuksen koko keston osalta.

9. **RYANAIRILLE JA AMS:LLE MYÖNNETTYJEN TUKITOIMENPITEIDEN ARVIOINTI**

9.1 **SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tuen olemassaolo**

(294) Vaikka vuoden 2008 sopimukset Ryanairin ja AMS:n kanssa on muodollisesti tehnyt SMAC, komissio katsoo, että Ryanairille ja AMS:lle myönnettyjä tukitoimenpiteitä arvioitaessa on syytä tarkastella yhdessä SMAC:n ja lentoasema-KTK:n toimintaa. Komissio nimittäin katsoo, että SMAC ja lentoasema-KTK toimivat yhdessä Angoulêmen lentoaseman pitäjinä vuosina 2007–2011, kuten johdanto-osan 178 kappaleessa osoitetaan.

([167]) Komission mielestä on aiheellista todeta, että kyseiset, vuoden 2005 SGEI-päätöksen soveltamisalaan kuuluvat tukitoimenpiteet soveltuisivat sisämarkkinoille myös tämän päätöksen mukaisesti ja samoista syistä. Vuoden 2005 SGEI-päätöksen mukaiset soveltuvuusvaatimukset eivät nimittäin nyt käsiteltävän tapauksen tarkastelussa olennaisesti poikkea vuoden 2011 SGEI-päätöksen soveltuvuusvaatimuksista.

9.1.1 *Yrityksen ja taloudellisen toiminnan käsitteet*

(295) Sen ratkaisemiseksi, ovatko vuoden 2008 sopimusten mukaiset toimenpiteet valtiontukea, on selvitettävä, ovatko niiden edunsaajat Ryanair ja AMS SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä. Ryanair ja AMS ovat kiistämättä yksiköitä, jotka tuottavat lentokuljetus- ja markkinointipalveluja. Ne siis harjoittavat taloudellista toimintaa.

9.1.2 *Valtion varat ja toimenpiteiden luokittelu valtion toimenpiteiksi*

9.1.2.1 Valtion varat

(296) Vuoden 2008 sopimukset tehtiin suoraan SMAC:n kanssa. Komissio katsoo tämän päätöksen johdanto-osan 203–205 kappaleessa esitetyn perusteella, että SMAC:n varat ovat valtion varoja.

9.1.2.2 Toimenpiteiden luokittelu valtion toimenpiteiksi

(297) SMAC:n jäsenet, jotka ovat julkisyhteisöjä, hyväksyivät yksimielisesti SMAC:n päätöksen, jolla annetaan valtuudet allekirjoittaa vuoden 2008 sopimukset. SMAC koostuu suoraan ja välillisesti alueellisista ja paikallisista julkisyhteisöistä ja kauppa- ja teollisuuskamareista. Komissio katsoo, että näiden yhteisöjen ominaispiirteiden vuoksi SMAC:n päätökset, jotka koskevat lentoasematoimintaa, on luokiteltava valtion päätöksiksi ([168]).

(298) Komissio katsoo näin ollen, että kyseisten sopimusten tekeminen tarkoittaa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtion varojen käyttämistä ja että sopimusten tekemispäätökset on luokiteltava valtion toimenpiteiksi.

9.1.3 *Valikoiva etu*

(299) Sen arvioimiseksi, onko valtion toimenpidettä pidettävä tukena, on määritettävä, saako edunsaajayritys sellaista valikoivaa taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisten markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaan ([169]).

(300) Komissio toteaa tämän osalta ensinnäkin, että tarkasteltavana olevat toimenpiteet ovat valikoivia, koska ne kohdistuvat yksinomaan Ryanairiin. Vuoden 2008 sopimukset tehtiin ennen niiden julkisten hinnoittelupäätösten julkaisemista, joissa mainitaan samantapainen toimenpide ja joita sovellettiin 1 päivästä maaliskuuta 2009 kaikkiin yhtiöihin, jotka olivat halukkaita toimimaan Angoulêmen lentoasemalla. Lisäksi Lontoon kansainvälisen välitystuomioistuimen 18 päivänä kesäkuuta 2012 antamasta tuomiosta, joka koskee Ryanairin purkamia vuoden 2008 sopimuksia, ilmenee, että Ryanairin ja Angoulêmen KTK:n edustajat neuvottelivat kahdenvälisesti Ryanairin toimintaehdoista Angoulêmen lentoasemalla. Neuvottelut käytiin jo syyskuussa 2009, jolloin Ryanairin edustajat ilmoittivat lentoasema-KTK:n edustajille taloudellisista vaikeuksista, joita lentoyhtiöllä oli Lontoon Stanstedin ja Angoulêmen välisellä reitillä. Näistä keskusteluista ilmenee, että lentoaseman pitäjä ja Ryanair pitivät suhteitaan yksinomaisina ja lentoaseman pitäjä sulki pois mahdollisuuden kääntyä jonkin toisen lentoyhtiön puoleen.

(301) Sen ratkaisemiseksi, saiko Ryanair tehdyistä sopimuksista taloudellista etua, komission on vielä tutkittava, olisiko tuottavuusnäkymien perusteella toimiva hypoteettinen markkinataloustoimija tehnyt samankaltaisia sopimuksia kuin SMAC ja lentoasema-KTK.

(302) Tämän periaatteen soveltamiseksi ja ottaen huomioon nyt käsiteltävän asian tosiseikat, komissio katsoo, että ensinnäkin on vastattava seuraaviin kysymyksiin:

— Onko markkinointipalvelusopimusta ja sen kanssa samanaikaisesti tehtyä lentoasemapalvelusopimusta tarkasteltava yhdessä vai erikseen?

— Mitä hyötyjä hypoteettinen markkinataloustoimija olisi voinut odottaa saavansa markkinointipalvelusopimuksesta lentoasema-KTK:n asemassa toimiessaan?

([168]) Ks. tämän päätöksen 8.1.2.2 jakso.
([169]) Ks. erityisesti asia C-342/96, Espanja v. komissio, tuomio 29.4.1999, Kok., I-2459, 41 kohta.

— Mikä merkitys markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa on muodollisessa tutkintamenettelyssä käsitellyn lentoasemapalvelusopimuksen ehtojen vertaamisella muilla lentoasemilla laskutettuihin lentoasemamaksuihin?

(303) Vastattuaan ensin näihin kysymyksiin komissio soveltaa markkinataloustoimijatestiä kyseessä oleviin eri toimenpiteisiin.

9.1.3.1 Markkinointipalvelusopimuksen ja lentoasemapalvelusopimuksen tarkastelu yhdessä

(304) Komissio katsoo menettelyn aloittamispäätöksessä alustavasti, että markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa SMAC:n Ryanairin ja AMS:n kanssa tekemiä sopimuksia, jotka koskevat lentoasemapalveluja ja markkinointipalveluja, on tarkasteltava yhdessä. Huomautettakoon tässä yhteydessä, että unionin tuomioistuimen mukaan liiketoimea on tarpeen tarkastella kokonaisuudessaan, jotta voidaan varmistaa, onko valtion elin toiminut järkevän markkinataloustoimijan tavoin ([170]). Komission on siis riidanalaisia toimenpiteitä arvioidessaan otettava huomioon kaikki merkitykselliset seikat ja niiden asiayhteys.

(305) Ranska on huomautuksissaan puoltanut komission aloittamispäätöksessään valitsemaa lähestymistapaa, jonka mukaan lentoasemapalvelusopimusta ja markkinointipalvelusopimusta, jotka tehtiin samanaikaisesti, tarkastellaan yhdessä. Eräät asianomaiset osapuolet, esimerkiksi Ryanair, kuitenkin kiistävät tämän lähestymistavan ja katsovat, että markkinointipalvelusopimusta on tarkasteltava erikseen.

(306) Komissio katsoo kuitenkin, että kaikkien asiaan liittyvien seikkojen analyysi vahvistaa aloittamispäätöksessä valitun lähestymistavan oikeellisuuden [ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 215–220 kappale]. On syytä todeta, että muodollisen tutkintamenettelyn puitteissa ei ole toimitettu tietoja, jotka kyseenalaistaisivat tämän komission alustavan analyysin.

(307) Ensinnäkin markkinointipalvelusopimus on tehty samana päivänä kuin lentoasemapalvelusopimus, ja samat osapuolet ovat tehneet molemmat sopimukset. AMS on tosiasiassa Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö, ja sen johto koostuu Ryanairin ylemmästä johdosta. Ryanair ja AMS muodostavat siten yhden taloudellisen yksikön, koska AMS toimii Ryanairin etujen mukaisesti ja sen määräysvallassa, ja sen tuotto koituu Ryanairin hyödyksi osinkoina tai yhtiön arvon nousuna. Jäljempänä esitetään yksityiskohtaisesti, että markkinointipalvelusopimus liittyy lisäksi Ryanairin liikennöimään Angoulêmen lentoasemalta lähtevään lentoreittiin. Markkinointipalvelusopimuksessa todetaankin, että sen perustana on Ryanairin sitoutuminen tämän reitin liikennöintiin ja että se lisäksi tehtiin samaan aikaan kuin samaan reittiin liittyvä SMAC:n ja Ryanairin välinen lentoasemapalvelusopimus. Se, että SMAC teki markkinointipalvelusopimuksen AMS:n eikä Ryanairin kanssa, ei näin ollen yksinään voi estää katsomasta, että samanaikaisesti tehtyjä markkinointipalvelu- ja lentoasemapalvelusopimuksia voidaan pitää vain yhtenä liiketoimena.

(308) Komissio huomauttaa seuraavaksi, että markkinointipalvelusopimus liittyy Ryanairin Angoulêmen lentoasemalta liikennöimiin lentoreitteihin. Komissio katsoo, että SMAC:n ja Ryanairin ja toisaalta SMAC:n ja AMS:n väliset kaupalliset suhteet saattoivat syntyä vain Angoulêmen ja Lontoon Stanstedin välisen Ryanairin liikennöimän lentoreitin avaamisen yhteydessä. Tässä yhteydessä on tärkeää todeta, että Charenten paikallisyhteisöjen toimeksiannosta tehdystä tarkastuksesta ([171]) ilmenee, että Ryanair sai suoraan ”markkinointitukia”, joita se vaatii avatakseen mahdollisen halpalentoreitin. Ranskan viranomaiset korostavatkin, että vuoden 2008 sopimukset muodostavat yhdenmukaisen ja kokonaisvaltaisen sopimusjärjestelyn, jota ei voida jakaa osiin. Vaikuttaa siis siltä, että sopimuspuolena olevan SMAC:n näkökulmasta markkinointipalvelusopimuksen ja Ryanairin Angoulêmen lentoasemalta liikennöimien lentoreittien välillä on erottamaton yhteys.

(309) Tätä käsitystä tukevat markkinointipalvelusopimuksen määräykset, joista ilmenee, että sopimus perustuu Ryanairin sitoumukseen liikennöidä kyseistä reittiä, joka on samanaikaisesti lentoasemapalvelusopimuksen kohteena. Markkinointipalvelusopimuksen 1 kohdassa, joka koskee sopimuksen kohdetta, todetaan, että sopimus perustuu sitoumukseen liikennöidä Angoulêmen lentoaseman ja Lontoon välistä lentoreittiä ja että lento-ohjelmaan sisältyy aluksi kolme viikoittaista yhteyttä kevät- ja kesäkaudella, ellei ylivoimainen este tee sitä mahdottomaksi. Komissio huomauttaa lisäksi, että koska markkinointipalvelusopimuksen tietyissä lausekkeissa viitataan suoraan Ryanairiin, sitä voitaisiin pitää sopimuksen osapuolena, vaikka sopimus on virallisesti tehty SMAC:n ja AMS:n välillä. Markkinointipalvelusopimuksen 7 kohdassa todetaan esimerkiksi, että jos Ryanair purkaa sopimuksen ennen kolmannen sopimusvuoden päättymistä, Ryanair maksaa SMAC:lle sakkoa 50 000 euroa neljänneltä vuodelta ja

([170]) Asia T-196/04, Ryanair v. komissio, tuomio 17.12.2008, Kok., s. II-3643.
([171]) Alliance ELSA:n toteuttama selvitys, joka on päivätty 14. kesäkuuta 2006, d'Angoulême Brie-Champniers'n ja Cognac-Châteaubernard'n lentoasemien tulevaisuudennäkymistä 1. tammikuuta 2007 jälkeen.

25 000 euroa viidenneltä vuodelta suhteessa kuhunkin vuoteen ja lento-ohjelmaan. Valintalautakunnalle toimitetussa hankintamenettelyä koskevassa raportissa mainitaan lisäksi, että SNC-Lavalin ehdottaa halpalentoyhtiön liikennöimän, Yhdistyneeseen kuningaskuntaan kohdistuvan uuden reitin avaamista vuonna 2013, mikäli SMAC hyväksyy vaaditut markkinointituet, joiden suuruudeksi se arvioi 30–35 euroa lähtevää matkustajaa kohden. Nämä määräykset muodostavat siten yhteyden Angoulêmen lentoaseman hallinnoinnin yhteydessä tehtyjen valintojen ja markkinointipalvelusopimuksen välille.

(310) Se, että Ryanair on väittänyt tämän menettelyn yhteydessä, että lentoaseman ja AMS:n välisen markkinointipalvelusopimuksen tarkoituksena ei ollut parantaa Ryanairin Angoulêmen ja Lontoon välillä liikennöimien lentojen täyttöastetta, ei muuta tätä johtopäätöstä. Markkinointipalvelusopimuksessa oli kyse Ryanairin verkkosivustolla olevasta mainostilasta, jolla markkinoitaisiin Angoulêmea matkakohteena kyseisellä sivustolla käyville, eli Ryanairin asiakkaille. Jos oletetaan, että Ryanairin väite pitää paikkansa eikä markkinointipalvelusopimuksen tarkoituksena ollut matkustajamäärien kasvattaminen Ryanairin lentoreitillä Angoulêmeen ja Angoulêmesta, on vaikeaa ymmärtää, miksi lentoasema olisi ollut halukas tekemään tällaisen markkinointipalvelusopimuksen.

(311) Näin ollen markkinointipalvelusopimukseen liittyvät, SMAC:lle aiheutuvat kustannukset johtuivat Angoulêmen ja Lontoon Stanstedin välisen lentoreitin avaamisesta. Sopimuksesta saattoi olla hyötyä SMAC:lle vain Angoulêmen ja Lontoon Stanstedin välisen reitin lisääntyvään matkustajamäärään liittyvien lisätulojen kautta. Kyseinen reitti oli ainoa, jota Ryanair liikennöi Angoulêmen lentoasemalta.

(312) Markkinointipalvelusopimusta ei näin ollen voida erottaa lentoasemapalvelusopimuksesta, joka on tehty samanaikaisesti sen kanssa, tai lentoliikennepalveluista, joita viimeksi mainittu sopimus koskee. Edellä esitetyistä tosiseikoista ilmenee lisäksi, että jollei kyseisiä lentoyhteyksiä olisi ollut (eikä siten myöskään niihin liittyvää lentoasemapalvelusopimusta), Angoulêmen lentoasemalla ei olisi ollut järkevää taloudellista syytä tehdä markkinointipalvelusopimusta, eikä sitä näin ollen olisi tehty. Ryanair oli tuolloin ainoa suuri lentoyhtiö, joka liikennöi tälle lentoasemalle ja joka olisi voinut lisätä matkustajamääriä. Jos lentoasema halusi lisätä Ryanairin kanssa kilpailevien muiden lentoyhtiöiden muiden lentoreittien matkustajamääriä, voidaan kohtuudella olettaa, ettei se olisi käyttänyt Ryanairin verkkosivustoa mainontaan. Kuten edellä todetaan, markkinointipalvelusopimuksessa todetaan nimenomaisesti, että sen perustana on Ryanairin sitoutuminen Angoulêmen lentoaseman ja Lontoon Stanstedin välisen lentoreitin liikennöintiin, ja lisäksi siinä määrätään markkinointipalveluista, joiden päätarkoituksena oli tämän reitin mainostaminen.

(313) Komissio katsoo edellä esitetyn perusteella, että sen ratkaisemiseksi, ovatko markkinointipalvelusopimus ja lentoasemapalvelusopimus, jäljempänä ”vuoden 2008 sopimukset”, jotka muodostavat yhden ainoan liiketoimen, valtiontukea, niitä on asianmukaista tarkastella yhdessä.

9.1.3.2 Hyödyt, joita markkinataloustoimija olisi voinut odottaa saavansa markkinointipalvelusopimuksesta, sekä hinta, jonka se olisi ollut valmis maksamaan näistä palveluista

(314) Markkinataloustoimijatestin soveltamiseksi tarkasteltavana olevassa tapauksessa vuoden 2008 sopimusten allekirjoittaneiden Angoulêmen KTK:n ja SMAC:n toimintaa on verrattava Angoulêmen lentoaseman pitäjänä toimivan hypoteettisen markkinataloustoimijan toimintaan.

(315) Näin määritellyn liiketoimen analysoimiseksi on arvioitava, mitä hyötyjä kyseinen hypoteettinen markkinataloustoimija, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä, olisi voinut odottaa saavansa markkinointipalveluista. Tässä yhteydessä ei pidä ottaa huomioon tällaisten palvelujen yleisiä vaikutuksia alueen matkailuun ja taloudelliseen toimintaan. Merkittäviä ovat ainoastaan palvelujen vaikutukset lentoaseman kannattavuuteen, koska hypoteettinen markkinataloustoimija olisi ottanut huomioon vain ne.

(316) Markkinointipalvelut lisäävät markkinointipalvelusopimuksessa ja vastaavassa lentoasemapalvelusopimuksessa tarkoitettujen lentoreittien matkustajamääriä, koska niiden tarkoituksena on mainostaa näitä lentoreittejä. Vaikka tästä vaikutuksesta on ensisijaisesti hyötyä kyseiselle lentoyhtiölle, on katsottava, että myös lentoaseman pitäjä hyötyy. Matkustajamäärien lisääntyminen todennäköisesti lisää tuloja, joita lentoaseman pitäjä saa tietyistä lentoasemamaksuista sekä lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista, etenkin pysäköintialueista, ravintoloista ja muista myymälöistä.

(317) Angoulêmen lentoasemaa lentoasema-KTK:n ja SMAC:n sijaan hallinnoiva markkinataloustoimija olisi näin ollen epäilemättä voinut ottaa huomioon tämän myönteisen vaikutuksen harkitessaan markkinointipalvelu- ja lentoasemapalvelusopimusten tekemistä. Se olisi ottanut sen huomioon arvioidessaan kyseisen lentoreitin vaikutusta tuleviin tuloihinsa ja kustannuksiinsa ja arvioidessaan tässä yhteydessä, miten paljon markkinointipalvelut kasvattaisivat kyseistä lentoreittiä käyttävien matkustajien määrää. Vaikutusta olisi myös arvioitu koko kyseisten lentoreittien lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten mukaiselta liikennöintiajalta.

(318) Kun lentoaseman pitäjä tekee sopimuksen tiettyjen lentoreittien markkinoinnista, se saattaa ennakoida kyseisten reittien täyttöasteen (tai kuormituskertoimen) ([172]) ja ottaa sen huomioon arvioidessaan vastaisia tulojaan. Komissio panee tässä yhteydessä merkille Ryanairin huomautuksen, jonka mukaan markkinointipalvelusopimuksista ei koidu lentoaseman pitäjälle ainoastaan kustannuksia, vaan mahdollisesti myös tuloja.

(319) Lisäksi on selvitettävä, olisiko Angoulêmen lentoasemaa lentoasema-KTK:n ja SMAC:n sijaan hallinnoivalle markkinataloustoimijalle voinut kohtuudella odottaa koituvan muita, kvantifioitavissa olevia tuloja kuin lentoasema- ja markkinointipalvelusopimuksissa tarkoitettujen lentoreittien matkustajamäärien lisääntymisestä kertyvät tulot niiden lentoasema- tai markkinointipalvelusopimusten mukaisena liikennöintiaikana.

(320) Eräät asianomaiset osapuolet tukevat tätä väitettä, muun muassa Ryanair 17 päivänä tammikuuta 2014 päivätyssä selvityksessään. Kyseinen selvitys perustuu ajatukseen, jonka mukaan lentoasema-KTK:n ja SMAC:n kaltaisen lentoaseman pitäjän ostamat markkinointipalvelut ovat omiaan vahvistamaan lentoaseman tuoteimagoa. Tämä kasvattaa pitkäaikaisesti sitä käyttävien matkustajien määrää muillakin kuin markkinointi- ja lentoasemapalvelusopimusten tarkoittamilla lentoreiteillä sopimusten mukaisena liikennöintiaikana. Selvityksestä ilmenee etenkin, että Ryanairin mukaan markkinointipalveluista voi aiheutua lentoaseman matkustajamääriin pitkäaikaisia myönteisiä vaikutuksia, jotka jatkuvat vielä markkinointipalvelusopimuksen voimassaolon päätyttyäkin.

(321) Ensinnäkin on todettava, ettei asiaa koskevissa asiakirjoissa mikään viittaa siihen, että lentoaseman pitäjä olisi muodollisessa tutkintamenettelyssä käsiteltävän markkinointipalvelusopimuksen tekohetkellä ajatellut eikä varsinkaan kvantifioinut markkinointipalvelusopimuksen mahdollisia myönteisiä vaikutuksia, jotka ulottuisivat sopimuksessa tarkoitettuja lentoreittejä laajemmalle tai jatkuisivat sopimuksen voimassaolon päättymisen jälkeen. Ranska ei puolestaan ole esittänyt menetelmää, jolla voitaisiin arvioida, minkä arvoisina Angoulêmen lentoasemaa lentoasema-KTK:n ja SMAC:n sijaan hallinnoiva markkinataloustoimija olisi mahdollisesti pitänyt näitä vaikutuksia harkitessaan vuoden 2008 sopimusten tarkoituksenmukaisuutta. Joka tapauksessa lentoaseman pitäjät eivät näin ollen ottaneet huomioon näitä – todellisia tai kuvitteellisia – vaikutuksia allekirjoittaessaan sopimuksen AMS:n ja Ryanairin kanssa.

(322) Käytettävissä olevien tietojen perusteella myös vaikutusten pitkäaikaisuus on kyseenalainen. On mahdollista, että Angoulêmen ja sitä ympäröivän seudun markkinointi Ryanairin verkkosivustolla olisi saanut sivustolla kävijöitä ostamaan liput Ryanairin lennolle Angoulêmeen nähdessään mainoksen tai vähän sen jälkeen. On sitä vastoin erittäin epätodennäköistä, että muistikuva Ryanairin sivustolla nähdystä mainoksesta olisi ollut pysyvä ja vaikuttanut lentolippujen ostamiseen muutamaa viikkoa kauemmin. Mainoskampanjalla voi olla kestäviä vaikutuksia, kun mainostamisessa käytetään yhtä tai useampaa mainosvälinettä, jolle kuluttajat ovat usein alttiina tiettynä ajanjaksona. Esimerkiksi mainoskampanjalla, jossa käytetään television ja radion yleiskanavia, hyvin suosittuja internetsivuja ja/tai ulkotiloihin tai julkisiin tiloihin asetettuja mainostauluja, voi olla tällainen pysyvä vaikutus, jos kuluttajat ovat näiden mainosvälineiden vaikutuksen alaisina passiivisesti ja toistuvasti. Jos markkinointikampanja rajoittuu pelkästään Ryanairin sivustolle, on sen sijaan epätodennäköistä, että sen vaikutus kestäisi merkittävästi kauemmin kuin itse markkinointikampanja. Jopa erittäin tunnettujen tuotemerkkien haltijat mainostavat lisäksi jatkuvasti tuotteitaan markkinointikampanjoilla, mikä ei olisi taloudellisesti järkevää, jos Ryanairin väitteet pitäisivät paikkansa.

(323) Onkin erittäin todennäköistä, että valtaosa ihmisistä käy Ryanairin sivustolla niin harvoin, että heidän pelkästään siellä näkemänsä jonkin tietyn alueen markkinointikampanja tuskin jättää pysyvää muistijälkeä. Tätä toteamusta vahvistaa merkittävästi kaksi seikkaa. Ensinnäkin markkinointipalvelusopimuksen mukaisesti Angoulêmen alueen mainostaminen Ryanairin sivuston etusivulla rajoittui viiteen kappaleeseen, joissa oli yhteensä 150 sanaa, osiossa "Top Five Things To Do" Angoulêmen ja Cognacin aluetta matkakohteena käsittelevällä sivulla, sekä www.ryanair.com-sivuston etusivulla olevaan linkkiin, jonka kautta pääsi SMAC:n valitsemalle sivustolle rajoitetun ja hyvin lyhyen ajan (24, 17 ja 12 päivää vuodessa kolmen ensimmäisen vuoden aikana). Sekä näiden markkinointitoimien luonne

([172]) Kuormituskerroin määritellään käytettyjen istuinpaikkojen osuudeksi kyseisellä reitillä käytettävissä lentokoneissa.

(pelkkä linkki, jonka mainosarvo on hyvin vähäinen) että niiden lyhytaikaisuus todennäköisesti rajoittivat voimakkaasti aikaa, jonka toimet vaikuttivat päättymisensä jälkeen, etenkin, koska toimia toteutettiin vain Ryanairin sivustolla eikä muita mainosvälineitä ollut käytössä. Toiseksi AMS:n kanssa tehdyssä sopimuksessa määrätyt muut markkinointitoimet koskivat ainoastaan Angoulêmea matkakohteena käsittelevää internet-sivua. On erittäin todennäköistä, että valtaosa ihmisistä käy tällä sivulla harvoin ja vain silloin, kun he ovat muutenkin kiinnostuneita kyseisestä alueesta mahdollisena matkakohteena.

(324) Vaikka markkinointipalvelut ovatkin voineet lisätä markkinointipalvelusopimuksessa tarkoitettujen lentoreittien matkustajamääriä silloin, kun palveluja toteutettiin, on näin ollen erittäin todennäköistä, että vaikutus oli olematon tai erittäin vähäinen toteutusajan jälkeen tai muiden lentoreittien osalta.

(325) Ryanairin 17 ja 31 päivänä tammikuuta 2014 päivätyistä selvityksistä ilmenee lisäksi, että markkinointipalvelusopimuksen hyödyt, jotka ulottuisivat muihinkin kuin kyseisessä sopimuksessa tarkoitettuihin lentoreitteihin ja kestäisivät pidempään kuin markkinointi- ja lentoasemapalvelusopimusten mukainen liikennöintiaika, ovat äärimmäisen epävarmoja eikä niitä voi kvantifioida niin luotettavasti, että markkinataloustoimija pitäisi sitä riittävänä.

(326) Esimerkiksi 17 päivänä tammikuuta 2014 päivätyssä selvityksessä todetaan, että lentoasemapalvelusopimuksen voimassaolon päättymisajankohdan jälkeiset myöhemmät lisätuotot ovat luonteensa vuoksi epävarmoja. Selvityksessä ehdotetaan markkinointipalvelusopimusten myönteisten vaikutusten arvioimiseksi kahta menetelmää, joista yksi perustuu kassavirtaan (cash flow) ja toinen aktivointiin.

(327) Kassavirtamenetelmässä arvioidaan markkinointi- ja lentoasemapalvelusopimusten hyödyt tulevina tuloina, joita lentoaseman pitäjälle koituu markkinointi- ja lentoasemapalvelusopimuksista ja joista on vähennetty vastaavat kustannukset. Aktivointimenetelmässä markkinointipalvelujen kohentama lentoaseman tuoteimago katsotaan aineettomaksi käyttöomaisuudeksi, joka on hankittu markkinointipalvelusopimuksessa määrätyllä hinnalla.

(328) Selvityksessä kuitenkin korostetaan aktivointimenetelmään liittyviä suuria vaikeuksia, mikä osoittaa, etteivät sillä saadut tulokset ole luotettavia, ja pidetään parempana kassavirtamenetelmää. Selvityksessä todetaan, että aktivointimenetelmässä olisi otettava huomioon vain se osa markkinointikustannuksista, joka voidaan kirjata lentoaseman aineettomasta omaisuudesta johtuvaksi. Selvityksen mukaan voi kuitenkin olla vaikeaa määrittää, minkä osuuden markkinointikustannuksista on tarkoitus tuottaa lentoasemalle tuloja tulevaisuudessa (investointi lentoaseman aineettomaan omaisuuteen) erotukseksi markkinointikustannuksista, jotka tuottavat lentoasemalle tuloja parhaillaan. Selvityksessä korostetaan myös, että aktivointimenetelmän soveltamiseksi on arvioitava keskimääräinen aika, jonka lentoasema kykenisi säilyttämään asiakassuhteen AMS:n markkinointikampanjan ansiosta. Koska tiedot ovat riittämättömät, selvityksen mukaan olisi käytännössä hyvin vaikea arvioida, miten kauan asiakassuhde kyetään säilyttämään AMS:n kampanjan ansiosta.

(329) Selvityksessä, joka on päivätty 31 päivänä tammikuuta 2014, ehdotetaan puolestaan kassavirtamenetelmän seuraavanlaista käytännön sovellusta: Markkinointi- ja lentoasemapalvelusopimusten hyödyt, joita syntyy markkinointipalvelusopimuksen voimassaolon päättymisen jälkeen, muodostavat nk. tulevan arvon, joka lasketaan sopimuksen voimassaolon päättymispäivänä. Tuleva arvo lasketaan niiden lisätuottojen perusteella, joita lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten odotetaan tuottavan lentoasemapalvelusopimuksen viimeisenä soveltamisvuotena. Tuottojen katsotaan jatkuvan seuraavalla kaudella lentoasemapalvelusopimuksen voimassaoloajan pituisen ajanjakson ajan, ja niitä mukautetaan Euroopan lentoliikennemarkkinoiden kasvunopeuden ja sellaisen todennäköisyyskertoimen mukaan, jonka on tarkoitus kuvastaa lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten kykyä lisätä lentoaseman voittoja voimassaolonsa päättymisen jälkeen. Tämä kyky tuottaa pitkäaikaisia hyötyjä johtuu 31 päivänä tammikuuta 2014 päivätyn selvityksen mukaan useista tekijöistä, joita ovat muun muassa tunnettuuden lisääntyminen, vahvempi tuoteimago sekä verkostoulkoisvaikutukset ja uudelleen matkustavat asiakkaat, mutta nämä jätetään tarkemmin täsmentämättä. Tässä menetelmässä otetaan myös huomioon diskonttokorko, joka kuvastaa pääoman hintaa.

(330) Selvityksessä esitetään todennäköisyyskertoimeksi 30 prosenttia, jonka sanotaan olevan varovainen arvio. Selvityksessä, joka on hyvin teoreettinen, ei kuitenkaan esitetä uskottavia, sen enempää määrällisiä kuin laadullisiakaan perusteluja tälle kertoimelle. Siinä ei esitetä Ryanairin toimintaa taikka lentoliikenne- tai lentoasemapalvelumarkkinoita koskevia faktoja tämän 30 prosentin kertoimen tueksi. Selvityksessä ei osoiteta, että kyseisellä kertoimella olisi minkäänlaista yhteyttä siinä erittäin lyhyesti mainittuihin tekijöihin (tunnettuus, vahva tuoteimago, verkostoulkoisvaikutukset ja uudelleen matkustavat asiakkaat), joiden ansiosta lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten hyötyjen väitetään jatkuvan niiden voimassaolon päättymisen jälkeen. Siinä ei millään lailla analysoida AMS:n kanssa tehtyjen eri sopimusten mukaisten markkinointipalvelujen tarkemman sisällön pohjalta, missä määrin näiden palvelujen voidaan olettaa vaikuttavan edellä mainittuihin tekijöihin.

(331) Selvityksessä ei myöskään millään tavalla osoiteta, että tuotot, joita lentoasema- ja markkinointipalvelusopimukset tuottavat lentoaseman pitäjälle viimeisenä voimassaolovuotenaan, voisivat jonkinasteisella todennäköisyydellä jatkua sopimusten voimassaolon päätyttyä. Siinä ei liioin perustella, miksi olisi tarkoituksenmukaista arvioida Euroopan lentoliikennemarkkinoiden kasvunopeuden perusteella vaikutuksia, joita lentoasema- ja markkinointipalvelusopimuksilla on tiettyyn lentoasemaan.

(332) On siis erittäin epätodennäköistä, että harkitseva markkinataloustoimija ottaisi sopimuksen tekemisen tarkoituksenmukaisuutta arvioidessaan huomioon Ryanairin ehdottaman menetelmän mukaisesti lasketun ”tulevan arvon”.

(333) Tammikuun 31 päivänä 2014 päivätystä selvityksestä ilmenee siis, että kassavirtamenetelmä voisi tuottaa vain erittäin epävarmoja ja erittäin epäluotettavia tuloksia, mutta niin tekisi aktivointimenetelmäkin.

(334) Ranska tai asianomaiset osapuolet eivät myöskään ole toimittaneet tietoja, jotka osoittaisivat, että Angoulêmen lentoaseman kaltaisten alueellisten lentoasemien pitäjät todellisuudessa käyttäisivät Ryanairin kyseisessä selvityksessä esittämää menetelmää tai jotakin muuta menetelmää, jonka avulla voitaisiin ottaa määrällisesti huomioon hyödyt, joita koituu lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten voimassaolon päättymisen jälkeen. Ranska ei liioin ole kommentoinut 17 ja 31 päivänä tammikuuta 2014 päivättyjä selvityksiä, joten se ei ole hyväksynyt niiden päätelmiä käynnissä olevan menettelyn puitteissa.

(335) Kuten edellä todetaan, tässä muodollisessa tutkintamenettelyssä käsiteltävien markkinointipalvelujen kohteena ovat lisäksi ilmiselvästi henkilöt, jotka ovat markkinointipalvelusopimuksessa tarkoitetun lentoreitin käyttäjiä. Jos lentoreittiä ei enää liikennöidä lentoasemapalvelusopimuksen voimassaolon päättymisen jälkeen, on äärimmäisen epätodennäköistä, että markkinointipalveluilla voisi enää silloin olla myönteisiä vaikutuksia lentoaseman käyttäjämääriin. Lentoaseman pitäjän on kuitenkin hyvin vaikea arvioida, miten todennäköisesti lentoyhtiö haluaa liikennöidä tiettyä reittiä kauemmin kuin se on lentoasemapalvelusopimuksessa sitoutunut tekemään. Etenkin halpalentoyhtiöt ovat osoittaneet avaavansa ja sulkevansa lentoreittejä erittäin ennalta arvaamattomasti. Tässä muodollisessa tutkintamenettelyssä tarkasteltavan kaltaista liiketointa toteutettaessa harkitseva markkinataloustoimija ei siis voisi luottaa lentoyhtiön halukkuuteen jatkaa kyseisen reitin liikennöintiä sopimuksen voimassaolon päätyttyä.

(336) On lisäksi todettava, että Ryanairin 31 päivänä tammikuuta 2014 päivätyssä selvityksessä esittämän menetelmän mukaisesti laskettu tuleva arvo on positiivinen (eli sillä on myönteinen vaikutus lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten tuotto-odotuksiin) vain, jos kyseisistä sopimuksista lentoasemapalvelusopimuksen viimeisenä soveltamisvuotena kertyvän lisätuoton odotetaan olevan positiivinen. Menetelmän lähtökohtana on lentoasemapalvelusopimuksen viimeisenä soveltamisvuotena oletettavasti saavutettava lisätuotto, joka ekstrapoloidaan tulevaisuuteen soveltamalla siihen kahta kerrointa. Ensimmäinen on Euroopan lentoliikennemarkkinoiden kokonaiskasvukerroin, joka kuvastaa oletettua liikenteen kasvua. Toinen kerroin, joka on 30 prosenttia, kuvastaa kaavamaisesti sen todennäköisyyttä, että päättyneiden sopimusten täytäntöönpano edistää samankaltaisten ja samankaltaisia kassavirtoja tuottavien sopimusten tekemistä tulevaisuudessa. Jos lentoasemapalvelusopimuksen viimeisenä soveltamisvuotena oletettu lisätuotto on negatiivinen, tuleva arvo on sekin negatiivinen, mikä tarkoittaa, että juuri päättyneiden sopimusten kaltaisten sopimusten tekeminen todennäköisesti heikentää niiden tavoin lentoaseman kannattavuutta joka vuosi.

(337) Tammikuun 31 päivänä 2014 päivätyssä selvityksessä sivutaan lyhyesti tällaista tilannetta toteamalla alaviitteessä ilman kommentteja tai perusteluja, ettei tulevaa arvoa voida laskea, jos AMS:lle suoritettujen maksujen nettolisätuotto on negatiivinen kyseisen ajanjakson viimeisenä vuonna ([173]). Jäljempänä kuitenkin osoitetaan, että kaikki nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevat sopimukset johtavat lisätuotto-odotuksiin, jotka ovat nettonykyarvoltaan negatiiviset eivät ainoastaan kokonaisuudessaan, vaan joka vuosi. Ryanairin ehdottaman menetelmän mukaan laskettu tuleva arvo olisi näiden sopimusten kohdalla siis olematon ellei peräti negatiivinen. Tällaisen tulevan arvon huomioon ottaminen ei näin ollen horjuttaisi päätelmää, jonka mukaan sopimukset tuottavat taloudellista etua.

(338) Edellä esitetystä seuraa, että ainoa konkreettinen hyöty, jonka harkitseva markkinataloustoimija odottaisi saavansa markkinointipalvelusopimuksesta ja jonka hän ottaisi määrällisesti huomioon arvioidessaan, kannattaako tällainen sopimus tehdä yhdessä lentoasemapalvelusopimuksen kanssa, olisi markkinointipalvelujen mahdollinen myönteinen vaikutus matkustajamääriin kyseisissä sopimuksissa tarkoitetuilla lentoreiteillä niissä tarkoitettuna liikennöintiaikana. Komissio katsoo, että muut mahdolliset hyödyt arvioitaisiin liian epävarmoiksi, jotta ne voitaisiin ottaa huomioon määrällisesti. Angoulêmen lentoaseman pitäjät eivät tosiasiassa ottaneetkaan huomioon tällaisia teoreettisia hyötyjä kyseisiä sopimuksia tehdessään.

([173]) Tammikuun 31 päivänä 2014 päivätty selvitys, alaviite 17, vapaa käännös englannista: ”[…] tulevaa arvoa ei voida laskea, jos AMS:lle suoritettujen maksujen nettolisätuotto on negatiivinen kyseisen ajanjakson viimeisenä vuonna.”

9.1.3.3 Angoulêmen lentoaseman rinnastettavuus muihin eurooppalaisiin lentoasemiin

(339) Uusien suuntaviivojen mukaan markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa tuki lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille voidaan periaatteessa sulkea pois silloin, kun lentoaseman lentoasemapalveluista peritty hinta vastaa markkinahintaa, tai kun ennakkoanalyysin perusteella, eli julkisia varoja myönnettäessä saatavilla olleiden tietojen ja ennakoitavissa olleiden kehityssuuntausten perusteella, voidaan osoittaa, että lentoasemaa ja lentoyhtiötä koskeva järjestely johtaa lentoaseman positiiviseen voitto-osuuteen ([174]).

(340) Uusissa suuntaviivoissa todetaan lisäksi, että ”arvioidessaan lentoaseman ja lentoyhtiön välisiä järjestelyjä komissio ottaa huomioon myös sen, missä määrin arvioitavien järjestelyjen voidaan katsoa olevan osa lentoaseman kokonaisstrategian täytäntöönpanoa ja missä määrin niiden odotetaan johtavan kannattavaan toimintaan vähintään pitkällä aikavälillä” ([175]). Ensin mainitun lähestymistavan (vertaaminen ”markkinahintaan”) osalta komissio kuitenkin epäilee, voidaanko tällä hetkellä määrittää tarkoituksenmukainen vertailukohta lentoasemien tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan selvittämiseksi. Komissio katsoo, että kannattavuuden lisääntymistä koskeva ennakkoanalyysi on merkittävin kriteeri arvioitaessa järjestelyjä, joita lentoasemilla on yksittäisten lentoyhtiöiden kanssa ([176]).

(341) Tältä osin on syytä todeta, että markkinataloustoimijatestin soveltaminen vertaamalla muilla samankaltaisilla markkinoilla havaittuun keskihintaan voi osoittautua ratkaisevaksi silloin, kun kyseinen hinta voidaan kohtuudella määrittää tai päätellä muiden markkinaindikaattorien perusteella. Menetelmä ei kuitenkaan ole yhtä pätevästi sovellettavissa lentoasemapalveluihin. Lentoasemien tulo- ja kulurakenteet vaihtelevat huomattavasti. Kustannukset ja tulot riippuvat lentoaseman kehitysvaiheesta, sillä liikennöivien lentoyhtiöiden määrästä, lentoaseman matkustajakapasiteetista, infrastruktuurien kunnosta ja niihin liittyvistä investoinneista, lainsäädännöstä, joka voi vaihdella jäsenvaltioittain, sekä lentoasemalle aiemmin aiheutuneista tappioista ja velvoitteista ([177]).

(342) Puhtaasti vertailevaa analyysia mutkistaa lisäksi Euroopan lentoliikennemarkkinoiden vapautuminen. Kuten nyt käsiteltävästä tapauksesta ilmenee, lentoasemien ja lentoyhtiöiden väliset kaupalliset käytännöt eivät perustu yksittäisiä palveluja koskeviin julkisiin hinnastoihin, ja niissä onkin suurta vaihtelua. Käytäntöihin kuuluu matkustajamääriin liittyvien riskien sekä niihin liittyvien kaupallisten ja rahoituksellisten vastuiden jakaminen, kannustinmekanismien käyttö sekä riskinjaon vaihtelu sopimusten voimassaolon aikana. Liiketoimia ei tämän vuoksi juuri voida vertailla keskenään rotaatio- tai matkustajakohtaisen hinnan perusteella.

(343) Ryanair katsoo, että markkinataloussijoittajaperiaatetta voidaan soveltaa, jos vertailukohdaksi otetaan tietyt eurooppalaiset lentoasemat. Sen mielestä tietyt eurooppalaiset lentoasemat voidaan rinnastaa Angoulêmen lentoasemaan niiden samankaltaisuuksien vuoksi ([178]). Tätä koskevassa, komissiolle toimitetussa selvityksessä verrataan Angoulêmen lentoaseman Ryanairilta perimiä maksuja maksuihin, joita Ryanair on maksanut Angoulêmen lentoasemaan rinnastettaville lentoasemille. Ryanair päättelee, että näiden muiden lentoasemien perimät maksut ovat alhaisempia kuin Angoulêmen lentoaseman perimät maksut.

(344) Komissio kuitenkin katsoo, että edellä mainitussa selvityksessä käytettyä menetelmää ei voida soveltaa, koska siinä otetaan huomioon vain lentoasemapalvelusopimukseen perustuvat palvelut ja maksut eikä lainkaan markkinointipalvelusopimusta. Kuten edellä todetaan, komissio katsoo, että markkinataloustoimijatestiä on sovellettava kyseisistä kahdesta sopimuksesta tehdyn yhteisen analyysin perusteella. Ryanairin toimittaman vertailuanalyysin tuloksia ei siis voida hyväksyä.

(345) Ryanairin muille lentoasemille maksamia lentoasemapalvelumaksuja ei näin ollen voida käyttää vertailukohtana markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa.

([174]) Ks. uusien suuntaviivojen 53 kohta.
([175]) Ks. uusien suuntaviivojen 66 kohta.
([176]) Ks. uusien suuntaviivojen 59 ja 61 kohta.
([177]) Ks. edellä alaviitteessä 69 mainittu komission päätös, johdanto-osan 88 ja 89 kappale.
([178]) Ryanairin analyysi perustuu Oxeran selvitykseen, joka on päivätty 25. kesäkuuta 2012.

(346) Komissio huomauttaa myös, että hinta, jonka Ryanair todellisuudessa maksoi Angoulêmen lentoaseman lentoasemapalvelujen käytöstä, oli negatiivinen vuosina 2008 ja 2009. On toki mahdollista, että markkinataloustoimijan järkevään laskelmaan sisältyisi lentoyhtiölle myönnettävä hinta, joka on negatiivinen, koska lentoasemamaksut ovat niin alhaiset, etteivät ne kata kyseisiä palveluja. Tämän negatiivisen hinnan on kuitenkin kompensoiduttava tiettynä ajanjaksona sellaisten tulojen ennakoidulla kasvulla, jotka kertyvät lentoyhtiön lentoaseman käytöstä riippumatta siitä, ovatko ne peräisin lentoliikenteeseen liittyvistä vai siihen liittymättömistä toiminnoista. Nyt käsiteltävässä asiassa lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista ei todennäköisesti kuitenkaan olisi saatu riittävästi tuloja, eivätkä tulot olisi voineet kehittyä riittävästi lentoasemapalvelusopimuksen viisivuotisen voimassaolon aikana.

(347) Vielä on todettava, että lentoasemia, joilla negatiivinen hinta voisi olla perusteltu, on vähän, eikä valittuun otokseen kuulu ainuttakaan. Komissio katsoo, että otoksen muodostavat lentoasemat ovat ominaispiirteiltään liian heterogeeniset, jotta niiden perusteella voitaisiin tehdä tyydyttävä analyysi ([179]).

(348) Ryanair ei myöskään ole osoittanut, miten selvityksessä mainitut lentoasemat ovat vertailukelpoisia seuraavien kriteerien osalta: liikenteen määrä, liikenteen laji, tarjottujen lentoasemapalvelujen laji ja taso, lentoaseman läheisyys suureen kaupunkiin verrattuna, lentoaseman vaikutusalueen asukasmäärä, ympäröivän alueen vauraus ja eri maantieteelliset alueet, joilta voitaisiin houkutella matkustajia ([180]). Ranska tai asianomaiset osapuolet eivät myöskään ole tuoneet esiin lentoasemia, joita voitaisiin tyydyttävästi vertailla Angoulêmen lentoasemaan näiden eri kriteerien osalta.

(349) Komissio katsoo näin ollen, että kun otetaan huomioon kyseisen tapauksen olosuhteet ja kaikki komission käytettävissä olevat tiedot, ei ole syytä poiketa uusissa suuntaviivoissa suositellusta lähestymistavasta, joka koskee markkinataloustoimijatestin soveltamista lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiin suhteisiin, toisin sanoen kannattavuuden lisääntymistä koskevasta ennakkoanalyysista. Lähestymistapaa puoltaa se, että objektiivisesti katsoen lentoaseman pitäjän kannattaa tehdä lentoyhtiön kanssa liiketoimi, mikäli se voi kohtuudella odottaa liiketoimen tuottavan enemmän tuloja (tai vähemmän tappioita) kuin vaihtoehtoinen tilanne, jossa liiketoimea ei tehtäisi, kaikenlaisista vertailuista riippumatta.

9.1.3.4 Päätelmä markkinataloustoimijatestin soveltamisedellytyksistä

(350) Edellä esitetystä seuraa, että soveltaessaan markkinataloustoimijatestiä vuoden 2008 sopimuksiin komission on tarkasteltava yhdessä markkinointipalvelusopimusta ja lentoasemapalvelusopimusta, jotka on tehty samanaikaisesti. Lisäksi on ratkaistava, olisiko hypoteettinen markkinataloustoimija, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä, tehnyt nämä sopimukset, jos se olisi hallinnoinut Angoulêmen lentoasemaa lentoasema-KTK:n ja SMAC:n sijaan. Tätä varten on määritettävä vuoden 2008 sopimusten kannattavuutta lisäävä vaikutus koko niiden soveltamisaikana, kuten markkinataloustoimija olisi tehnyt sopimuksia tehdessään, ja arvioitava seuraavat:

— matkustajamäärän kasvu, jonka vuoden 2008 sopimusten täytäntöönpanon odotetaan tuottavan, kun otetaan huomioon markkinointipalvelujen vaikutus sopimuksissa tarkoitettujen lentoreittien täyttöasteeseen;

— lisätulot, joita vuoden 2008 sopimusten täytäntöönpanon odotetaan tuottavan, mukaan lukien sopimuksissa tarkoitettuihin lentoreitteihin liittyvistä lentoliikennemaksuista ja maahuolintamaksuista kertyvät tulot sekä lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista kertyvät tulot, joita kyseisten sopimusten täytäntöönpanon tuottama lisääntynyt matkustajamäärä tuottaa;

— lisäkustannukset, joita vuoden 2008 sopimusten täytäntöönpanosta odotetaan aiheutuvan, mukaan lukien toimintakustannukset ja mahdolliset ylimääräiset investointikustannukset, joita sopimuksissa tarkoitetuista lentoreiteistä aiheutuu, sekä markkinointipalvelukustannukset.

(351) Laskelmien tuloksena saadaan tulevat vuotuiset rahavirrat, jotka muodostuvat lisätulojen ja lisäkustannusten erosta ja jotka on tarvittaessa diskontattava nykyarvoonsa käyttäen korkoa, joka vastaa pääomasta lentoaseman pitäjälle koituvia kustannuksia. Positiivinen nettonykyarvo tarkoittaa periaatteessa, että sopimukset eivät tuota taloudellista etua, kun taas negatiivinen nettonykyarvo tarkoittaa, että ne tuottavat taloudellista etua.

([179]) Yksi valituista vertailuperusteista on kuuluminen lentoasemaryhmään, jossa matkustajamäärä on alle miljoona matkustajaa vuodessa. Koska Angoulêmen lentoasemalla perittäviä lentoasemamaksuja verrataan sellaisilla lentoasemilla perittäviin maksuihin, joiden vuotuinen matkustajamäärä on useita satoja tuhansia matkustajia, tuloksena saatavan vertailuanalyysin perusta on liian epätäsmällinen ollakseen hyväksyttävä.

([180]) Ks. uusien suuntaviivojen 60 kohta.

(352) On syytä todeta, ettei tässä arvioinnissa ole merkitystä Ryanairin väitteillä, joiden mukaan SMAC:n ostamien markkinointipalvelujen hinta on sama tai alhaisempi kuin hinta, jota voidaan pitää tällaisten palvelujen markkinahintana. Markkinataloustoimija, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä, ei nimittäin olisi halukas ostamaan tällaisia palveluja edes markkinahintaan tai sitä alempaan hintaan, jos se arvioisi, että huolimatta palvelujen positiivisesta vaikutuksesta kyseisten lentoreittien matkustajamääriin sopimuksista aiheutuvat lisäkustannukset olisivat suuremmat kuin lisätulot nettonykyarvona laskettuina. Tällaisessa tapauksessa markkinahinta olisi korkeampi kuin hinta, jonka se olisi valmis maksamaan, jolloin on loogista, että se päättäisi olla ostamatta kyseisiä palveluja.

(353) Samoista syistä tässä tarkastelussa ei ole merkitystä sillä, että lentoasemapalvelusopimuksessa määrätyt hinnat voivat olla korkeammat tai samat kuin vähänkin vertailukelpoisten lentoasemien pitäjien laskuttamat hinnat, koska ei voitaisi odottaa, että niiden tuottamat lisätulot riittäisivät kattamaan lisäkustannukset.

9.1.3.5 Markkinataloustoimijatestin soveltaminen

(354) Kun otetaan huomioon edellä esitetty, vuoden 2008 sopimuksia arvioitaessa on syytä muistaa, että sekä tuen sisältymistä kyseisiin sopimuksiin että sen merkitystä on arvioitava sopimusten tekohetkellä vallinneen tilanteen mukaan ([181]) ja täsmällisemmin tuolloin käytettävissä olleiden tietojen ja tuolloin ennakoitavissa olevan kehityksen mukaan.

(355) Ranskan viranomaisten toimittamissa tiedoissa korostetaan, että SMAC teetti ennusteen, joka luovutettiin 14 päivänä kesäkuuta 2006 ([182]). Ennusteen aiheena ovat Angoulêmen lentoaseman tulevaisuudennäkymät 1 päivän tammikuuta 2007 jälkeen. Asiakirjassa esitellään Ryanairin liikennöimän Angoulêmen ja Lontoon välisen reitin avaamiseen liittyvät merkittävät suureet kuvailematta niitä yksityiskohtaisemmin. Selvityksessä päädytään seuraavaan tulokseen, kun mahdolliseksi vuotuiseksi matkustajamääräksi oletetaan noin 100 000 matkustajaa:

	Vuosi 1	Vuosi 2	Vuosi 3
Tulonmuodostustilin negatiivinen saldo	56 000	56 000	56 000
Markkinointituki	560 000	560 000	560 000
SMAC:n vuosikustannukset	616 000	616 000	616 000

(356) Asiakirja ei vastaa liiketoimintasuunnitelmaa, jonka pohjalta komissio voisi analysoida, onko markkinataloustoimijaperiaatetta noudatettu. Ennusteiden pohjana olevia tietoja ei nimittäin kerrota eikä esitettyjä oletuksia täsmennetä riittävän yksityiskohtaisesti. Lisäksi arvio on toteutettu kolmen vuoden ajanjaksolta, vaikka ennen vuoden 2008 sopimusten tekemistä oli vahvistettu, että niitä sovelletaan viiden vuoden ajan. Selvitys tehtiin lisäksi paljon ennen vuoden 2008 sopimusten tekemistä. Sen tarkoituksena ei ollut selvittää, oliko Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtävien sopimusten, sellaisina kuin ne olisi voitu ennakoida ennen niiden tekemistä, täytäntöönpano lentoaseman pitäjälle riittävän kannattavaa.

(357) Joka tapauksessa komissio toteaa ennusteiden viittaavan siihen, ettei Angoulêmen lentoasemaa hallinnoinut SMAC toiminut harkitsevan markkinataloustoimijan tavoin. Vuoden 2006 ennusteesta ilmenee nimittäin, että SMAC:n täytyi jo tuolloin tietää, että Angoulêmen ja Lontoon välisen halpalentoreitin avaaminen voisi aiheuttaa huomattavia toimintatappioita ja edellyttää suurempaa rahoitusosuutta.

(358) Vaikka SMAC:llä siis oli nämä tiedot vuoden 2008 sopimuksia tehtäessä, sen mielestä ei ollut tarpeen laatia Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtäviä sopimuksia koskevaa liiketoimintasuunnitelmaa tai muuta vastaavaa ennakoivaa taloudellista analyysia, joka osoittaisi, että päätös sopimusten tekemisestä oli taloudellisesti perusteltu.

([181]) Ks. esim. asia T-318/00, Freistaat Thüringen v. komissio, tuomio 19.10.2005, Kok., s. II-4179, 125 kohta.
([182]) Selvityksen on tehnyt Alliance ELSA.

(359) Ryanairin mukaan sitä, että muodollisessa tutkintamenettelyssä nyt käsiteltävien kaltaisten sopimusten tekemishetkellä ei ollut liiketoimintasuunnitelmaa, ei voida käyttää todisteena siitä, ettei markkinataloustoimijaperiaatetta noudatettu.

(360) Se, että ennen sopimuksen tekemistä ei laadita liiketoimintasuunnitelmaa tai ylipäätään minkäänlaista määrällistä kustannus-hyötyanalyysiä, on painava osoitus siitä, että markkinataloustoimijaperiaatetta ei ole noudatettu. Tämä pätee etenkin nyt käsiteltävässä asiassa, koska Angoulêmen lentoaseman pitäjällä oli ennen vuoden 2008 sopimusten tekemistä hallussaan tietoja, joiden mukaan sen taloudellinen kannattavuus olisi vaakalaudalla, jos se tekisi sopimuksen halpalentoreitin avaamisesta Lontooseen.

(361) Komissio katsoo tässä yhteydessä olevan aiheellista todeta, ettei Ranska ole toimittanut mitään tietoja, jotka vahvistaisivat, että lentoaseman pitäjä oli vuoden 2008 sopimuksia tehdessään analysoinut riskit, joita näistä sopimuksista voisi koitua. Päinvastoin, Ranska on esittänyt, että SMAC:n päätöksen taustalla oli halu varmistaa Angoulêmen lentoaseman toiminnan jatkuminen, ja sen tavoitteena oli aluekehityksen edistäminen. Tämä väite kuitenkin vahvistaa entisestään sitä käsitystä, että vuoden 2008 sopimusten tekeminen Ryanairin ja AMS:n kanssa ei perustunut ensisijaisesti kannattavuusnäkymiin.

(362) Komission mielestä tätä päätelmää tukee sen arvio siitä, minkälaisen kustannus-hyötyanalyysin harkitseva markkinataloustoimija olisi tehnyt vuoden 2008 sopimuksista.

(363) Tätä varten komissio on laatinut uusien suuntaviivojen mukaisen oman analyysinsa, joka perustuu yksinomaan vuoden 2008 sopimuksista koituviin lisäkustannuksiin ja -tuloihin sellaisina kuin markkinataloustoimija olisi ne etukäteen arvioinut. Analyysissa käytetyt oletukset ja sen tulokset esitetään jäljempänä.

(364) Komissio katsoo olevan aiheellista huomauttaa tämän analyysin yhteydessä, että uusien suuntaviivojen hyväksymisen jälkeen sekä Ranskaa että asianomaisia kehotettiin esittämään huomautuksia uusien suuntaviivojen määräysten soveltamisesta nyt tarkasteltavaan asiaan (ks. johdanto-osan 8–9 kappale). Ranska tai asianomaiset eivät kuitenkaan ole asiallisesti kiistäneet komission lähestymistapaa, jonka mukaan silloin, kun ei voida määrittää sopivaa vertailukohtaa lentoasemien lentoyhtiöille tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan selvittämiseksi, kannattavuuden lisääntymistä koskeva ennakkoanalyysi on merkittävin kriteeri arvioitaessa näiden osapuolten välisiä järjestelyjä.

a) Aikajänne

(365) Arvioidessaan lentoasemapalvelu- ja/tai markkinointipalvelusopimuksen tekemisen kannattavuutta markkinataloustoimija olisi valinnut arviointinsa aikajänteeksi joko kyseisten sopimusten keston tai erikseen kussakin sopimuksessa määrätyn ajanjakson. Markkinataloustoimija olisi toisin sanoen arvioinut sopimusten soveltamisaikana syntyvät lisäkustannukset ja -tulot.

(366) Pidemmän aikajänteen käyttäminen ei vaikuta perustellulta. Harkitseva markkinataloustoimija ei olisi sopimusten tekoajankohtina ottanut huomioon sitä, että sopimuksia jatkettaisiin niiden täytäntöönpanon päätyttyä samoin tai muuttunein ehdoin. Tämä pitää paikkansa erityisesti siksi, että tavanomaisen valistuneen lentoaseman pitäjän on ollut pakko tietää, että Ryanairin kaltaiset halpalentoyhtiöt olivat ja ovat tunnettuja siitä, että ne kehittävät toimintaansa erittäin ennalta arvaamattomasti mukautuakseen markkinoiden kehitykseen. Tämä koskee sekä lentoreittien avaamista ja sulkemista että vuorojen lisäämistä ja vähentämistä.

(367) On myös syytä todeta, että markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa ei otettu huomioon sitä, että Ryanair ei liikennöinyt tiettyjä vuoroja koko vuoden 2008 sopimusten mukaisena ajanjaksona, koska asiaa ei tiedetty eikä sitä voitu ennakoida sopimusten tekohetkellä.

(368) Ennen arviointiin perustuvien päätelmien esittämistä komissio tarkastelee jäljempänä Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä sopimuksia analysoitaessa käytettyjä oletuksia, jotka koskevat matkustajamääriä sekä lisätuloja ja -kustannuksia.

b) Ennakoitavissa olevat lisämatkustaja- ja rotaatiomäärät

(369) Komission analyysi perustuu siihen, kuinka paljon Angoulêmen lentoasemaa SMAC:n sijaan hallinnoiva markkinataloustoimija olisi voinut vuoden 2008 sopimuksia tehdessään arvioida matkustajamäärän lisääntyvän. On siis arvioitava, kuinka monen matkustajan Angoulêmen lentoaseman pitäjä olisi voinut vuonna 2008 odottaa käyttävän Ryanairin liikennöimää Angoulêmen ja Lontoon välistä reittiä sopimuksen täytäntöönpanon aikana.

(370) Ennakoitavissa oleva lisämatkustajamäärä on laskettu lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimuksissa määrätyn Angoulêmen ja Lontoon välisten vuorojen määrän ja tämän perusteella lasketun vuosittaisen rotaatiomäärän mukaan.

(371) Komissio on lisäksi ottanut huomioon Ryanairin käyttämien lentokoneiden kapasiteetin: kyseessä olivat 189-paikkaiset Boeing 737-800 -koneet.

(372) Komissio on olettanut täyttöasteen olleen 85 prosenttia lentoa kohden. Oletus on Ryanairin kannalta edullinen, sillä 85 prosentin täyttöaste on korkea. Se on hieman korkeampi kuin kaikkien Ryanairin reittiverkostossaan liikennöimien lentojen keskimääräinen täyttöaste ([183]) ja korkeampi tai sama kuin täyttöasteet, joita Ranska esittää kyseisten sopimusten osalta rekonstruoimissaan kustannus-hyöty-analyyseissa. Komissio katsoo kuitenkin, että näin korkea täyttöasteoletus on perusteltu, vaikka se suosiikin Ryanairia, koska se kuvastaa markkinointipalvelujen mahdollista myönteistä vaikutusta kyseisissä sopimuksissa tarkoitettujen lentoreittien matkustajamääriin ja koska käytettävissä ei ole muitakaan tietoja, joiden avulla voitaisiin määrällisesti arvioida näiden palvelujen ennakoitu vaikutus täyttöasteeseen.

Silloin kun sopimuksen soveltamisaika ei ole yhtä kuin täysi kalenterivuosi, komissio on ottanut sen huomioon laskemalla sopimuksen kunkin soveltamisvuoden ennakoidun matkustajamäärän suhteessa siihen määrään päiviä vuodessa, jona sopimusta oli määrä soveltaa.

c) Lisätulot

(373) Komissio on pyrkinyt määrittämään analyysinsa kohteena olevista vuoden 2008 sopimuksista koituvat lisätulot, eli kyseisestä liiketoimesta johtuvat tulot sellaisina kuin markkinataloustoimija olisi ne ennakoinut.

(374) Komissio katsoo, että single till -periaatteen mukaisesti on otettava huomioon sekä lentoliikenteeseen liittyvistä että siihen liittymättömistä toiminnoista saatavat tulot.

(375) Lentoliikenteeseen liittyvät tulot ovat peräisin lentoyhtiön lentoaseman pitäjälle maksamista maksuista, joita ovat seuraavat:

— laskeutumismaksu, joka on rotaatiokohtainen,

— matkustajamaksu, joka on matkustajakohtainen, ja

— maahuolintamaksu, joka on rotaatiokohtainen ja jonka määrä on vahvistettu lentoasemapalvelusopimuksessa.

(376) Vuoden 2008 sopimuksissa vahvistetaan suoraan matkustajamaksun ja laskeutumismaksun määrä. Lentoasemapalvelusopimuksen 7.1 kohdan mukaan matkustajakohtainen maksu määräytyy Angoulêmen lentoaseman hyväksymien hintojen perusteella. Lentoasemapalvelusopimuksen 7.3 kohdassa määrätään kuitenkin kolmena ensimmäisenä vuonna sovellettavista alennuksista. Ensimmäisenä vuonna alennus on 57,25 prosenttia ja matkustajamaksu 1,18 euroa, toisena vuonna vastaavasti 48 prosenttia ja 1,44 euroa ja kolmantena vuonna 24 prosenttia ja 2,10 euroa. Lisäksi saman sopimuksen 7.2 kohdassa vahvistetaan laskeutumismaksuksi 252,29 euroa laskeutumista kohden. Analyysissa on käytetty sopimuksessa vahvistettuja määriä.

(377) Lentoasemapalvelusopimuksen 7.4 kohdassa täsmennetään lisäksi maahuolintamaksuksi ensimmäisenä vuonna 195 euroa. Siinä määrätään myös, että maksu nousee 245 euroon toisesta vuodesta lähtien. Komissio on siksi käyttänyt tätä määrää analyysissaan.

(378) Komissio on laskenut edellä mainittujen kolmen maksun tuoton, jonka markkinataloustoimija olisi odottanut sopimuksen tuottavan, käyttäen sopimuksen mukaista ennakoitua rotaatiomäärää (laskeutumis- ja maahuolintamaksu) ja sen mukaista ennakoitua lisämatkustajamäärää (matkustajamaksu) ja kertonut ne edellä määritellyillä maksujen yksikkömäärillä.

(379) Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot ovat periaatteessa jokseenkin verrannollisia matkustajien määrään. Pysäköintialueiden, ravintoloiden ja lentoasemalla sijaitsevien muiden myymälöiden toiminnan määrä riippuu matkustajien määrästä. Siksi myös näihin toimintoihin liittyvät lentoaseman pitäjän tulot riippuvat matkustajien määrästä. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa sellaisina aikoina, jolloin Angoulêmen lentoaseman matkustajaliikenne oli vähäistä, merkittävä osa lentoliikenteeseen liittymättömistä tuloista koostui kuitenkin lentoaseman pitäjän ja muiden yritysten työntekijöiden kulutuksesta.

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

(380) Komissio katsoo, että harkitseva markkinataloustoimija olisi sopimusten tekohetkellä todennäköisesti laskenut lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen lisämäärän niiden lentoliikenteeseen liittymättömien kokonaistulojen perusteella, joita lentoasema oli tuottanut juuri ennen kyseisen sopimuksen tekemistä. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa matkustajaliikenteen ollessa vähäistä merkittävä osa lentoliikenteeseen liittymättömistä tuloista koostui lentoaseman pitäjän ja lentoasemalla toimivien yritysten työntekijöiden kulutuksesta. Ranskan toimittamien tietojen mukaan lentoliikenteeseen liittymättömien tuottojen lisämäärä, joka kertyi yksinomaan kaupallisesta liikenteestä, voitiin arvioida […] euroksi vuodessa. Arvio vaikuttaa komission mielestä kohtuulliselta.

d) Lisäkustannukset

(381) Lisäkustannukset, joita Angoulêmen lentoasemaa sen pitäjien sijasta hallinnoiva markkinataloustoimija olisi saattanut etukäteen olettaa koituvan kustakin liiketoimesta (joka käsittää soveltuvin osin lentoasemapalvelusopimuksen ja markkinointipalvelusopimuksen), jakautuivat seuraaviin kolmeen luokkaan:

— markkinointipalvelujen hankintakustannukset,

— liiketoimesta johtuvista lisäinvestoinneista koituvat kustannukset,

— lisätoimintakustannukset, eli liiketoimen toteuttamisesta todennäköisesti aiheutuvat toimintakustannukset (henkilöstö ja erilaiset hankinnat).

(382) Komissio on ottanut huomioon markkinointipalvelusopimuksessa määrätyt markkinointipalvelujen hankintakustannukset. Ryanairin kanssa tehdyn markkinointipalvelusopimuksen 3.1 kohdassa määrätään markkinointipalveluista, joiden arvo on ensimmäisenä vuonna 400 000 euroa, toisena vuonna 300 000 euroa ja kolmantena vuonna 225 000 euroa. Komissio on siksi olettanut markkinointipalveluista aiheutuvien kustannusten koostuvan näistä määristä.

(383) Kuten matkustajamääräennusteiden kohdalla, ennakoidut markkinointimaksut eivät välttämättä vastaa todellisuudessa maksettuja määriä, sillä alun perin sovituista määristä on voitu poiketa sopimusten tekemisen jälkeisten tapahtumien vuoksi. Näin kävi esimerkiksi silloin, kun sopimus purettiin ennenaikaisesti. Näitä tapahtumia ei kuitenkaan pidä ottaa huomioon markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa, koska ne ajoittuvat sopimusten tekemisen jälkeiseen aikaan. Vuoden 2008 sopimusten kannattavuutta arvioidessaan kuka tahansa markkinataloustoimija olisi ottanut huomioon sopimusta allekirjoitettaessa ennakoidut määrät.

(384) Lisäinvestointikustannuksia ei ole otettu huomioon, koska asiaa koskevissa asiakirjoissa mikään ei viittaa siihen, että markkinataloustoimija olisi odottanut joutuvansa tekemään investointeja muodollisessa tutkintamenettelyssä käsiteltävien sopimusten vuoksi.

(385) Vuoden 2008 sopimusten tekohetkellä ennakoitavissa olevien lisätoimintakustannusten arvioimiseksi komission on turvauduttava lentoaseman pitäjän oman arvion tietoihin, koska sillä ei ollut mahdollisuutta itse arvioida, miten tietty sopimus voi vaikuttaa lentoaseman eri kustannuseriin.

(386) Komissio huomauttaa, että lentoasema-KTK ja SMAC laativat kyseisen arvion ennen vuoden 2008 sopimusten tekemistä, joten se oli käytettävissä sopimusten tekohetkellä.

e) Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä sopimuksia koskevien tulosten esittely

(387) Koska komissio on määrittänyt kaikki lisätulot ja lisäkustannukset, jotka markkinataloustoimija olisi ottanut huomioon, se voi päätellä lisätuotot (tulot miinus kustannukset), joita olisi voitu odottaa vuoden 2008 sopimuksilta kunakin vuonna koko niiden keston ajan. Tulokset sisältyvät seuraavaan taulukkoon.

Taulukko 12

Vuoden 2008 sopimusten lisätuotto-odotukset

	2008	2009	2010	2011	2012
Täyttöaste	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Lentokohtainen matkustajamäärä	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Rotaatiokohtainen matkustajamäärä	322	322	322	322	322
Rotaatioita huhtikuusta lokakuuhun	93	93	93	93	93
Matkustajia yhteensä	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Maksutariffi	2008	2009	2010	2011	2012
Matkustajamaksu	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Rotaatiokohtainen laskeutumismaksu	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Rotaatiokohtainen maahuolintamaksu	195	245	245	245	245

Lisätulot	2008	2009	2010	2011	2012
Matkustajamaksusta saatavat tulot	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Laskeutumismaksusta saatavat tulot	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Maahuolintamaksusta saatavat tulot	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat tulot	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Yhteensä	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

Lisäkustannukset	2008	2009	2010	2011	2012
Maahuolinta ja matkustajapalvelut	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
joista henkilöstökustannukset	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
joista muut kustannukset	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Markkinointi	400 000	300 000	225 000	0	0
Yhteensä	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

	2008	2009	2010	2011	2012
Tulot	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Menot	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Tulos	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(388) Komissio huomauttaa taulukosta 12 ilmenevän, että kaikki vuoden 2008 sopimusten vuotuiset lisätuotto-odotukset ovat negatiivisia siitä huolimatta, että etenkin lisämatkustajamääriä ja lisäkustannuksia koskevat komission oletukset olivat Ryanairille edullisia. Komissio toteaa lisäksi, että päätelmä pätisi, vaikka lisätoimintakustannuksia ei otettaisi lainkaan huomioon ja lisäkustannuksiksi oletettaisiin vain markkinointipalvelujen hankinnasta koituvat kustannukset.

(389) Komissio katsoo näin ollen, että vuoden 2008 sopimukset, jotka SMAC teki Ryanairin ja AMS:n kanssa, tuottivat taloudellista etua Ryanairille ja AMS:lle. Koska tämä taloudellinen etu johtui kyseisen lentoyhtiön kanssa tehdyn sopimuksen nimenomaisista määräyksistä, se on valikoiva.

9.1.4 *Vaikutus kauppaan ja kilpailuun*

(390) Kun jäsenvaltion myöntämä taloudellinen tuki vahvistaa yritysten asemaa jäsenvaltioiden välisessä kaupassa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Vakiintuneen oikeuskäytännön ([184]) mukaan toimenpiteen voidaan osoittaa vääristävän kilpailua, jos tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla.

(391) Sen jälkeen, kun lentoliikenteen vapauttamisen kolmas vaihe tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1993 ([185]), lentoliikenteen harjoittajat ovat voineet liikennöidä vapaasti unionin sisäisiä reittejä ja hyödyntää rajatonta kabotaasilupaa. Unionin tuomioistuin on kuitenkin todennut, että silloin, kuin yritys toimii alalla, jolla esiintyy kilpailua eri jäsenvaltioiden valmistajien kesken, mikä tahansa viranomaisilta saatu tuki on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden kauppaan ja vääristämään kilpailua, sillä yrityksen toiminnan jatkuminen estää kilpailijoita kasvattamasta markkinaosuuttaan ja vähentää niiden mahdollisuuksia lisätä vientiään ([186]).

(392) Nyt käsiteltävässä tapauksessa on katsottava, että kyseessä olevat toimenpiteet olivat omiaan vähentämään yhden lentoyhtiön toimintakustannuksia ja kannustamaan toiminnanharjoittajia siirtämään lentoreitin yhdeltä lentoasemalta toiselle. Komissio katsoo näin ollen, että tarkasteltavana olevat toimenpiteet vääristävät kilpailua ja vaikuttavat unionin sisäiseen kauppaan.

9.1.5 *Päätelmä valtiontuen olemassaolosta*

(393) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Ryanair ja AMS ovat saaneet valtiontukea vuoden 2008 sopimusten ansiosta.

9.2 **Soveltuvuus sisämarkkinoille**

(394) Kyseessä oleva valtiontuki on toimintatukea, joka voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi ainoastaan poikkeuksellisissa ja asianmukaisesti perustelluissa olosuhteissa.

(395) Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ([187]) ilmenee lisäksi, että oli Ranskan tehtävänä ilmoittaa, minkä oikeusperustan mukaisesti kyseinen tuki voitiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi, ja osoittaa, että soveltuvuuden edellytykset täyttyivät. Aloittamispäätöksessä komissio kehottikin Ranskaa ilmoittamaan mahdolliset oikeusperustat, joiden mukaisesti tuki soveltui sisämarkkinoille, ja osoittamaan, että sovellettavat sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset täyttyvät, etenkin siinä tapauksessa, että kyseessä olevaa tukea olisi pidettävä uusien lentoreittien avaamista koskevana käynnistystukena. Ranska ei kuitenkaan koskaan väittänyt, että tarkasteltavat toimenpiteet olisivat sisämarkkinoille soveltuvaa käynnistystukea, eikä se liioin esittänyt muita soveltuvuusperustoja tai päättelyä, jonka perusteella tuen voitaisiin katsoa soveltuvan sisämarkkinoille. Myöskään asianomaiset osapuolet eivät ole esittäneet seikkoja, jotka osoittaisivat toimenpiteiden soveltuvan sisämarkkinoille.

(396) Komission mielestä on kuitenkin aiheellista tutkia, missä määrin kyseistä tukea voitaisiin pitää sisämarkkinoille soveltuvana sen perusteella, että se edisti uusien lentoreittien avaamista.

([184]) Asia T-214/95, Vlaams Gewest v. komissio, tuomio 30.4.1998, Kok., s. II-717.

([185]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 2407/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1), neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8) ja neuvoston asetus (ETY) N:o 2409/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 15).

([186]) Ks. erityisesti asia C-305/89, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, Kok., s. I-1603.

([187]) Asia C-364/90, Italia v. komissio, tuomio 28.4.1993, Kok., s. I-2097, 20 kohta.

(397) Uusissa suuntaviivoissa todetaan tältä osin seuraavaa: ”Käynnistystuen lentoyhtiöille osalta komissio soveltaa näissä suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita kaikkiin ilmoitettuihin käynnistystukitoimenpiteisiin, joista se tekee päätöksen 4 päivästä huhtikuuta 2014 alkaen, vaikka kyseisistä toimenpiteistä olisi ilmoitettu jo ennen kyseistä päivämäärää. Valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä annetun komission ilmoituksen mukaan komissio soveltaa lentoyhtiöille myönnettyyn sääntöjenvastaiseen käynnistystukeen sen myöntämisajankohtana voimassa olleita sääntöjä. Näin ollen se ei sovella näissä suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita lentoyhtiöille ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnettyyn sääntöjenvastaiseen käynnistystukeen” ([188]).

(398) Vuoden 2005 suuntaviivoissa puolestaan määrätään seuraavasti: ”Komissio tutkii kaikki tuet, jotka on myönnetty lentoasemien infrastruktuurin rahoittamiseen tai toiminnan aloittamiseen ilman sen lupaa eli perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan vastaisesti, näiden suuntaviivojen perusteella, jos tuen myöntäminen on aloitettu sen jälkeen kun suuntaviivat on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Muussa tapauksessa se arvioi tukea niiden sääntöjen pohjalta, joita sovelletaan silloin kun tuen myöntäminen alkoi” ([189]).

(399) Koska vuoden 2008 sopimukset on tehty vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantulon jälkeen, nämä suuntaviivat muodostavat sen oikeusperustan.

(400) Vuoden 2005 suuntaviivojen 27 kohdassa täsmennetään tältä osin, että lentoyhtiöille (toiminnan aloittamiseen) myönnetty toimintatuki voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi vain poikkeuksellisesti ja tiukkojen edellytysten täyttyessä Euroopan köyhimmillä alueilla, kuten alueilla, joilla voidaan soveltaa perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdassa säädettyä poikkeusta sekä kaikkein syrjäisimmillä ja harvaan asutuilla alueilla.

(401) Koska Angoulêmen lentoasema ei sijaitse tämän tyyppisellä alueella, siihen ei voida soveltaa poikkeusta.

(402) Komissio huomauttaa, ettei Ranska eivätkä asianomaiset osapuolet ole osoittaneet toimenpiteiden soveltuvan sisämarkkinoille vuoden 2005 suuntaviivojen nojalla tai muulla perusteella.

(403) Koska vuoden 2005 suuntaviivojen 79 kohdassa vahvistetut edellytykset käynnistystuen hyväksymiselle ovat kumulatiivisia, komissio pitää aiheellisena tarkastella kyseisten suuntaviivojen 5.2 jakson kolmannen kohdan i ja k alakohdassa määrättyjä edellytyksiä.

(404) Komissio pyysi kyseisen i alakohdan osalta (liiketoimintasuunnitelma, jossa osoitetaan reitin olevan kannattava, sekä uuden reitin vaikutus kilpaileviin reitteihin) Ranskaa ilmoittamaan, oliko tällaisia liiketoimintasuunnitelmia laadittu, ja jos oli, toimittamaan komissiolle niistä jäljennökset. Ranska tai asianomaiset osapuolet eivät ole ilmoittaneet tällaisten liiketoimintasuunnitelmien olemassaolosta. Ryanairin/AMS:n lausunnoista käy lisäksi ilmi, ettei sen osoittamiseksi, että reitti on kannattava huomattavan pitkään myös tuen päättymisen jälkeen, ole laadittu liiketoimintasuunnitelmaa. Angoulêmen ja Lontoon Stanstedin välisen lentoreitin kannattavuutta ei tosiasiassa voitu vahvistaa minkäänlaisen sellaisen ennakkoanalyysin perusteella, joka olisi perustunut lentoyhtiön vuoden 2008 sopimusten tekohetkellä käytettävissä olleisiin tietoihin. Näin ollen i alakohdassa määrätty edellytys ei täyty.

(405) Muutoksenhakua koskevassa k alakohdassa määrätään, että jäsenvaltioissa olisi säädettävä muutoksenhakumenettelyistä tukien myöntämisessä mahdollisesti esiintyvän syrjinnän korjaamiseksi. Komissio huomauttaa, että vuoden 2008 sopimusten tekohetkellä ei ollut säädetty minkäänlaisesta muutoksenhakumenettelystä käynnistystukien myöntämisessä mahdollisesti esiintyvän syrjinnän korjaamiseksi. Myöskään k alakohdassa määrätty edellytys ei siis täyty.

9.3 **Päätelmät**

(406) Tämän menettelyn kohteena olevat vuoden 2008 sopimukset, jotka SMAC teki Ryanairin ja AMS:n kanssa, ovat näin ollen sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea.

10. **YLEISET PÄÄTELMÄT**

(407) SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on annettava tieto tuen myöntämistä tai muuttamista koskevasta suunnitelmasta. Jäsenvaltio, jota asia koskee, ei saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä, ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös. Nyt käsiteltävässä asiassa Ranskan viranomaiset eivät ole ilmoittaneet Angoulêmen lentoaseman pitäjien saamista korvauksista tai vuoden 2008 sopimuksista. Lisäksi tuki maksettiin ennen kuin komissio oli antanut siitä lopullisen päätöksensä.

([188]) Ks. uusien suuntaviivojen 174 kohta.
([189]) Ks. vuoden 2005 suuntaviivojen 85 kohta.

(408) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Angoulêmen lentoaseman saamat korvaukset ovat sääntöjenvastaista valtiontukea mutta soveltuvat sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla.

(409) Vuoden 2008 sopimusten täytäntöönpanon yhteydessä Ryanairin ja AMS:n toiminnan perusteella maksetut määrät ovat sen sijaan sääntöjenvastaista tukea eivätkä sovellu sisämarkkinoille.

11. **TAKAISINPERIMINEN**

(410) Jos komissio toteaa, että valtion myöntämä tuki ei sovellu sisämarkkinoille, se on vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimivaltainen päättämään, että asianomaisen jäsenvaltion on poistettava tuki tai muutettava sitä ([190]). Neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([191]) 14 artiklassa säädetään seuraavaa: ”Sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta, jäljempänä ’takaisinperimistä koskeva päätös’. Komissio ei saa vaatia tuen takaisinperimistä, jos tämä olisi yhteisön lainsäädännön jonkin yleisen periaatteen vastaista.”

(411) Kun komissio vaatii asianomaista jäsenvaltiota perimään takaisin sisämarkkinoille soveltumattoman tuen, sen tavoitteena on aikaisemman tilanteen palauttaminen ([192]). Unionin tuomioistuin katsoo, että tämä tavoite saavutetaan, kun edunsaajat ovat palauttaneet sääntöjenvastaisina tukina myönnetyt määrät ja menettävät markkinoilla kilpailijoihin verrattuna saamansa edun. Näin tuen maksua edeltänyt tilanne palautuu ([193]).

(412) Käsiteltävässä tapauksessa vaikuttaa siltä, ettei sääntöjenvastaisen tuen takaisinperiminen ole minkään unionin lainsäädännön yleisen periaatteen vastaista. Erityisesti mainittakoon, ettei Ranska eivätkä asianomaiset osapuolet ole toimittaneet tätä koskevia perusteluja.

(413) Ranskan on näin ollen toteutettava kaikki toimenpiteet, jotka ovat tarpeen Ryanairille ja AMS:lle vuoden 2008 sopimuksilla sääntöjenvastaisesti myönnetyn tuen takaisinperimiseksi.

(414) Takaisinperittävät määrät on määritettävä jäljempänä kuvatulla tavalla. On katsottava, että vuoden 2008 sopimusten nojalla on myönnetty samansuuruinen vuotuinen tukimäärä kunakin vuonna, jolloin sopimuksia sovellettiin. Kukin näistä määristä lasketaan vuoden 2008 sopimusten tekohetkellä ennakoidun lisätuoton (tulot miinus kustannukset) negatiivisen osan perusteella, joka ilmenee taulukosta 12. Nämä määrät vastaavat summia, jotka olisi ennakkoarviossa pitänyt vähentää vuosittain markkinointipalvelujen kustannuksista (tai lisätä lentoyhtiöiltä perittäviin lentoasema- ja maahuolintamaksuihin), jotta sopimusten nettonykyarvo olisi positiivinen, eli markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen.

(415) Ryanairille ja AMS:lle vuoden 2008 sopimuksista koituneen todellisen edun huomioon ottamiseksi edellä olevassa johdanto-osan kappaleessa mainittuja määriä voidaan Ranskan toimittamien todisteiden perusteella oikaista seuraavilla eroilla: i) Ryanairin todellisuudessa lentoasemapalveluja koskevan sopimuksen mukaisina laskeutumismaksuina, matkustajamaksuina ja maahuolintamaksuina suorittamien maksujen, sellaisina kuin ne on jälkikäteen todettu, ja taulukosta 12 ilmeneviä tuloeriä vastaavien ennakoitujen rahavirtojen välinen erotus, ja ii) Ryanairille ja AMS:lle markkinointipalvelusopimuksen mukaisesti suoritettujen todellisten markkinointimaksujen, sellaisina kuin ne on jälkikäteen todettu, ja taulukosta 12 ilmenevien, vastaavien ennakoitujen markkinointikustannusten välinen erotus.

(416) Komissio katsoo lisäksi, että Ryanairin ja AMS:n todellisuudessa saama etu rajoittuu vuoden 2008 sopimusten tosiasialliseen täytäntöönpanoaikaan, sillä sopimusten purkamisen jälkeen Ryanairille ja AMS:lle ei suoritettu markkinointimaksuja. Jäljempänä kuvatulla tavalla lasketut tukimäärät, jotka liittyvät vuoden 2008 sopimuksiin, alenevat näin ollen nollaan niinä vuosina, jolloin sopimusta ei enää sovellettu (koska osapuolet purkivat sen yhteisestä sopimuksesta).

([190]) Asia C-70/72, komissio v. Saksa, tuomio 12.7.1973, Kok., s. 813, 13 kohta.
([191]) Neuvoston asetus (EY) N:o 659/1999, annettu 22 päivänä maaliskuuta 1999, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1).
([192]) Yhdistetyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994, Kok., s. I-4103, 75 kohta.
([193]) Asia C-75/97, Belgia v. komissio, tuomio 17.6.1999, Kok., I-3671, 64–65 kohta.

(417) Taulukossa 13 esitetään tiedot määristä, joiden perusteella takaisinperittävät määrät on laskettu. Määrät koostuvat lisätuotto-odotuksista (tulot miinus kustannukset), jotka on saatu markkinataloustoimijatestiä soveltamalla, mutta joista on vähennetty niiden vuosien tuotot, joina sopimuksia ei sovellettu.

Taulukko 13

Vuoden 2008 sopimusten perusteella takaisinperittäviä määriä koskevat tiedot

Järjestelyn nojalla saatu ohjeellinen tukimäärä (euroa) ([1])					Takaisinperittävän tuen ohjeellinen määrä (euroa) (pääoma)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Korkoja laskettaessa katsotaan, että tuki on myönnetty 31 päivänä joulukuuta kyseisenä vuonna.

(418) Kuten edellä selvitetään, komissio katsoo, että valtiontukea koskevia sääntöjä sovellettaessa Ryanair ja AMS muodostavat yhden taloudellisen yksikön ja että markkinointipalvelu- ja lentoasemapalvelusopimuksia, jotka on tehty samanaikaisesti 8 päivänä helmikuuta 2008, on pidettävä vain yhtenä liiketoimena. Komissio katsoo näin ollen, että Ryanair ja AMS ovat yhteisvastuussa vuoden 2008 sopimusten nojalla saadun koko tuen takaisinmaksamisesta.

(419) Vuoden 2008 sopimusten nojalla vuosina 2008–2009 todellisuudessa maksetun tuen määrä on yhteensä noin 868 695 euroa.

(420) Ranskan viranomaisten on perittävä takaisin edellä mainittu määrä neljän kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiannosta.

(421) Ranskan viranomaisten on lisättävä takaisin perittävään tukeen korko, joka lasketaan siitä päivästä alkaen, jona sääntöjenvastainen tuki saatettiin yritysten käyttöön, eli kustakin tuen tosiasiallisesta maksamispäivästä alkaen, sen tosiasialliseen takaisinperimispäivään saakka ([194]) komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ([195]) V luvun mukaisesti. Koska nyt käsiteltävässä asiassa rahavirrat, joista tuki koostui, ovat monimutkaisia ja jakautuivat vuoden kuluessa useille eri päiville – joissakin tuloluokissa ne olivat jopa jatkuvia – komissio katsoo, että takaisinperintäkorkojen laskemista varten voidaan katsoa, että kyseisen tuen maksamishetki ajoittuu vuoden loppuun, 31 päivään joulukuuta kunakin asianomaisena vuonna.

(422) Jos jäsenvaltio kohtaa ennalta arvaamattomia vaikeuksia tai olosuhteita, joita komissio ei ollut ottanut huomioon, se voi saattaa nämä ongelmat komission tietoon ja ehdottaa sopivia muutoksia, jotta komissio voi arvioida ne. Komission ja jäsenvaltion on tällaisessa tilanteessa oltava vaikeuksien voittamiseksi vilpittömässä mielessä yhteistyössä ja noudatettava täysin perussopimuksen määräyksiä ([196]).

(423) Komissio kehottaa näin ollen Ranskaa ilmoittamaan sille viipymättä kaikista tämän päätöksen toteuttamiseen liittyvistä ongelmista,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Maksut, jotka Angoulêmen kauppa- ja teollisuuskamarille ovat suorittaneet yhtäältä Charenten departementti, Angoulêmen kuntaliittymä ja Braconne Charenten kuntaliittymä Angoulême Brie Champniers'n lentoaseman toiminnan ja kehittämisen rahoittamisehdoista 23 päivänä toukokuuta 2002 tehdyn sopimuksen mukaisesti ja toisaalta Syndicat Mixte des Aéroports de Charente 22 päivänä tammikuuta 2009 tehdyn toimintaa koskevan alihankintasopimuksen mukaisesti,

([194]) Ks. em. asetuksen (ETY) N:o 659/1999 14 artiklan 2 kohta.
([195]) Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1).
([196]) Asia C-94/87, komissio v. Saksa, tuomio 2.2.1989, Kok., s. 175, 9 kohta; ja asia C-348/93, komissio v. Italia, tuomio 4.4.1995, Kok., s. I-673, 17 kohta.

sekä maksut, jotka Syndicat Mixte des Aéroports de Charente on suorittanut SNC-Lavalinille 8 päivänä elokuuta 2011 päivätyn sitoumusasiakirjan mukaisesti, ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, jonka Ranska on myöntänyt SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

2. Maksut, jotka Syndicat Mixte des Aéroports de Charente on suorittanut Ryanairille ja Airport Marketing Services -yhtiölle lentoasemapalveluista sekä markkinointipalveluista 8 päivänä helmikuuta 2008 tehtyjen sopimusten mukaisesti, ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, jonka Ranska on myöntänyt SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

2 artikla

1. Maksut, jotka Angoulêmen kauppa- ja teollisuuskamarille ovat suorittaneet yhtäältä Charenten departementti, Angoulêmen kuntaliittymä ja Braconne Charenten kuntaliittymä Angoulême Brie Champniers'n lentoaseman toiminnan ja kehittämisen rahoittamisen ehdoista 23 päivänä toukokuuta 2002 tehdyn sopimuksen mukaisesti ja toisaalta Syndicat Mixte des Aéroports de Charente 22 päivänä tammikuuta 2009 tehdyn toimintaa koskevan alihankintasopimuksen mukaisesti, ovat sisämarkkinoille soveltuvaa valtiontukea SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla.

2. Maksut, jotka Syndicat Mixte des Aéroports de Charente on maksanut SNC-Lavalinille 8 päivänä elokuuta 2011 päivätyn sitoumusasiakirjan mukaisesti, soveltuvat sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla edellyttäen, että Ranska osoittaa komissiolle, ettei koko sopimuksen keston ajalta maksettu kokonaismäärä ylitä sitä, mikä on tarpeen vain julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi, eli pois lukien lentoaseman kaupalliseen kehittämiseen liittyvät kustannukset ja mukaan lukien sijoitetun pääoman kohtuullinen tuotto.

3. Ranskan on toimitettava komissiolle neljän kuukauden kuluessa Syndicat mixte des aéroports de Charenten ja SNC-Lavalinin välillä vuonna 2011 tehdyn sopimuksen umpeutumisesta raportti, josta käy ilmi, että SNC-Lavalinille myönnetyn korvauksen määrä, mukaan lukien sijoitetun pääoman kohtuullinen tuotto, on päätöksen 2012/21/EU 5 artiklan mukainen sopimuksen koko keston osalta.

4. Tuki, jonka Syndicat mixte des aéroports de Charente on myöntänyt Ryanairille ja Airport Marketing Services -yhtiölle 8 päivänä helmikuuta 2008 tehtyjen lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimusten mukaisesti, ei sovellu sisämarkkinoille.

3 artikla

1. Ranskan on perittävä 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu tuki takaisin tuensaajilta. Ryanair ja Airport Marketing Services ovat velvollisia yhteisvastuullisesti korvaamaan tuen.

2. Perittäviin määriin lisätään korko, joka lasketaan siitä päivästä alkaen, jona ne saatettiin tuensaajien käyttöön, niiden tosiasialliseen takaisinperintään saakka.

3. Korolle on laskettava korkoa asetuksen (EY) N:o 794/2004 V luvun sekä asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta annetun komission asetuksen (EY) N:o 271/2008 ([197]) mukaisesti.

4. Ranskan on peruutettava kaikki 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun tuen jäljellä olevat maksuerät tämän päätöksen hyväksymispäivästä lukien.

4 artikla

1. Edellä 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin viipymättä ja tehokkaasti.

2. Ranskan on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

([197]) Komission asetus (EY) N:o 271/2008, annettu 30 päivänä tammikuuta 2008, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta annetun asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta (EUVL L 82, 25.3.2008, s. 1).

5 artikla

1. Ranskan on toimitettava komissiolle seuraavat tiedot kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta:

a) edellä 3 artiklan mukaisesti takaisinperittävät tukimäärät;

b) yksityiskohtainen kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi;

c) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.

2. Ranskan on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka, kun 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on annettava viipymättä komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on annettava myös tarkat tiedot tuensaajilta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 23 päivänä heinäkuuta 2014.

Komission puolesta

Joaquín ALMUNIA

Varapuheenjohtaja