II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2020/1671,

2. august 2019,

riigiabi SA.47867 2018/C (ex 2017/FC) kohta, mida Prantsusmaa andis ettevõtetele Ryanair ja Airport Marketing Services

(teatavaks tehtud numbri C(2019) 5729 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

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

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud artiklitele [1] ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 23. märtsi 2017. aasta kirjaga esitas lennuettevõtja Air France komisjonile kaebuse [2] seoses eelistega, mida lennuettevõtja Ryanair sai väidetavalt 2010. ja 2015. aastal seoses Montpellier' lennujaama saabuvate ja sealt väljuvate lendudega seotud tegevusega. Need eelised anti väidetavalt ühenduse Association de promotion des flux touristiques et économiques („APFTE") ning Ryanairi ja tema tütarettevõtja Airport Marketing Services („AMS") vahel sõlmitud turunduslepingute abil. Nende lepingute alusel maksis APFTE Ryanairile ajavahemikul 2010–2015 ligikaudu 8,5 miljonit eurot.

(2) 24. mai 2017. aasta kirjaga edastas komisjon Prantsusmaale kaebuse mittekonfidentsiaalse versiooni ning palus Prantsusmaal esitada oma märkused ning vastata teatavatele asjaomaste meetmetega seotud küsimustele. 12. juulil 2017 edastas komisjon meeldetuletuse, milles ta palus Prantsusmaal esitada 24. mai 2017. aasta kirjas nõutud teabe.

(3) Prantsusmaa esitas oma vastuse 18. augusti 2017. aasta kirjaga.

(4) 13. septembri 2017. aasta kirjaga taotles komisjon Prantsusmaalt lisateavet. 9. oktoobril 2017 palus Prantsusmaa vastamiseks lisaaega, millega komisjon nõustus 18. oktoobri 2017. aasta kirjaga.

[1] ELT C 406, 9.11.2018, lk 17.
[2] See kaebus täiendas varasemat kaebust, mis esitati 27. novembril 2009 (juhtum SA.30328 (2010/CP)).

(5) Prantsusmaa edastas osa komisjoni nõutud teabest 22. novembri 2017. aasta kirjaga.

(6) 22. detsembril 2017 edastas komisjon meeldetuletuse, milles ta palus Prantsusmaal esitada vastused küsimustele, mida varasemalt esitatud teave ei hõlmanud.

(7) Prantsusmaa esitas oma vastuse 29. jaanuari 2018. aasta kirjaga.

(8) 4. juuli 2018. aasta kirjaga teatas komisjon Prantsusmaale oma otsusest algatada seoses selle abiga Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikega 2 ette nähtud menetlus.

(9) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([3]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid esitama oma märkusi kõnealuse abi kohta.

(10) Komisjonile esitasid märkusi Ryanair, Oksitaania piirkond, Hérault' kaubandus- ja tööstuskoda, suurlinnapiirkond Montpellier Méditerranée Métropole, Pays de l'Ori linnastu omavalitsus, […] ja APFTE. 15. aprillil ja 17. mail 2019 edastas komisjon Ryanairi märkused Prantsusmaale (koos teabenõudega), andes võimaluse neid kommenteerida, ning Prantsusmaa esitas oma märkused 13. juuni 2019. aasta kirjaga, APFTE märkused esitati 21. juuni 2019. aasta kirjaga. Teiste huvitatud isikute märkused edastati Prantsusmaale 18. juunil 2019.

2. ÜLDINE TEAVE MONTPELLIER' LENNUJAAMA KOHTA

2.1. Andmed lennujaama ja selle külastatavuse kohta

(11) Montpellier Méditerranée lennujaam (edaspidi „Montpellier' lennujaam“) asub ligikaudu 7 km kaugusel Montpellier' kesklinnast, Hérault' departemangu halduskeskuses, Oksitaania piirkonnas Prantsusmaal. Lennujaam on avatud riigisiseseks ja rahvusvaheliseks õhuliikluseks.

(12) Montpellier' lennujaama viimaste aastate reisiliikluse maht on kokkuvõtvalt esitatud järgmises tabelis 1. Lennujaam võttis 2017. aastal vastu ligi 1,85 miljonit reisijat ja 2018. aastal 1,88 miljonit reisijat.

Tabel 1

Montpellier' lennujaama kommertsreisiliiklus ajavahemikul 2010–2018 (reisijate arv)

Aasta	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kohalikud reisijad ([1])	1 177 860	1 308 346	1 285 428	1 420 614	1 444 110	1 507 928	1 669 023	1 847 314	1 878 035
Sealhulgas rahvusvahelised reisijad	*295 334*	*400 818*	*398 609*	*391 855*	*433 923*	*480 667*	*616 564*	*661 456*	*641 005*
Sealhulgas riigisisesed reisijad	*882 526*	*907 528*	*886 819*	*1 028 759*	*1 010 187*	*1 027 261*	*1 052 459*	*1 185 858*	*1 237 030*
Transiitreisijad	2 588	4 930	2 787	2 179	1 224	2 242	2 063	2 096	1 928
Kokku	**1 180 448**	**1 313 276**	**1 288 215**	**1 422 793**	**1 445 334**	**1 510 170**	**1 671 086**	**1 849 410**	**1 879 963**

([3]) Vt joonealune märkus 1.

Aasta	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Sealhulgas odavlennu-ettevõtjate reisijad	*275 341*	*378 980*	*397 819*	*441 388*	*464 170*	*507 965*	*577 198*	*679 148*	*708 273*

([1]) Reisijad, kelle reis algas või lõppes Montpellier' lennujaamas – võrrelduna transiitreisijatega.

Allikas: http://www.aeroport.fr/view-statistiques/montpellier-mediterranee, vaadatud 1. juulil 2019.

(13) Praegu käitab mitu lennuettevõtjat ([4]) regulaarlende Montpellier' lennujaamast sihtpunktidesse Prantsusmaal, teistes Euroopa riikides ja Magribi riikides.

(14) Lisaks nendele regulaarlendudele toimusid Montpellier' lennujaamas ajavahemikul 2010–2018 ka muud kommerts-lennud, peamiselt lennuklubide lennud ja ärilennud.

(15) Ryanair tegutses Montpellier' lennujaamas ajavahemikul 2002. aasta märtsist 2019. aasta aprillini.

(16) Ryanair alustas lende Montpellier' lennujaamast 2002. aasta märtsis. Esialgu käitas see lennuettevõtja üht regulaar-liini Saksamaal Rheinland-Pfalzi liidumaal asuvasse Frankfurt-Hahni lennujaama ja üht regulaarliini London-Stans-tedi lennujaama (lennuliin suleti 2009. aastal). 2008. aastal avas Ryanair lennuliini Brüssel-Charleroi lennujaama (mis asub Valloonias, Belgias) ning 2010. aastal lennuliini Leeds-Bradfordi lennujaama (asub Yorkshire'is, Suur-britannias). Avati ka lennuliin Bristolisse, mis suleti 2009. aastal. Seega olid APFTE asutamise ajal 24. juunil 2010 olemas Frankfurt-Hahni, Brüssel-Charleroi ja Leeds-Bradfordi lennuliinid. 13. aprillil 2011 avati Birminghami lennu-liin, mis suleti 2013. aasta novembris. Erinevalt Montpellier'st on Leeds-Bradfordi, Birminghami, Brüssel-Charleroi ja Frankfurt-Hahni lennujaamade näol tegemist Ryanairi baaslennujaamadega ([5]).

(17) Ryanair lõpetas Montpellier-Leedsi lennuliini käitamise 2017. aasta oktoobris ja Montpellier-Hahni liini käitamise 2018. aasta novembris. 2019. aasta aprillis lõpetas Ryanair tegevuse Montpellier' lennujaamas, lõpetades lennuliini Montpellier-Charleroi käitamise.

Tabel 2

Ryanairi osakaal Montpellier' lennujaama kommertsreisiliikluses ajavahemikul 2010–2019

Aasta	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	jaanuar – aprill 2019
Lennujaama reisijate arv kokku ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ryanairi reisijate arv ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
— Hahni lennuliin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
— Charleroi lennuliin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([4]) Air Algérie, Air Arabia, Air France, Air France Hop!, Aer Lingus, British Airways, Chalair Aviation, easyJet, Eurowings, KLM, Norwegian, Royal Air Maroc, SAS Scandinavian Airlines, Transavia, TUI fly, Ural Airlines, Volotea (allikas: https://www.montpellier.aeroport.fr/vols-destinations/compagnies-aeriennes-montpellier/, vaadatud 1. juulil 2019).

([5]) Lennujaam, kus asub vähemalt üks Ryanairi varulennuk koos meeskonnaga.

Aasta	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	jaanuar – aprill 2019
— Bradfordi lennuliin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		
— Birminghami lennuliin		[…]	[…]	[…]						
Ryanairi reisijate osakaal (%) kogu reisiliiklusest	**[5–10]**	**[10–15]**	**[10–15]**	**[5–10]**	**[5–10]**	**[5–10]**	**[5–10]**	**[5–10]**	**[0–5]**	**[0–5]**

([1]) Komisjon märgib, et Prantsusmaa ametiasutuste esitatud arvandmed reisijate koguarvu kohta erinevad mõnevõrra Montpellier' lennujaama avaldatud arvandmetest, mis on esitatud tabelis 1.

([2]) The Commission notes that the total number of Ryanair passengers provided by the French authorities does not exactly match the sum of the number of Ryanair passengers per route provided by the French authorities.

Allikas: Prantsuse ametiasutuste esitatud teave.

(18) Nagu ilmneb tabelist 2, moodustas alates 2010. aastast Montpellier' lennujaamast väljuvate ja sinna saabuvate Ryanairi reisijate koguarv vaid küllalt väikese osa selle lennujaama reisijate koguarvust (alla [10–15] %), seega 2010.–2017. aastal […]–[…] reisijat.

(19) Tabelist 2 ilmneb samuti, et alates 2012. aastast vähenes Ryanairi reisijate arv pidevalt. Võttes arvesse Ryanairi reisijate arvu alates 2002. aastast, võib näha, et Ryanairi reisijate arvu vähenemine Montpellier' lennujaamas oli alanud juba 2006. aastal ([6]).

(20) Montpellier' lennujaam asub 57 km kaugusel Nîmes-Alés-Camargue-Cévennes'i lennujaamast ja 70 km kaugusel Béziers-Cap d'Agde'i lennujaamast, mis tegelevad rahvusvaheliste regulaar- ja tšarterlendudega.

(21) 2019. aasta aprillis avas Ryanair lennuliini Béziers-Cap d'Agde'i lennujaamast Brüssel-Charleroi lennujaama. Ryanair käitab Nîmes-Charleroi lennuliini alates 2006. aasta aprillist.

2.2. **Lennujaama taristu käitamine ja omandiõigus**

(22) Montpellier' lennujaama käitas ajavahemikul 1964–2009 Montpellier' kaubandus- ja tööstuskoda („CCIM", mis tähistab ühtlasi ka Hérault' kaubandus- ja tööstuskoda ([7])).

(23) 23. juunil 2009 anti lennujaama käitamine üle aktsiaseltsile Aéroport Montpellier Méditerranée („AMM"), mille kapital kuulub 60 % ulatuses Prantsuse riigile (riigisisese ulatusega riikliku haldusüksusena), 25 % ulatuses CCIMile, 7 % ulatuses Conseil Départemental de l'Hérault'le (Hérault' departemangu nõukogu), 6,5 % ulatuses Oksitaania piirkonnale, ([8]) 1 % ulatuses Pays de l'Ori linnastu omavalitsusele ([9]) ja 0,5 % ulatuses Montpellier Méditerranée Métropole'ile ([10]) ([11]).

(24) Riik on lennujaamataristu omanik ja delegeerib selle käitamise ja kasutamise kontsessioonilepingu vahendusel AMMile.

(25) AMM ja Ryanair on sõlminud järgmised lepingud: […].

([6]) Prantsusmaa ametiasutuste esitatud teabe kohaselt muutus Ryanairi reisijate arv ajavahemikul 2002–2009 järgmiselt: […] (aasta 2002), […] (aasta 2003), […] (aasta 2004), […] (aasta 2005), […] (aasta 2006), […] (aasta 2007), […] (aasta 2008), […] (aasta 2009).

([7]) 2016. aasta detsembris ühinesid Hérault' departemangu kaubandus- ja tööstuskojad (Béziers, Montpellier ja Sète) Hérault' kaubandus- ja tööstuskojaks, mille peakorter asub Montpellier's ja millel on kaks haruesindust: Sète'is ja Béziers's.

([8]) See piirkond tekkis Languedoc-Roussilloni ja Midi-Pyrénées' piirkondade ühinemisel 2014. aastal.

([9]) Varasemalt Communauté de Communes du Pays de l'Or (Pays de l'Ori kommuunide omavalitsus).

([10]) Varasemalt Montpellier' linnastu omavalitsus (Communauté d'agglomération de Montpellier).

([11]) Vt https://www.montpellier.aeroport.fr/societe-aeroport/aeroport-montpellier-mediterranee/presentation-aeroport-montpellier/ (vaadatud 1. juulil 2019).

3. ÜLDINE TEAVE APFTE KOHTA

3.1. **Asutamine ja tegevuse eesmärk**

(26) APFTE on ühendus, mis asutati 2010. aasta juunis CCIMi algatusel koostöös mitme kohaliku omavalitsusega – nendeks olid eeskätt Conseil Régional du Languedoc-Roussillon (Languedoc-Roussilloni piirkonnanõukogu, hilisem Région Occitanie (Oksitaania piirkond)), Hérault' departemang, Montpellier' linnastu (hilisem Montpellier Méditerranée Métropole), Communauté de communes du Pays de l'Or (Pays de l'Ori kommuunide omavalitsus), Montpellier' linn (APFTE „avaliku sektori liikmed"), ühenduse asutamises osalesid ka mitmed kohalikud ettevõtjad ([12]).

(27) Põhikirja kohaselt on APFTE tegevuse eesmärk „turismi, sealhulgas äriturismi edendamine ja arendamine territooriumil reklaamiturgude abil, rahvusvahelisele klientuurile suunatud interneti ja turundusteenuste ostmine või muu reklaamitoetus, nagu osalemine laatadel ja näitustel" ([13]).

(28) Vaatamata sellistele väga laiadele volitustele Montpellier' linna ja selle territooriumi reklaamimiseks oli CCIMi ja asjaomaste kohalike omavalitsuste asutatud APFTE tegevuse eesmärk võimaldada sõlmida turundus- või reklaamilepinguid lennuettevõtjatega, kusjuures varem sõlmis neid lepinguid lennujaama käitajana CCIM ([14]). Ametliku uurimismenetluse käigus leidis kinnitust asjaolu, et tegelikult oli APFTE tegevuse eesmärk sõlmida nn turundduslepinguid lennuettevõtjatega ja neid ellu rakendada ([15]) ning kogu APFTE ülejäänud tegevus oli seotud selle põhiülesande toetamisega.

(29) Nende turunduslepingute sisu on üksikasjalikult analüüsitud põhjenduses 152 ja sellele järgnevates põhjendustes ning põhjenduses 189 ja sellele järgnevates põhjendustes.

(30) APFTE asutamise põhjus on seotud Montpellier' lennujaama käitaja muutumisega 2009. aastal. Lennujaama käitajana sõlmis CCIM otseselt lepinguid lennuettevõtjatega, need lepingud hõlmasid eeskätt lennujaamateenuseid, samuti sõlmiti ka turunduslepinguid. Prantsuse ametiasutuste esitatud dokumentidest ilmneb, et selline praktika algas 2001. aasta paiku. Turunduslepingute raames ostis CCIM teatud Montpellier' lennujaamas tegutsevatelt lennuettevõtjatelt, eeskätt odavlennuettevõtjatelt („low-cost") „turundusteenuseid". Nende lepingute alusel maksis CCIM asjaomastele lennuettevõtjatele teatud summasid, saades vastutasuks Montpellier' liini reklaami asjaomase

([12]) APFTE tegevuse aluseks on 1. juuli 1901. aasta seadus ühingulepingu kohta ja selle 16. augusti 1901. aasta rakendusdekreet.

([13]) Põhikirja artikkel 3.

([14]) Need asjaolud tulenevad ühemõtteliselt mitmest APFTE tegevusega seotud dokumendist, eeskätt 24. juuni 2010. aasta APFTE üldkogu avaistungi protokollist: „Alates 2001. aastast on Montpellier' kaubandus- ja tööstuskoda innustanud odavlennuettevõtjate tulekut Montpellier Méditerranée lennujaama. See tegevus on toimunud lennujaama arendamise raames, kuna kaubandus- ja tööstuskoda oli lennujaama kontsessionäär. 2009. aasta juulis sai kaubandus- ja tööstuskojast riikliku struktuuriüksusena Montpellier Méditerranée lennujaama järelevalve ja juhtimisega tegeleva aktsiaseltsi SA à Conseil de Surveillance et Directoire de l'Aéroport Montpellier Méditerranée lihtvähemusaktsionär. Seega ei olnud kaubandus- ja tööstuskoda enam lennujaama kontsessionäär ja tal ei olnud pädevust sõlmida odavlennuettevõtjatega lepinguid. Me käivitasime arutelu piirkonna prefektuuriga ja kõikide kohalike omavalitsustega, et asutada õiguslik struktuur, mis sõlmiks internetituruduse lepinguid„ Vt ka CCIMi 29. märtsi 2011. aasta üldkogu otsused: "Association de Promotion des Flux Touristiques et Economiques (Turismi- ja majandusvoogude edendamise ühendus, APFTE) püüab edendada lennutransporti kasutavate turistide saabumist. Ühendus võttis üle kaubandus- ja tööstuskoja reklaamilepingud, milles käsitletakse lennujaama kasutavate lennuettevõtjate klientidele suunatud reklaami. Praeguseks on sõlmitud kaks lepingut: esimene neist ettevõttega AIRPORT MARKETING SERVICES, mis hõlmab RYANAIRi teenindatavaid lennuliine ja teine ettevõttega […], mis hõlmab […] lennuliini."

([15]) Vt ka põhjendus 195, mis käsitleb turundusettevõtjaga sõlmitud lepingut, mis ei hõlma lennutransporti ja mida ei ole kunagi ellu rakendatud.

lennuettevõtja veebisaidil. Kuigi CCIM oli lennuettevõtjate ainus lepingupartner, pärinesid turundusteenuste ostmiseks kasutatavad vahendid mitte üksnes CCIMilt, vaid ka kohalikelt omavalitsustelt, kellega CCIM sõlmis omakorda vastavad kahepoolsed lepingud. Tegemist on samade kohalike omavalitsusasutustega, kes osalesid koos CCIMiga APFTE asutamises ja rahastamises 2010. aastal ([16]).

(31) APFTE ja selle asutajatest avalik-õiguslike liikmete tegevusega seotud dokumentidest, näiteks 24. juuni 2010. aasta APFTE asutava üldkogu istungi protokollist ilmneb, et APFTE asutati pärast seda, kui CCIMist sai 2009. aastal AMMi vähemusaktsionär. Kui CCIM ei olnud enam lennujaama kontsessionäär, ei saanud ta enam sõlmida „low cost" lennuettevõtjatega" lepinguid, et „soodustada odavlennuettevõtjate tulekut Montpellier' Méditerranée lennujaama". Seega oli APFTE asutamise käivitajaks „arutelu piirkonna prefektuuriga ja kõikide kohalike omavalitsustega, et asutada õiguslik struktuur, mis sõlmiks internetiturunduse lepinguid", mida varasemalt sõlmis lennujaama kontsessionäärina CCIM ([17]). Koostöö jätkumist odavlennuettevõtjatega peeti viljakaks seoses selle positiivse mõjuga kohalikule majandusele ([18]).

([16]) Vt CCIMi 26. mai 2010. aasta üldkogu otsuste punkt 6: „CCIM oli eri turundusettevõtjate ainus lepingupartner meie piirkonna turismi reklaamimiseks. Samaaegselt sõlmis CCIM lepingud omavalitsustega, kes osalesid turismi- ja kaubandusvoogude edendamises. [Üldine majanduslik ja finantskontroll] leidis, et CCIM kandis nii õiguslikke kui ka finantsriske, kuigi ta ei olnud enam kontsessionäär. Samas on nende majandus- ja turismivoogude mõju kohaliku turismi jaoks vaieldamatu. Turundusteenuste ostmiseks on praeguseks kulutatud 1,8 miljonit, kuid selle majanduslik mõju ulatub ligikaudu 60 miljonini. CCIM ja omavalitsused on seisukohal, et see tegevus peab jätkuma". Vt ka Languedoc-Roussilloni piirkonna nõukogu 20. juuli 2012. aasta istungi protokolli punkt 1: „Võttes arvesse muudatusi Montpellier' lennujaama käitamises, asutati turismi- ja majandusvoogude edendamise ühendus (APFTE), mille eesmärk on jätkata piirkonna reklaamimise edendamist koos Montpellier' lennujaama kasutavate lennuettevõtjatega".

([17]) Need asjaolud tulenevad ühemõtteliselt mitmest APFTE tegevusega seotud dokumendist, eeskätt 24. juuni 2010. aasta APFTE üldkogu avaistungi protokollist: „[CCIMi esindaja (kes valiti sellel koosolekul APFTE juhatajaks)] kutsus kokku kõik osalejad ja tänas neid kutsele reageerimise eest, vaatamata väga lühikesele etteteatamistähtajale. Turismivood, st eeskätt Põhja-Euroopast meie piirkonda odavlennuettevõtjate vahendusel saabuvad kliendid avaldavad märkimisväärset mõju kõikidele ettevõtjatele, kelle tegevus on seotud turismiga, aga ka kaubandusele ja kinnisvaraärile. Alates 2001. aastast on Montpellier' kaubandus- ja tööstuskoda innustanud odavlennuettevõtjaid alustama tegevust Montpellier Méditerranée lennujaamas. See tegevus on toimunud lennujaama arendamise raames, kuna kaubandus-tööstuskoda oli lennujaama kontsessionäär. 2009. aasta juulis sai CCIst riikliku struktuuriüksusena Montpellier Méditerranée lennujaama järelevalve ja juhtimisega tegeleva aktsiaseltsi SA à Conseil de Surveillance et Directoire de l'Aéroport Montpellier Méditerranée lihtvähemusaktsionär. Seega ei olnud CCI enam lennujaama kontsessionäär ja tal ei olnud pädevust sõlmida odavlennuettevõtjatega lepinguid. Me käivitasime arutelu piirkonna prefektuuriga ja kõikide kohalike omavalitsustega, et asutada õiguslik struktuur, mis sõlmiks internetiturunduse lepinguid. Selline ühenduse tüüpi struktuur peab hõlmama kolme juhtorganit, et olla vastavuses 2010. aasta jaanuaris Filloni ringkirjaga sätestatud õiguslike nõudmistega […]".

Seoses lennuettevõtjatega sõlmitud turunduslepingute toimimisega on selles protokollis täpsustatud: „Arutelu käigus sõna võtnud jurist […] teatas, et ta on alates 2001. aastast töötanud turunduslepingutega. Nende lepingute põhieesmärk on võimaldada eri odavlennuettevõtjate veebisaitidel reklaami pakkumist Montpellier' lennuliinidele. Nagu igasuguse reklaami puhul, sõltumata kasutatavast reklaamikanalist, esitatakse osutatud teenuste kohta arved. Sõltumata odavlennuettevõtjatega seotud probleemidest ja nende küsitavatest hindadest on nende mõju kohalike ettevõtjate jaoks märkimisväärne. Praegu on ühendus vorm õiguslikke nõudmisi silmas pidades kõige asjakohasem ning soodustab odavlennuettevõtjate dünaamikat silmas pidades piirkonna arengut. […]".

VT ka APFTE juhataja avaldus, mida tsiteeriti 8. aprilli 2015. aasta väljaandes Tribune Occitanie-Montpellier: „Kuna omavalitsused ei saanud sõlmida lennuettevõtjatega turunduslepinguid, tehti seda ühenduse kaudu, märgib APFTE juhataja […]. Omavalitsuses kajastatakse neid toetustena ning ühendus sõlmib internetiturunduse lepingud. Ma ei näe, et maksumaksja sellega seoses kannataks! Kaubandus- ja tööstuskoda asutas APFTE riigi talituste, eeskätt prefekti […] nõusolekul. Asjakohased materjalid esitati linnastu talitustele" (vt https://objectif-languedoc-roussillon.latribune.fr/entreprises/tourisme/2015-04-08/apres-le-gel-du-soutien-aux-compagnies-low-cost-a-montpellier-le-president-de-l-apfte-reagit.html, vaadatud 1. juulil 2019).

Vt ka Pays de l'Ori kommuunide omavalitsuse 23. juuni 2010. aasta otsused, milles selgitatakse odavlennuettevõtjate reisijavoogude positiivset mõju piirkonnale ja märgitakse seoses nende lennuettevõtjatega: „Nende lennuettevõtjate tegutsemine annab omavalitsustele rahalist kasu lennuliinide avamisele antava toetuse näol, mida makstakse kuni 3aastase perioodi jooksul, ning lennuliinide reklaamile antava abi näol, mille abil ostetakse reklaamipinda lennuettevõtjate veebisaitidel".

([18]) Vt 24. juuni 2010. aasta APFTE üldkogu avaistungi protokoll: „Sõltumata odavlennuettevõtjatega seotud probleemidest ja nende küsitavatest hindadest on nende mõju kohalike ettevõtjate jaoks märkimisväärne".

(32) APFTE üldkogu protokollist ilmneb seega, et ühenduse vorm on „õiguslikke nõudmisi silmas pidades kõige asjakohasem ning soodustab odavlennuettevõtjate dünaamikat silmas pidades piirkonna arengut“.

(33) Selline ühenduse vormis struktuur loodi esmalt koos kohalike eraõiguslike ettevõtjatega ning teises etapis kaasati avalik-õiguslikest üksustest liikmed. Sellise menetluse valis CCIM eesmärgiga kiirendada ühenduse moodustamist, võttes arvesse asjaolu, et omavalitsuste ja avalik-õiguslike üksuste esindajate nimetamine võtab rohkem aega. ([19])

(34) 2017. aastal otsustasid CCIM ja teised avalik-õiguslikud liikmed, et APFTE lõpetab alates 2018. aastast tegevuse – seejuures ühendust ennast ei likvideerita – seoses asjaoluga, et riigisiseste ning Euroopa tasandi kohtuvaidluste ja uurimismenetluste tulemusel seati selle õiguspärasus kahtluse alla ([20]). Prantsuse ametiasutuste väitel kinnitas APFTE 20. detsembri 2017. aasta üldkogu otsuse, mille kohaselt alates 2018. aasta suvest ei kasutata turismivoogude edendamiseks enam ühenduse vormi. Prantsuse ametiasutuste väitel teatas APFTE Ryanairile sellest otsusest 18. jaanuari 2018. aasta kirjaga.

3.2. **Koosseis ja organid**

(35) APFTE hõlmab ligikaudu 30 liiget, kellest umbes 20 ([21]) on eraõiguslikud üksused, kes tegutsevad täielikult või osaliselt turismi valdkonnas (hotellid, turismiga seotud majutusasutused jne). APFTE avalik-õiguslikud liikmed on lisaks CCIMile eespool nimetatud kohalikud piirkondlikud omavalitsusasutused, st Oksitaania piirkond, Hérault' departemang, Montpellier Méditerranée Métropole, Pays de l'Ori linnastu omavalitsus ja Montpellier' linn.

(36) APFTE asutamisel otsustasid asjaomased avalik-õiguslikud asutused moodustada ühendusele kolm juhtorganit, nimelt üldkogu (korraline või erakorraline), haldusnõukogu ja büroo (millesse kuuluvad juhataja, laekur ja sekretär), et järgida õiguslikke nõudmisi, mis tulenevad piirkondlike omavalitsuste ja avalik-õiguslike asutuste ja organisatsioonide ning eraõiguslike ettevõtjate asutatud ühinguid käsitlevast Prantsusmaa seadusest ([22]).

(37) APFTE põhikirja kohaselt kiidab üldkogu heaks lõppenud majandusaasta aruande, korraldab hääletuse järgmise majandusaasta eelarve kohta, teeb otsuseid päevakorda kantud küsimustes ja vahetab vajaduse korral välja haldusnõukogu liikmed. Üldkogu kinnitab uued liikmed nende osamaksu tasumise kuupäeva seisuga ja tuleb kokku vähemalt üks kord aastas. Kõik otsused tehakse antud häälte lihtenamusega, välja arvatud juhul, kui otsus on seotud lepingulise kohustusega, mille suurus ületab 10 000 eurot. Sel juhul on nõutav kahekolmandikuline häälteenamus. See puudutab näiteks kõiki turunduslepinguid, mille summa ületab 10 000 eurot.

(38) Põhikirjas nähakse samuti ette, et APFTE tegevust juhib üheksast kuni kahekümne viiest liikmest koosnev haldusnõukogu, mille liikmed nimetab ametisse üldkogu. Haldusnõukogu nimetab oma liikmete hulgast haldusnõukogu kinnitatud kodukorra kohaselt ametisse büroo, millesse kuuluvad juhataja, üks või mitu asejuhatajat, sekretär ja laekur. Haldusnõukogu kutsub kokku juhataja vähemalt kaks korda aastas ning vähemalt poolte liikmete nõudmisel, haldusnõukogu on otsustuspädev, kui esindatud on vähemalt kolmandik tema liikmetest. Otsused tehakse jooksvates küsimustes antud häälte lihtenamusega ning võetavate kohustuste puhul, mille kestus ületab ühe aasta ja millega seotud summa ületab 10 000 eurot, on nõutav kahekolmandikuline häälteenamus.

([19]) Vt 24. juuni 2010. aasta APFTE üldkogu avaistungi protokoll: „CCI otsustas esmajärjekorras moodustada selle ühenduse koos eraõiguslike ettevõtjatega, kuna omavalitsused ja avalik-õiguslikud üksused peavad vastu võtma otsused oma esindajate nimetamiseks, mis võtab teatava aja“.

([20]) Vt CCIMi 29. novembri 2017. aasta üldkogu otsused („Seoses Euroopa Komisjoni algatatud mitme uurimismenetlusega Prantsusmaa suhtes ning Anticori esitatud kaebustega APFTE ja mitme selle rahastaja kohta palus Hérault' prefekt APFTE liikmetel alates 2016. aastast leida APFTE asemel uus meetod piirkondlike turunduskampaaniate korraldamiseks. See tungiv palve muutus 2018. aastal nõudeks“), CCIMi 24. jaanuari 2018. aasta üldkogu otsuste protokoll, 28. juuni 2017. aasta ja 22. veebruari 2018. aasta Pays de l'Ori linnastu omavalitsuse üldkogu protokollid ja 25. aprilli 2017. aasta haldusnõukogu istungi protokoll.

([21]) Liikmete täpne arv on aastate lõikes muutunud.

([22]) See tuleneb 24. juuni 2010. aasta APFTE asutava üldkoosoleku protokollist.

(39) APFTE põhikirja kohaselt esindab juhataja ühendust kõigis tsiviilküsimustes ning tal on seoses nende küsimustega kõik volitused. See hõlmab APFTE jaoks kohustusi tekitavate lepingute ja kokkulepete allkirjastamist. Siiani on APFTE juhataja ametikohal olnud kolm eri isikut. Kõik need isikud on olnud eelnevalt seotud CCIMiga või APFTE rahastajatest piirkondlike omavalitsustega.

a) APFTE esimene juhataja oli 2010. aastal ja aastatel 2016–2019 CCIMi liige ning aastatel 2013–2015 CCIMi tehniline nõunik. See isik oli APFTE juhataja 2010. aasta juunist 2011. aasta märtsini ja 2012. aasta detsembrist vähemalt 2018. aastani ning APFTE asejuhataja (õigusega tegutseda APFTE juhataja nimel) 2012. aasta oktoobrist detsembrini.

b) APFTE juhataja ajavahemikul 2011. aasta aprillist 2012. aasta veebruarini oli samaaegselt CCIMi tehniline nõunik ajavahemikul 2011–2012 ([23]).

c) Tema eelkäija sel ametikohal (juhataja 2012. aasta veebruarist 2012. aasta detsembrini) oli samaaegselt Languedoc-Roussilloni piirkondliku majandus-, sotsiaal- ja keskkonnanõukogu esimees, tegemist on APFTE liikmest piirkondliku omavalitsuse asutusega.

(40) Lisaks sellele ilmneb APFTE ja tema juhtorganite ja komiteede istungite protokollidest ja aruannetest, et AFPTE juurde moodustati veel üks komitee, mis hõlmas kohalikke omavalitsusi ja CCIMi, kuid mitte eraõiguslikke liikmeid: tegemist oli „juhtimiskomiteega“ (Comité de Gouvernance) (alates 2011. aasta märtsist), mis nimetati hiljem „rahastajate komiteeks“ (Comité des Financeurs). Neid komiteesid ei ole põhikirjas nimetatud.

a) Juhtkomitee „ühendab [APFTE] rahastajatest omavalitsusasutusi“. Selle komitee tegevuse eesmärk oli „suunata ja kinnitada strateegilisi valikuid lennuliinide ja nendega seotud eelarve arendamiseks. Enne juhtkomitee loomist kutsuti selleks vajaduse korral kokku ettevalmistav koosolek koos omavalitsusasutuste tehniliste spetsialistidega“ ([24]). See komitee loodi kohalike omavalitsusasutuste nõudmisel, ([25]) kes soovisid olla kindlad, et rahastatavate turunduslepingute tingimusi ei määra kindlaks üksnes lennujaama uus käitaja AMM ([26]). Komisjoni käsutuses olevatest komitee aruannetest ilmneb, et komitee koosnes omavalitsusasutuste (piirkond, departemang, Pays de l'Or, Montpellier' linnastu, Montpellier' linn), CCIMi ja APFTE büroo esindajatest. Aruannetes on nimetatud samuti AMMi esindajat, kes tegi strateegilisi ettepanekuid APFTE rahastajatest liikmetele ([27]).

([23]) Vt 2. veebruari 2011. aasta CCIMi üldkogu otsused: „Käesolev ühendus on asutatud seoses CGEFI nõudmisega, mille kohaselt CCIM, kes on aktsiaseltsis Aéroport Montpellier Méditerranée muutunud vähemusosaliseks, ei saa enam „vahendada“ odavlennuettevõtjatega sõlmitavaid lepinguid. Ühendus asutati 2010. aasta juulis ja määras ametisse [APFTE juhataja 2010. aasta juunist 2011. aasta märtsini] ja […]. Asjakohane on määrata nende asemel ametisse uued isikud. 27. jaanuari 2011. aasta istungil võttis büroo vastu üldkogule tehtava ettepaneku nimetada CCI esindajateks APFTEs: [isik, kellest saab APFTE juhataja ajavahemikul 2011. aasta aprillist 2012. aasta veebruarini] ja […].“

([24]) Vt 28. märtsi 2011. aasta APFTE juhtkomitee loomist ette valmistava tehnilise koosoleku aruanne. Sellel koosolekul osalesid APFTE büroo liikmed, kõikide APFTE rahastajatest omavalitsusasutuste esindajad (piirkonna, departemangu, Montpellier' linnastu omavalitsuse, Pays de l'Ori kommuunide omavalitsuse, Montpellier' linna valitud esindajad), CCIMi esindaja ja Montpellier' lennujaama esindaja. Selle koosoleku kokkuvõttes on märgitud, et juhtkomitee „peab käivitama arutelu turismivoogude arengu kohta ning tegema strateegilised valikud mitmesuguste lennujaama pakutud lennuliinide kohta“.

([25]) Vt 8. aprilli 2011. aasta APFTE juhtkomitee istungi protokoll.

([26]) Vt 18. märtsi 2011. aasta APFTE haldusnõukogu istungi protokoll: „See komitee valib sihtpunktid turismi- ja majandusvoogude edendamiseks. Montpellier' linnastu ei nõustu rahastama tegevuskava, mis on seotud sellise piirkonna arendamisega, mida ta ei ole heaks kiitnud. Departemang ja piirkond nõustuvad sellise üksuse loomise vajadusega. Rahastajatest asutused soovivad osaleda nende piirkonda hõlmava turismi- ja majandustegevuse arendamise asjakohase strateegia väljatöötamises. Nad ei soovi ellu viia üksnes Montpellier' lennujaama tehtud valikuid“.

Vt ka 18. märtsi 2011. aasta APFTE üldkogu protokoll: „Omavalitsuste näol on tegemist rahastavate asutustega ning nende osalemine ja toetus on seejuures vältimatult oluline“. „Rahastajatel peab samuti olema uue juhtimisüksuse loomise abil võimalik osaleda uute avatavate lennuliinide valikus“.

([27]) Vt 28. märtsi 2011. aasta APFTE juhtkomitee esimest istungit ette valmistava tehnilise koosoleku aruanne: „Juhtkomitee peab käivitama arutelu turismivoogude arengu kohta ning tegema strateegilised valikud mitmesuguste lennujaama pakutud lennuliinide kohta.“

b) Lisaks sellele ilmneb APFTE tegevusega seotud dokumentidest, et see komitee nimetati hiljem, vähemalt alates 2012. aastast ümber „rahastajate komiteeks“ ning see hõlmas samu asutusi. Prantsuse ametiasutused kinnitasid, et APFTE väitel on „rahastamiskomitee“ ja „juhtkomitee“ näol tegemist sama organiga, mida nimetati eri perioodidel erinevalt.

3.3. **Otsuste vastuvõtmise menetlus APFTE raames**

(41) APFTE põhikirja ja Prantsuse ametiasutuste väidete kohaselt oli turunduslepingute sõlmimist käsitlevate APFTE otsuste vastuvõtmise menetlus järgmine.

— Geograafilisi piirkondi hõlmavad ettepanekud turismi valdkonna turunduslepingute kohta esitati haldusnõukogule, kes esitas nende ettepanekute kohta arvamuse.

— Seejärel esitati need ettepanekud heakskiitmiseks üldkogule.

— Kui üldkogu kinnitas need ettepanekud (üle 10 000 euro suurust summat hõlmavate turunduslepingute puhul kahekolmandikulise häälteenamusega), käivitati „avalik hankemenetlus“.

— Saadud pakkumiste analüüsi tulemused esitati haldusnõukogule, kes esitas nende kohta arvamuse.

— Need tulemused esitati seejärel üldkogule, kes andis juhatajale volitused allkirjastada hankelepingud (kõikide üle 10 000 euro suuruste turunduslepingute puhul oli nõutav kahekolmandikuline häälteenamus; otsus kanti üldkogu protokolli).

— Kohaldatava menetluse kohaselt koostati vajaduse korral ja saadeti välja kirjad pakkumiste tagasilükkamise kohta.

— Kohaldatava menetluse kohaselt koostati ja saadeti välja ka juhataja allkirjastatud kirjad kõikide vastuvõetud pakkumiste kohta, millele lisati juhataja allkirjastatud kohustuse võtmise akt ja hinnakiri.

(42) Kuid eespool osutatud teabest ei ilmne, et turismi valdkonna turunduslepingutega hõlmatavate geograafiliste sihtpiirkondade puhul kasutas APFTE tegelikkuses veel teisi organeid, kes sekkusid otsustusmenetlusse enne haldusnõukogu ja üldkogu tehtavaid otsuseid, määrates kindlaks eelarvega seotud valikud ja APFTE tegevussuunad (tehes seega otsuseid sõlmitavate turunduslepingute kohta).

(43) APFTE ning tema komiteede ja avalik-õiguslike liikmete aruannetest ja protokollidest ilmneb, et tegelikult määrasid turismiga seotud turundusteenuste jaoks eelistatud geograafilised sihtpiirkonnad kindlaks esialgu CCIM ja AMM ning alates 2011. aasta märtsist – seega enne seda, kui piirkondlikud omavalitsused APFTE-le rahalised vahendid eraldasid – piirkondlikud omavalitsusasutused ja CCIM ([28]). Piirkondlikud omavalitsusasutused ja CCIM olid eelistatavate lepingute osas kokku leppinud enne nende üldkogule esitamist. Alates 2011. aasta märtsist toimus see menetluse kohaselt järgmiselt: lisaks APFTE põhikirjas nimetatud organitele oli APFTE moodustanud veel teisi komiteesid, eeskätt juhtkomitee (mis loodi 2011. aasta märtsis) ja rahastajate komitee, mis olid tihedalt kaasatud üldkogule esitatavate turunduslepingute valikuprotsessi. Enne rahastajate komitee loomist oli AMMil oluline mõju APFTE sõlmitavate turunduslepingute valimisel. Piirkondlikud omavalitsusasutused ei nõustunud järgima AMMi valikuid, omamata manööverdamisvõimalust, ning seetõttu loodi juhtkomitee ([29]).

([28]) Vt põhjendus 40.

([29]) Vt 8. aprilli 2011. aasta APFTE juhtkomitee esimese istungi aruanne: „[…], Languedoc-Roussilloni piirkonna 1. asejuhataja märgib, et ta ei nõustu ilma eelneva aruteluta järgima ettevõtte Société Aéroportuaire tehtud valikuid; kui siiani kasutatud meetod peaks jätkuma, ei ole piirkond nõus rahastamist jätkama.“ „[…], Montpellier CCIMi esimees soovib, et kõnealune komitee määraks kindlaks strateegilised arengusuunad.“

(44) Küsimust APFTE rahastajatena tegutsevate avalik-õiguslike liikmete tegelikust mõjust ühenduse otsustusmenetlusele käsitletakse üksikasjalikult seoses rahaliste vahendite ja meetmete riigiga seostatavuse analüüsiga ([30]).

3.4. **Rahalised vahendid**

(45) APFTE rahalised vahendid hõlmavad i) üldkogu kindlaks määratud liikmetasusid ja ii) APFTE eri liikmete lisaks osamaksetele makstavaid iga-aastaseid tasusid. Nagu ilmneb järgmisest tabelist, pärineb suurem osa APFTE vahenditest liikmetest avalik-õiguslike üksuste iga-aastastest maksetest. Tegelikkuses moodustavad APFTE liikmete liikmetasud vaid tähtsusetu osa ühingu tuludest. Nende tasude suurus ulatus 50–100 euroni liikme kohta aastas ja nende aastane kogusumma ei ulatunud alates 2010. aastast üle 1 550 euro aastas.

([30]) Põhjendus 106 ja sellele järgnevad põhjendused.

Tabel 3

APFTE tulude päritolu ajavahemikul 2010–2019

Aasta	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 [1]	2019 [2]	2010–2019
Kohalike omavalitsusasutuste ja CCIMi toetused eurodes (asjaomase üksuse osamakse)											
Languedoc-Roussilloni piirkonna nõukogu (hilisem Oksitaania piirkond)	283 670	550 000	509 024	550 000	446 830	587 696	509 174	355 239	75 000	0	**3 866 633**
	(30 %)	(27 %)	(25 %)	(23 %)	(28 %)	(36 %)	(32 %)	(32 %)	(34 %)		**(29 %)**
Hérault' departemangu nõukogu	283 670	559 746	509 024	550 000	150 000	0	111 092	0	0	0	**2 163 532**
	(30 %)	(27 %)	(25 %)	(23 %)	(10 %)	(0 %)	(7 %)	(0 %)	(0 %)		**(16 %)**
Montpellier' linnastu omavalitsus (hilisem Montpellier Méditerranée Métropole) ja Montpellier' linn	283 670	730 473	706 524	747 500	644 331	747 500	692 015	505 865	75 000	0	**5 132 878**
	(30 %)	(36 %)	(35 %)	(31 %)	(41 %)	(46 %)	(44 %)	(45 %)	(34 %)		**(38 %)**
Pays de l'Ori linnastu omavalitsus	85 000	85 000	100 000	119 915	97 574	130 803	110 092	107 250	21 500	0	**857 134**
	(9 %)	(4 %)	(5 %)	(5 %)	(6 %)	(8 %)	(7 %)	(10 %)	(10 %)		**(6 %)**
CCIM (hilisem Hérault' kaubandus- ja tööstuskoda)	0 [3]	125 000	212 000	440 000	232 500	150 000	150 000	150 000	51 000	0	**1 510 500**
	(0 %)	(6 %)	(10 %)	(18 %)	(15 %)	(9 %)	(10 %)	(13 %)	(23 %)		**(11 %)**

Aasta	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (1)	2019 (2)	2010–2019
APFTE eri liikmete liikmetasud											
Liikmetasud suuruses 50–100 eurot	1 100	50	1 550	1 500	0	600	0	0	0	0	**4 800**
	(0,117 %)	(0,002 %)	(0,076 %)	(0,062 %)	(0 %)	(0,037 %)	(0 %)	(0 %)	(0 %)	(0 %)	**(0,035 %)**
(Liikmetasude osakaal APFTE üldeelarves											
Kohalike omavalitsusasutuste ja CCIMi toetused eurodes (asja-omase üksuse osamakse)											
APFTE eelarve kogumaht eurodes (4) (toetused ja liikmetasud kokku)	**937 110**	**2 050 269**	**2 038 112**	**2 408 915**	**1 571 235**	**1 616 599**	**1 572 373**	**1 118 354**	**222 500**	**0**	**13 535 477**

(1) Prognoositavad summad Prantsuse ametiasutuste esitatud andmete kohaselt.
(2) Prognoositavad summad Prantsuse ametiasutuste esitatud andmete kohaselt.
(3) Seejuures ilmneb Prantsuse ametiasutuste esitatud teabest, et CCIM maksis ajavahemikul 2010. aasta veebruarist kuni septembrini Ryanairile/AMSile […] euro suuruse summa enne esimese turunduslepingu sõlmimist 16. septembril 2010.
(4) Tuleb märkida, et komisjoni käsutuses olevate avalik-õiguslike liikmete otsuste kohaselt kinnitati ja maksti teatud aastatel avalik-õiguslike liikmete toetused APFTE-le alles järgmisel aastal. Vt ka põhjendus 49.

Allikas: Prantsuse ametiasutuste esitatud teave.

(46) Avalik-õiguslike üksuste makseid APFTE-le kasutati eeskätt APFTE ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud turunduslepingute puhul, millest suurema osa, ligikaudu 8,5 miljonit eurot ehk [60–70] % APFTE kogueelarvest ajavahemikul 2010–2019, ([31]) hõlmasid Ryanairi või tema tütarettevõtja AMSiga sõlmitud turunduslepinguid ([32]).

(47) Lisaks sellele ilmneb nende avalik-õiguslike üksuste APFTE eelarvesse tehtud eraldiste põhjendamiseks võetud otsuste analüüsist, et need üksused määravad oma tasude suuruse APFTE „reklaamikava prognoosi“ alusel, mille on kindlaks määranud rahastavad avalik-õiguslikud asutused ([33]) ja seejärel heaks kiitnud APFTE üldkogu, ning mis sisaldab üksikasjalikke juhiseid APFTE vahendite ettenähtud kasutuse kohta. Nendes kavades on eeskätt nimetatud reklaamitegevusega seotud sihtpunkte ([34]).

(48) Avalik-õiguslike asutuste tasu maksti APFTE-le antavate toetuste näol APFTE ja vastavate avalik-õiguste üksuste vahel sõlmitud kahepoolsete kokkulepete alusel. Prantsuse ametiasutused esitasid komisjonile suure osa neist kokkulepetest, kuid ilma nende kokkulepete lisadeta ([35]).

(49) Prantsuse ametiasutuste esitatud APFTE tegevusega seotud dokumentidest ilmneb, et avalik-õiguslikud asutused tegid korrapäraselt rahalisi eraldisi tabelis 3 esitatud eelarveaastate eest ajal, kui reklaamikava kohta oli (nende osalusel) juba otsus tehtud, ning lepingute pikendamine Ryanairi/AMSiga, mida on üksikasjalikult kirjeldatud põhjenduses 53 ja sellele järgnevates põhjendustes, juba allkirjastatud. Näiteks:

a) AMSiga sõlmitud 2010. aasta turunduslepingu kohta (leping kehtis 1. juulist 2010 kuni 31. detsembrini 2011) tehtud otsuse üle hääletati üldkogus 16. septembril 2010 ning APFTE allkirjastas lepingu samal päeval. Komisjoni käsutuses olevad piirkondlike omavalitsustega sõlmitud 2010. eelarveaastat hõlmavad rahastamiskokkulepped allkirjastati alles 2011. aastal ning 2011. eelarveaastat hõlmavad kokkulepped allkirjastati 2011. aasta juuni ja novembri vahel ([36]).

([31]) Vt tabel 4 põhjenduses 82.

([32]) Vt ka põhjendused 82, 107 ja sellele järgnevad põhjendused.

([33]) Vt 28. märtsi 2011. aasta juhtkomitee loomist ettevalmistava tehnilise koosoleku aruanne: „8. aprillil 2011 kinnitab juhtkomitee turistivoogudega seotud reklaami arengukava“.

([34]) Vt näiteks Montpellier' linnastu omavalitsuse otsused nr 10397 (29. september 2011) ja nr 11796 (25. juuli 2013). 29. septembri 2011. aasta otsuses, millega kiideti heaks 550 000 euro suuruse eraldise tegemine APFTE eelarvesse 2011. aasta eest, teatab Montpellier' linnastu omavalitsuse nõukogu: „Montpellier' linnastu omavalitsuse (CAM) tasu 2011. aasta eest ulatub kuni 25 %ni 2011. aasta turunduslepingute kogusummast, mille prognoositav suurus on hinnanguliselt 2 095 972 eurot, 20. aprilli 2011. aasta üldkogu istungil heakskiidetud sihtpunktide prognoositava reklaamikavaga seotud tasu maksimaalne suurus on 550 000 eurot. Kokkuleppe lisas esitatud sihtpunktide kava hõlmab […] Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni, Leeds-Bradfordi, […] ja Birminghami lennuliine. Seda tasu makstakse proportsionaalselt kuude arvule, mille jooksul need toimingud tehti, ning vastavate arvete esitamisel“.

([35]) Piirkonna kohta (Languedoc-Roussilloni piirkondlik nõukogu / Oksitaania piirkond) on komisjoni käsutuses APFTEga sõlmitud rahastamiskokkulepped, mis käsitlevad eelarveaastaid 2011–2017.
Departemangu kohta (Hérault' üldnõukogu) on komisjoni käsutuses APFTEga sõlmitud rahastamiskokkulepped, mis käsitlevad eelarveaastaid 2010 ja 2014.
Montpellier' linnastu omavalitsuse / Montpellier Méditerranée Métropole'i kohta on komisjoni käsutuses eelarveaastaid 2010–2016 käsitlevad APFTEga sõlmitud rahastamiskokkulepped.
Pays de l'Ori linnastu omavalitsuse kohta on komisjoni käsutuses APFTEga sõlmitud rahastamiskokkulepped, mis käsitlevad eelarveaastaid 2010–2018.
Montpellier' linna kohta on komisjoni käsutuses APFTEga sõlmitud rahastamiskokkulepped, mis käsitlevad eelarveaastaid 2011–2015.
CCIMi kohta ei ole Prantsuse ametiasutused esitanud ühtegi kokkulepet.
Muust komisjoni käsutuses olevast APFTE tegevust hõlmavast teabest ilmneb, et asjaolu, et komisjonile esitatud materjalide hulgas ei ole kokkuleppeid, ei tähenda, et sellel aastal asjaomane avalik-õiguslik asutus toetusi ei maksnud (vt tabel 3, milles on esitatud Prantsuse ametiasutuste teave eraldiste kohta, mille on APFTE eelarvesse teinud avalik-õiguslikud liikmed).

([36]) 2010. aasta puhul ei teinud CCIM eraldist APFTE eelarvesse pärast APFTE asutamist, vaid eraldas rahalised vahendid enne omavalitsuste eelarvehääletusi, eeskätt oli selle põhjuseks vajadus tagada, et AMSiga sõlmitud lepingud saaksid rahastatud ja püsiksid.

b) 2010. aastal AMSiga sõlmitud turunduslepingu Birminghami lennuliini käsitleva muudatuse üle hääletati üldkogus 20. aprillil 2011 ning APFTE allkirjastas selle 11. aprillil 2011. Komisjoni käsutuses olevad piirkondlike omavalitsustega sõlmitud rahastamiskokkulepped seoses 2011. eelarveaastaga allkirjastati alles 2011. aasta juuni ja novembri vahel ([37]).

c) Otsuse 2010. aasta kohta AMSiga sõlmitud turunduslepingu pikendamise kohta 2012. aastaks tegi juhtkomitee 23. septembril 2011, üldkogu teavitati sellest otsusest 19. oktoobri 2011. aasta istungil ([38]) (seejuures ei ilmne selle istungi protokollist, kas üldkogus toimus selles küsimuses hääletamine või mitte). Kirja lepingu pikendamise kohta allkirjastas APFTE juhataja 29. septembril 2011. Komisjoni käsutuses olevad piirkondlike omavalitsustega sõlmitud rahastamiskokkulepped seoses 2012. eelarveaastaga allkirjastati alles 2012. aasta aprilli ja oktoobri vahel ([39]).

d) Otsuse 2010. aasta kohta AMSiga sõlmitud turunduslepingu pikendamise kohta 2013. aastaks allkirjastas APFTE juhataja 23. veebruaril 2013. 2013. aasta eelarve ja turunduse tegevuskava, mis puudutavad Ryanairile selle lepingu alusel tehtavaid makseid, võeti APFTE üldkogus vastu 4. juulil 2013. ([40]) Komisjoni käsutuses olevad piirkondlike omavalitsustega sõlmitud rahastamiskokkulepped 2013. eelarveaasta kohta allkirjastati alles 2013. aasta aprilli ja novembri vahel ([41]).

e) 2014. aasta kohta andis üldkogu APFTE juhatajale volituse allkirjastada uued turunduslepingud Ryanairiga pärast 2013. aasta hankemenetlust 27. jaanuaril 2014. APFTE juhataja sõlmis need lepingud juba 22. novembril 2013. Komisjoni käsutuses olevad piirkondlike omavalitsustega sõlmitud rahastamiskokkulepped 2014. eelarveaasta kohta allkirjastati alles 2014. aasta veebruari ja oktoobri vahel ([42]).

f) 2013. aasta Ryanairiga sõlmitud turunduslepingu pikendamise üle 2015. aastaks hääletati üldkogus 11. detsembril 2014 ning APFTE allkirjastas selle pikendamise 19. detsembril 2014. Komisjoni käsutuses olevad piirkondlike omavalitsustega sõlmitud rahastamiskokkulepped seoses 2015. eelarveaastaga allkirjastati alles 2015. aasta juuni ja detsembri vahel ([43]).

g) 2013. aasta Ryanairiga sõlmitud turunduslepingu pikendamise üle 2016. aastaks hääletati üldkogus 30. mail 2016 ning APFTE allkirjastas pikendamislepingu 22. aprillil 2016. Komisjoni käsutuses olevad piirkondlike omavalitsustega sõlmitud rahastamiskokkulepped seoses 2016. eelarveaastaga allkirjastati alles 2016. aasta juuli ja detsembri vahel ([44]).

([37]) Komisjoni käsutuses ei ole CCIMiga sõlmitud rahastamiskokkuleppeid, kuid CCIMi üldkogu otsusest ilmneb, et 2011. aasta eest APFTE eelarvesse makstava CCIMi tasu käsitleva otsuse üle hääletati 18. juulil 2011.

([38]) Vt 19. oktoobri 2011. aasta APFTE üldkogu istungi protokoll: „2012. aasta kohta teatas juhataja üldkogule, et kuna 23. septembri 2011. aasta juhtkomitee istungil osalenud rahastajad […] otsustasid, et nende osalus toimub „nelja veerandi reegli“ alusel, ulatub ühenduse eelarve maht […] euroni koos maksudega, mis võimaldab säilitada vaid äriühinguga AMS sõlmitud turunduslepingud, st lepingud, mis hõlmavad Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni ja Leeds-Bradfordi ajaloolisi sihtpunkte“.

([39]) Komisjoni käsutuses ei ole CCIMiga sõlmitud rahastamiskokkuleppeid, kuid CCIMi üldkogu otsusest ilmneb, et 2012. aasta eest APFTE eelarvesse makstavat CCIMi tasu hõlmava otsuse üle hääletati 31. jaanuaril 2012.

([40]) Vt 4. juuli 2013. aasta APFTE üldkogu protokoll: „Võeti vastu eelarve ja internetiturunduse tegevuskava. Tegevuskava keskendub järgmistele lennusuundadele: RYANAIR: Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahn, Leeds-Bradford, Birmingham“.

([41]) Komisjoni käsutuses ei ole CCIMiga sõlmitud rahastamiskokkuleppeid, kuid CCIMi üldkogu otsusest ilmneb, et 2013. aasta eest APFTE eelarvesse makstavat CCIMi tasu käsitleva otsuse üle hääletati 4. veebruaril 2013.

([42]) Komisjoni käsutuses ei ole CCIMiga sõlmitud rahastamiskokkuleppeid, kuid CCIMi üldkogu otsusest ilmneb, et 2014. aasta eest APFTE eelarvesse makstavat CCIMi tasu käsitleva otsuse üle hääletati 20. juunil 2014.

([43]) Komisjoni käsutuses ei ole CCIMiga sõlmitud rahastamiskokkuleppeid, kuid CCIMi üldkogu otsusest ilmneb, et 2015. aastal APFTE eelarvesse makstavat CCIMi tasu käsitleva otsuse üle hääletati 28. jaanuaril 2015.

([44]) Komisjoni käsutuses ei ole CCIMiga sõlmitud rahastamiskokkuleppeid, kuid CCIMi üldkogu otsusest ilmneb, et 2016. aastal APFTE eelarvesse makstavat CCIMi tasu käsitleva otsuse üle hääletati 23. juunil 2016.

h) Uued 2017. aasta turunduslepingud Ryanairiga sõlmis APFTE 19. mail 2017 ning nende üle hääletati APFTE üldkogus 25. aprillil 2017. Komisjoni käsutuses olevad piirkondlike omavalitsustega sõlmitud rahastamiskokkulepped 2017. eelarveaasta kohta allkirjastati alles 2017. aasta juuni ja septembri vahel ([45]).

i) 2018. aasta kohta ei ole komisjoni käsutuses teavet Ryanairiga sõlmitud 2017. aasta turunduslepingu pikendamise kuupäeva kohta, kuid ainukeses komisjoni käsutuses olevas eelarveliste vahendite eraldamise kokkuleppes, st 2018. aasta märtsis APFTE ja Pays de l'Ori linnastu omavalitsuse vahel sõlmitud kokkuleppes, on osutatud Montpellier' reklaamimisele Valloonias, Rheinland-Pfalzis ja Yorkshire'is, mis on Ryanairi lennuliinide sihtkohad ([46]). Võib eeldada, et 2018. aasta eelarve kinnitas APFTE üldkogu viimast korda 20. detsembril 2017 ning sellega määrati kindlaks APFTE olemasolevad kohustused, sealhulgas kohustused Ryanairi vastu, enne kui lepingulised suhted CCIMi, piirkondlike omavalitsuste ja lennuettevõtjate vahel viidi üle uuele õiguslikule alusele ([47]).

(50) Lisaks sellele ilmneb APFTE üldkogu istungite protokollidest, et enne esimest toetuse maksmist APFTE-le väitsid omavalitsused, et nad soovivad omada hääleõigust nende rahastatavate turunduslepingutega hõlmatud asjaomaste lennuliinide kindlaksmääramisel, siiani oli need lennuliinid kindlaks määranud lennujaama käitaja AMM ([48]). Seega loodi APFTE juhtkomitee enne seda, kui omavalitsused maksid esimest korda APFTE-le toetusi.

(51) Lisaks sellele ilmneb rahastamiskokkulepete analüüsist, et piirkondlikel omavalitsustel säilis võimalus nõuda eraldatud vahendite teatavatel tingimustel tagasimaksmist (näiteks jätsid teatud omavalitsused endale õiguse nõuda vahendite eraldamist proportsionaalselt reklaamikava täitmisega või säilitasid õiguse rahastamiskokkuleppe tühistamiseks juhul, kui APFTE ei täida lepingulisi kohustusi, st ei taga üldkogu kinnitatud reklaamikava elluviimist). Eeskätt hõlmab see järgmist:

a) piirkonnaga sõlmitud kokkulepetes on sätestatud piirkonna õigus nõuda toetuse tagasimaksmist juhul, kui APFTE ei kasuta saadud vahendeid ettenähtud eesmärkidel, samuti on neis kokkulepetes nähtud ette kokkuleppe tühistamise võimalus;

b) departemanguga sõlmitud kokkulepetes on sätestatud õigus nõuda toetuse departemangule tagasimaksmist juhul, kui APFTE kasutab toetust eesmärkidel, mis ei ole kooskõlas kokkuleppe eesmärgiga. 2010., 2011. ja 2012. aasta kokkulepete eesmärgi kirjelduses on sõnaselgelt osutatud lepingute sõlmimisele AMSiga. Lisaks sellele hõlmavad kokkulepped sätet, millega antakse departemangule võimalus tühistada kokkulepe juhul, kui APFTE ei täida lepingulisi kohustusi;

c) Montpellier' linnastu omavalitsusega sõlmitud kokkulepetes nähakse ette, et toetust makstakse proportsionaalselt kuude arvule, mille jooksul sihtpunktide kavas ettenähtud tegevus toimub, ning vastavate arvete esitamisel. Lisaks sellele seatakse kokkulepetes omavalitsuse võimaldatava rahastamise tingimuseks APFTE lepinguliste kohustuste täitmine ning nähakse ette lepingu tühistamise võimalus;

([45]) Komisjoni käsutuses ei ole CCIMiga sõlmitud rahastamiskokkuleppeid, kuid CCIMi üldkogu otsusest ilmneb, et 2017. aastal APFTE eelarvesse makstavat CCIMi tasu käsitleva otsuse üle hääletati 28. juunil 2017.

([46]) 2017. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingute kirjeldus on esitatud põhjenduses 74 ja sellele järgnevates põhjendustes.

([47]) See ilmneb CCIMi 18. jaanuari 2018. aasta üldkogu otsusest.

([48]) Vt 18. märtsi 2011. aasta APFTE haldusnõukogu istungi protokoll: „See komitee valib sihtpunktid turismi- ja majandusvoogude edendamiseks. Montpellier' linnastu ei nõustu rahastama tegevuskava, mis on seotud sellise piirkonna arendamisega, mida ta ei ole heaks kiitnud. Departemang ja piirkond nõustuvad sellise üksuse loomise vajadusega. Rahastajatest asutused soovivad osaleda nende piirkonda hõlmava turismi- ja majandustegevuse arendamise asjakohase strateegia väljatöötamises. Nad ei soovi ellu viia üksnes Montpellier' lennujaama tehtud valikuid".

d) Pays de l'Ori linnastu omavalitsusega sõlmitud lepingutes on omavalitsuse võimaldatava rahastamise tingimuseks samuti seatud APFTE lepinguliste kohustuste täitmine (kokkuleppes on eraldi nimetatud AMSi/Ryanairiga sõlmitavaid lepinguid), neis on ette nähtud omavalitsuse õigus nõuda toetuse tagasimaksmist ja õigus kokkulepe tühistada juhul, kui APFTE ei täida lepingulisi kohustusi;

e) Montpellier' linnaga sõlmitud kokkulepetes on sätestatud, et APFTE peab omavalitsusele esitama tegevusaruande nende meetmete tulemuste kohta, mida APFTE on kirjeldanud toetustaotluse dokumentide esitamisel. Prantsuse ametiasutused ei edastanud neid toetustaotlusi, kuid komisjon järeldab käsitletavatest asjaoludest lähtuvalt, et need taotlused hõlmasid reklaamitegevusega seotud kava asjaomase eelarveaasta kohta. Lisaks sellele jätab omavalitsus endale õiguse tühistada kokkulepe juhul, kui APFTE ei täida lepingulisi kohustusi.

4. ABI ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

4.1. Meetmed

(52) Ametliku uurimismenetluse esemeks olevad meetmed on APFTE ja Ryanairi või tema tütarettevõtja AMSi vahel sõlmitud turunduslepingud. Ajavahemikul 2010–2018 sõlmisid Ryanair/AMS ja APFTE kolm turunduslepingute kogumit.

4.2. 16. septembri 2010. aasta leping ja selle muudatus ning kokkulepped lepingu pikendamise kohta

(53) 16. septembril 2010, vähem kui kolm kuud pärast asutamist, sõlmis APFTE lepingu AMSiga (edaspidi „2010. aasta leping"), mille allkirjastas APFTE juhataja; see leping sõlmiti ilma eelneva hankemenetluseta.

(54) Leping sõlmiti esialgu ajavahemikuks 1. juulist 2010 kuni 31. detsembrini 2011.

(55) Selle lepingu kohaselt kohustus AMS osutama APFTE-le teatavaid Ryanairi veebisaidi põhiseid turundusteenuseid. Lisaks sellele on lepingus sätestatud, et „käesoleva lepingu aluseks on Ryanairi kohustus tagada Montpellier" piirkonnas järgmised ühendused:

— Frankfurt-Hahni ja Montpellier' vahel, lennuliin sagedusega neli lendu nädalas suveperioodil ja vähemalt kaks lendu nädalas talveperioodil;

— Bruxelles Sud-Charleroi ja Montpellier' vahel, lennuliin sagedusega vähemalt kolm lendu nädalas aasta ringi;

— Leeds-Bradfordi ja Montpellier' vahel, lennuliin sagedusega vähemalt kaks lendu nädalas suveperioodil" ([49]).

(56) Lepingus on üksikasjalikult kirjeldatud *„turundusteenuste paketis esitatud pakkumist"*, mida AMS kohustub APFTE-le osutama ning mis on kokku võetud alapunktides a ja b.

a) 2010. aasta jaoks hõlmab see pakkumine viit lõiku, millest igaüks hõlmab 150 sõna ning mis esitatakse jaotises „Top five Things to Do" Ryanairi veebisaidi leheküljel „Destination Montpellier", kaht veebilinki APFTE määratud veebisaidile, mis asuvad samas jaotises „Top Five Things to Do" leheküljel „Destination Montpellier" ning üht veebilinki APFTE määratud veebilehele veebisaidi www.ryanair.com ingliskeelsel, saksakeelsel ja hollandikeelsel avalehel ning Belgia avalehtedel (prantsuse ja hollandi keeles) 55 päeva jooksul. Nende teenuste hind on kindlaks määratud summas […] eurot.

([49]) Lepingu punkt 1.3.

b) 2011. aasta jaoks hõlmab pakkumine kõiki 2010. aasta jaoks ette nähtud teenuseid ning sellele lisandub APFTE kujundatud „klõpsatav graafiline bänner (200x110 px)“ Ryanairi veebisaidi lehel „Discover Europe“ 12 kuu jooksul ning rubriik „Destination du Jour (Päeva sihtkoht) (APFTE määratud tekst, pilt ja veebilink)“ veebisaidi www.ryanair.com ingliskeelsel, saksakeelsel ja hollandikeelsel avalehel ning Belgia avalehtedel (prantsuse ja hollandi keeles) kokku kahe nädala jooksul. Nende teenuste hind on kindlaks määratud summas […] eurot.

(57) Lisaks sellele on lepingus eraldi ette nähtud, et AMSi osutatavate turundusteenuste hinnad „on seotud Ryanairi võetud kohustusega tagada Montpellier' piirkonna ühendused Frankfurt Hahni, Brüssel-Charleroi ja (…)“ ning on sätestatud, et „selle kohustuse mittetäitmisel vaadatakse hinnad üle ning selle kohta võetakse vastu muudatus“ ([50]).

4.3. **20. aprilli 2011. aasta muudatus**

(58) 16. septembri 2010. aasta lepingut muudeti 20. aprilli 2011. aasta muudatusega, mille eesmärk oli lepingus juba nimetatud kolmele lennuliinile lisada uus lennuliin Birminghami.

(59) Muudatuse sätete kohaselt tugineb muudatus „Ryanairi kohustusele tagada Montpellier' piirkonnas Birminghami ja Montpellier' vahel lennuliin sagedusega vähemalt kaks lendu nädalas suveperioodil“. Sellega nähakse lisaks ette, et APFTE ostab AMSilt järgmised turundusteenused:

— veebilink APFTE määratud veebisaidile, mis esitatakse veebisaidi www.ryanair.com ingliskeelsel avalehel 14 päeva jooksul aastas;

— rubriik „Destination du Jour“ (APFTE määratud tekst, pilt ja veebilink) veebisaidi www.ryanair.com ingliskeelsel avalehel kokku ühe nädala jooksul aastas.

(60) Nende teenuste hind oli kindlaks määratud summas […] eurot. Muudatuse sätete kohaselt maksab APFTE selle summa iga kuu eest tasutavate […] euro suuruste maksetena AMSi arvete esitamisel muudatuse kohaldamise perioodi iga aasta eest aprillist kuni oktoobrikuuni.

4.4. **2010. aasta turundusteenuste lepingu pikendamise kohustuse võtmise esimene kinnitus**

(61) APFTE saatis AMSile 2010. aasta lepingu pikendamise kohustuse võtmise kinnituse 29. septembri 2011. aasta kirjaga. Kirja eesmärk oli pikendada 2010. aasta lepingut täiendavalt ühe aasta pikkuseks perioodiks alates 1. jaanuarist 2012 kuni 31. detsembrini 2012. Selle kinnituse kohaselt kohustub APFTE pikendama 2010. aasta lepingut järgmiste Ryanairi käitatavate lennuliinide jaoks: Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahn ja Leeds-Bradford.

4.5. **2010. aasta turundusteenuste lepingu pikendamise kohustuse võtmise teine kinnitus**

(62) 25. veebruari 2013. aasta kirjaga saadeti AMSile 2010. aasta lepingu pikendamise kohustuse võtmise teine kinnitus. Kirja eesmärk oli pikendada 2010. aasta lepingut täiendavalt veel ühe aasta pikkuseks perioodiks alates 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2013 ning „see põhineb järgmistel Ryanairi käitatavatel lennuliinidel: Bruxelles Sud-Charleroi, Frankfurt-Hahn, Leeds-Bradford ja Birmingham“ ([51]).

([50]) Lepingu punkt 5.3.
([51]) 25. veebruari 2013. aasta muudatus.

4.6. **22. novembri 2013. aasta lepingud**

(63) Seoses AMSiga 2010. aastal sõlmitud ja hiljem kuni 2013. aasta detsembri lõpuni pikendatud lepingu tähtaja lõppemisega pidas APFTE vajalikuks korraldada uue turunduslepingu sõlmimiseks hankemenetlus *„iga sihtkoha jaoks eraldi“*, sest seda nõudsid hankemenetlustega seotud eeskirjad ([52]).

(64) 2. oktoobril 2013 korraldas APFTE hankemenetluse Montpellier' turismi- ja majandusvoogude reklaamimise turundusteenuste ostmiseks 2014. aastal.

(65) Hankemenetluses on märgitud, et pakkujad peavad tegema ettepaneku „Montpellier'le suunatud turismi- ja majandusvoogude reklaamimise tagamiseks kõikide turul pakutavate reklaamikanalite kaudu“. Sellega seoses on loetletud järgmised reklaamikanalid: „raadiokampaaniad; telekampaaniad; teavitamine sotsiaalvõrgustikes (Facebook, Twitter, Youtube jne); osalemine laatadel ja näitustel; Montpellier' sihtkoha tuntust ja nähtavust suurendavate sündmuste spondeerimine; spetsialistide koolitusreisid, pressiesindajate reisid“ ning digitaalne teavitamine. Pakkumiskutse kohaselt „peavad äriühingud igal juhul esitama oma veebisaidil veebilingi APFTE veebisaidile (go to Montpellier)“. Viimatinimetatud tingimus oli ainuke teenuseosutajale esitatav kohustuslik kriteerium.

(66) Pakkumiskutse kohaselt jaguneb hange viieks „hankeosaks“, „Brüssel-Charleroi“, Frankfurt-Hahn“, „Leeds“, „Birmingham“ ja „[…]“. Iga osa kohta on pakkumiskutses märgitud kriteeriumid, mis on seotud lennuliikluse pakkumisega: pakutav minimaalne istekohtade arv aastas, saabuvate reisijate minimaalne arv aastas, hooajalisuse näitaja (aastaringne või hooajaline teenindamine), minimaalne lendude arv nädalas ja lennuliini käivitamise alguskuupäev.

(67) Võib eeldada, et pakkumiskutse eesmärk ei olnud mitte teatud internetiturunduse pakkujate valimine, vaid lennuettevõtjate valimine, kes pakuvad selliseid teenuseid lisaks lennuliinide käitamisega seotud tegevusele ning kes kohustuvad täiendavalt pakkuma lennuveoteenuseid Montpellier' lennujaama ja eri „hankeosadega“ hõlmatavate sihtpunktide vahel, kohaldades pakkumiskutses esitatud hooajalisuse, lennusageduse, saabuvate reisijate minimaalse arvu ja lennuliini avamise kuupäevaga seotud tingimusi.

(68) Pakkumiskutses nimetatud hankeosad „Brüssel-Charleroi“, „Frankfurt-Hahn“, „Leeds“ ja „Birmingham“ ning nendega seotud minimaalsed lendude sagedused vastavad täpselt neljale lennuliinile sihtpunktidesse, mida Ryanair Montpellier'st hankemenetluse väljakuulutamise ajal juba käitas.

(69) Üksnes hankeosa „[…]“ ei vastanud Ryanairi käitatavale lennuliinile, vaid seda käitas teine Montpellier' lennujaamas tegutsev lennuettevõtja, kellega APFTE oli samuti varem sõlminud turunduslepingu. Selle hankeosa maksimaalne väärtus, mis oli hinnanguliselt […] eurot aastas ilma maksudeta, oli oluliselt väiksem eelneva nelja hankeosa maksimaalsetest väärtustest (mis jäid ühe osa kohta vahemikku […] eurot aastas ilma maksudeta kuni […] eurot aastas ilma maksudeta) ([53]).

(70) Ryanair oli ainuke lennuettevõtja, kes esitas pakkumise hankeosadele „Brüssel-Charleroi“, „Frankfurt-Hahn“, „Leeds“ ja „Birmingham“.

(71) Hankemenetluse tulemusel sai Ryanair neli hankeosa ning Ryanair sõlmis APFTEga 22. novembril 2013 üheks aastaks lepingud („2013. aasta lepingud“) kolme esimese hankeosa kohta kogusummas ligikaudu […] eurot („Brüssel-Charleroi“ puhul kokkuleppeline summa […] eurot, „Frankfurt-Hahni“ puhul kokkuleppeline summa […] eurot ja „Leeds-Bradfordi“ puhul kokkuleppeline summa […] eurot).

([52]) Vt näiteks 4. juuli 2013. aasta APFTE büroo aruanne, lk 1: „[APFTE juhataja] teatab, et ühendusel on kohustus kuulutada internetiturunduse lepingute jaoks välja pakkumismenetlus, kuna 2010. aastal Airport Marketing Service'iga sõlmitud lepingu lõpptähtaeg on saabumas“; ja lk 2: „kuna Airport Marketing Service'iga sõlmitud lepingu lõpptähtaeg on saabumas, kuulutatakse välja hankemenetlus üksnes selle lepinguga hõlmatud lennuliinide kohta, iga sihtpunkti jaoks eraldi“. Vt 4. juuli 2013. aasta APFTE üldkogu protokoll.

([53]) Hankemenetluse tulemusel jäi see hankeosa „[…]“ samale lennuettevõtjale, kellega APFTE oli varem selle sihtpunkti jaoks sõlminud turundusteenuste lepingu.

(72) Seevastu neljanda hankeosa „Birmingham“ jaoks lepingut ei sõlmitud, ametlikult toodi selle põhjuseks „*rahastamise puudumine selle hankeosa jaoks*“ ([54]). Sellega seoses märgib komisjon, et Ryanair lõpetas Montpellier' ja Birminghami vahelise lennuliini käitamise 2013. aasta novembris.

(73) 2013. aastal Ryanairiga sõlmitud lepinguid hankeosade „Brüssel-Charleroi“, „Frankfurt-Hahn“ ja „Leeds“ kohta pikendati kaks korda, kuni 2016. aasta lõpuni, nende lepingutega seotud summa ulatus […] euroni aastas:

— 19. detsembril 2014 pikendas APFTE oma juhataja allkirjastatud kolme kirjaga Ryanairiga sõlmitud reklaamiteenuste pakkumist 2015. aastaks kõigi kolme asjaomase sihtpunkti kohta (Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahn, Leeds-Bradford), lepingu väärtus oli […] eurot Brüssel-Charleroi puhul, […] eurot Frankfurt-Hahni puhul ja […] eurot Leeds-Bradfordi puhul;

— 22. aprillil 2016. aastal sõlmis APFTE oma juhataja kolme allkirjastatud kirjaga reklaamiteenuste osutamise lepingut teist korda pikendava lepingu 2016. aastaks kõigi kolme asjaomase sihtpunkti kohta, lepingu väärtus oli […] eurot Brüssel-Charleroi puhul, […] eurot Frankfurt-Hahni puhul ja […] eurot Leeds-Bradfordi puhul.

4.7. **19. mai 2017. aasta lepingud**

(74) 13. märtsil 2017 kuulutas APFTE välja uue hankemenetluse turundusteenuste ostmiseks Montpellier'sse suunduvate „turismi- ja ärivoogude“ reklaamimiseks ühe aasta jooksul, koos lepingu pikendamise võimalusega. Hanke tehnilises kirjelduses jaotati hange eri „osadeks“, millest igaüks vastas teatavale Euroopa piirkonnale. Hankeosad vastavad piirkondadele, mille elanikud on turundusteenuste sihtrühmadeks.

(75) Erinevalt 2013. aasta pakkumiskutsest ei osutatud uues pakkumiskutses konkreetselt lennuveoteenuste osutamisele või konkreetsetele lennujaamadele, määratleti 7 eri hankeosa, mille nimetused olid „Valloonia“, „Rheinland-Pfalz“, „Yorkshire“, „[…]“, „[…]“, „[…]“ ja „[…]“. Komisjon märgib, et hankeosad nimetustega „Valloonia“, „Rheinland-Pfalz“ ja „Yorkshire“ vastavad piirkondadele, kus asuvad kolm lennujaama, millesse Ryanair käitas Montpellier'st lennuliine juba pakkumiskutse esitamise ajal ([55]).

(76) Pakkumiskutses on märgitud, et valikukriteeriume kaalutakse järgmiselt: teenuse hind 40 % ja tehniline väärtus 60 %.

(77) Hankeosade „Valloonia“, „Rheinland-Pfalz“ ja „Yorkshire“ kohta esitati igaühe puhul kaks pakkumist. Üheks pakkumise esitajaks kõigi nende kolme hankeosa kohta oli Ryanair. Kõikide nende hankeosade kohta esitas ühe konkureeriva pakkumise internetiturunduse ettevõtja […] (kelle näol ei ole tegemist lennuettevõtjaga). Esitatud pakkumised hankeosade kaupa olid järgmised:

— hankeosa „Valloonia“: Ryanair […] eurot, […] […] eurot;

— hankeosa „Rheinland-Pfalz“: Ryanair […] eurot, […] […] eurot;

— hankeosa „Yorkshire“: Ryanair […] eurot, […] […] eurot.

(78) Kõik kolm hankeosa sai Ryanair, kelle pakkumine oli kõikidel juhtudel täpselt […] euro võrra odavam kui […] oma. Prantsuse ametiasutused ei ole edastanud teavet selle kohta, et APFTE oleks huvi tundnud sellise ühtlase hinnaerinevuse vastu kahe konkureeriva pakkumise vahel.

(79) Seega sõlmis APFTE 19. mail 2017 Ryanairiga lepingud, mille väärtus oli ligikaudu […] eurot (lepingud hõlmasid Valloonia, Rheinland-Pfalzi ja Yorkshire hankeid ja nende väärtus oli vastavalt […] eurot ilma maksudeta, […] eurot ilma maksudeta ja […] eurot ilma maksudeta).

([54]) Vt 24. veebruari 2014. aasta APFTE haldusnõukogu aruanne, lk 1.
([55]) Vt põhjendus 16.

(80) Hanke tehnilise kirjelduse kohaselt on tegemist lepinguga, milles nähakse ette teenuste ostutellimuste esitamine ja turundusteenuste eest esitatakse arve üksnes juhul, kui APFTE esitab teenuse ostutellimuse. APFTE väljastatud ostutellimustest ilmneb, et teatud sihtpiirkonnaga (Valloonia, Rheinland-Pfalz, Yorkshire) seotud makseid tehti kahes jaos: üks makse perioodi „kevad/suvi“ eest ja teine makse perioodi „sügis/talv“ eest. Komisjon märgib, et need kaks perioodi vastavad Rahvusvahelise Õhutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) kindlaks määratud tsiviillennunduses kasutatavatele hooaegadele (aprillist septembrini ja oktoobrist märtsini).

(81) Ryanairiga sõlmitud lepingud on ainukesed lepingud, mida APFTE selle hankemenetluse alusel rakendas.

a) Hankeosade […] ja […] puhul osutus valituks ettevõtja […], kes edestas ettevõtjat […] (sama hinnaga, kuid erinevate turundusteenuste tingimustega pakkumine). APFTE ja […] vahel sõlmitud tehing sisaldas nõuet ostutellimuste esitamise kohta. Pakkumise hind mõlema hankeosa puhul kokku oli […] eurot. Samas ilmneb Prantsuse ametiasutuste esitatud teabest, et APFTE ei esitanud ühtegi ostutellimust selle tehingu raames.

b) Hankeosade […] ja […] kohta esitas pakkumise üksnes ettevõtja […] (kokku […] euro ulatuses). APFTE otsuse kohaselt tunnistati need hankeosad kehtetuks, kuna […] esitatud pakkumine ei olnud nõuetekohane, sest sellega seotud materjalidele ei olnud lisatud ühikuhindu hõlmavat hinnakirja.

4.8. **Eelarve (abi rahastamiseks kasutatavate vahendite päritolu)**

(82) Prantsuse ametiasutuste esitatud teabe kohaselt maksis APFTE oma eelarvest Ryanairile/AMSile järgmised summad.

Tabel 4

APFTE maksed Ryanairile/AMSile alates 2010. aastast

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010–2019
Ryanairile/AMSile tehtud maksed eelarveaastate lõikes	**[…]** (tegelikud maksed tehti ajava-hemikul 2010–2011)	**[…]** (tegelikud maksed tehti ajava-hemikul 2011–2012)	**[…]** (tegelikud maksed tehti ajava-hemikul 2012–2013)	**[…]** (tegelikud maksed tehti ajava-hemikul 2013–2014)	**[…]** (tegelikud maksed tehti ajava-hemikul 2014–2015)	**[…]** (tegelikud maksed tehti ajava-hemikul 2015–2016)	**[…]** (tegelikud maksed tehti ajava-hemikul 2016–2017)	**[…]** (tegelikud maksed tehti ajava-hemikul 2018. aast-ast 2019. aasta veebruarini)	**[…]** [1]	**[…]**	856 089 904
APFTE eelarve eurodes (vt ka tabel 3)	937 110	2 050 269	2 038 112	2 408 915	1 571 235	1 616 599	1 572 373	1 118 354	222 500	0	13 535 477

[1] 2017. aastal otsustasid CCIM ja teised avalik-õiguslikud liikmed, et APFTE lõpetab alates 2018. aastast tegevuse – kusjuures ühendust ennast ei likvideerita – seoses asjaoluga, et riigisiseste ja Euroopa tasandi kohtuvaidluste ja uurimismenetluste tulemusel seati selle õiguspärasus kahtluse alla, vt põhjendus 34.

Allikas: Prantsuse ametiasutuste esitatud teave.

(83) Prantsuse ametiasutuste väitel ei maksnud APFTE pärast 2019. aasta aprilli Ryanairile turundusteenuste osutamise eest.

4.9. **Menetluse algatamise põhjuste kirjeldus**

(84) Komisjon algatas 4. juulil 2018 ametliku uurimismenetluse, kuna ta ei saanud välistada, et põhjenduses 52 ja sellele järgnevates põhjendustes kirjeldatud meetmete näol on tegemist Ryanairile ja tema tütarettevõtjale AMS antud riigiabiga.

5. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

5.1. **Kaebuse esitaja**

(85) Kaebuse esitaja kinnitab oma kaebuses esitatud väiteid, mille kohaselt APFTE näol oli tegemist vahendiga riigiabi üleandmiseks Ryanairile/AMSile.

5.2. **Ryanair**

(86) Ryanair ei nõustu komisjoni analüüsiga. Ryanairi väitel osutasid AMS ja Ryanair turundusteenuseid turuhinnaga ja need rahuldasid APFTE vajadusi. APFTE huvi sõlmida turundusteenuste lepingud oli seotud sooviga tekitada huvi välisriikide turistide seas, kes olid maksujõulised ja võisid kaasa aidata piirkonna turismitegevuse arengule. Ryanairi väitel ei olnud tema enda turundusega seotud kulud suunatud eriomaselt välisturistidele, kuna Ryanair ei võta arvesse turismiga seotud kulusid. Seetõttu oli APFTE huvitatud välisturistidele suunatud turundusega seotud kuludest, samas kui Ryanair, isegi kui ta kandis turismiga seotud kulusid, pidas ühtaegu silmas piirkonnas elavaid reisijaid, kes alustasid reisi Montpellier' lennujaamast. Ryanair märkis samuti, et tema lendude täituvuse määr oli tänu Ryanairi tulujuhtimissüsteemile (*yield management*) tagatult suur ([56]).

(87) Teise võimalusena ei nõustu Ryanair komisjoni järeldustega turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavuse kohta vaadeldaval juhul, abisaaja määratlusega, abi valikulisusega ning abi riigiga seostatavusega.

(88) AMS ei esitanud märkusi.

5.3. **APFTE**

(89) APFTE eitab mis tahes eelise andmist Ryanairile. Tema väitel on vaidlusaluste summade näol tegemist turutingimustel makstud tasuga osutatud teenuste eest. APFTE täpsustab, et ta tegutses avaliku sektori teenuseostjana ning reklaamitoimingud on Montpellier' ja selle ümbruskonna üldise turundusstrateegia osa.

(90) APFTE märgib, et pakkumiskutses nimetatud piirkondade üle on üldkogus ja haldusnõukogus toimunud arutelu ja nendega seoses on tehtud strateegilisi valikuid. APFTE osutab tema põhikirjas kajastatud tegutsemise meetoditele ning järeldab, et ühenduse võetud otsuseid ei saa riigiga seostada.

(91) Teise võimalusena, kui komisjon siiski peaks jääma oma seisukoha juurde, mille kohaselt APFTE rakendas Ryanairi kasuks sekkumismeetmeid, leiab APFTE, et need on kooskõlas 2005. aasta ühenduse suunistega ([57]) lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest käitatavate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta.

([56]) Tulujuhtimissüsteem innustab Ryanairi võimalikke kliente valima konkreetseid sihtpunkte Ryanairi jaoks väga sobivate hindadega. Ryanairi sellise strateegia üks põhikomponente seisneb maksimaalse hinna väljaselgitamises, mida reisija on valmis oma lennupileti eest maksma, tagades samas lennukite optimaalse täituvuse eesmärgiga suurendada ettevõtte tulu ja laiendada oma tegevust Euroopa turul. Vt Ryanairi 2011. aasta majandusaruanne: „Ryanair sets fares on the basis of the demand for particular flights and by reference to the period remaining to the date of departure of the flight, with higher fares charged on flights with higher levels of demand and for bookings made nearer to the date of departure. Ryanair also periodically runs special promotional fare campaigns." (https://www.ryanair.com/doc/investor/2011/Annual_Report_2011_Final.pdf, vaadatud 1. juulil 2019).

([57]) Komisjoni teatis: ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1).

(92) Veel ühe lisavõimalusena, kui komisjon peaks siiski leidma, et Ryanairile ja AMSile anti abi, leiab APFTE, et Ryanair peaks tagasi maksma üksnes vahe teenuste eest makstud tasu ja turuhinna vahel, kuna APFTE on seisukohal, et need teenused kuuluvad APFTE avaliku sektori poliitiliste ülesannete hulka ja on ühenduse jaoks kasumlikud.

5.4. **Oksitaania piirkond**

(93) Oksitaania piirkond leiab, et kaebus ei ole põhjendatud ning väidab, et APFTE tegevus on kõikide kohaliku ja piirkondliku tasandi huvirühmade jaoks avaldanud positiivset turismi ja majanduse arenguga seotud mõju. Ta leiab, et APFTE tegevus võimaldab välja kujundada rahvusvahelisemat klientuuri ja aitab sektori ettevõtetel jätkata tegevust pikema perioodi kestel.

(94) Piirkond täpsustab, et APFTE raames on turismiga seotud atraktiivsust suurendavate turunduskampaaniatega seotud otsused teinud peamiselt üldkogu, kus igal liikmel on üks hääl ning otsused tehakse üldjuhul kahekolmandikulise häälteenamusega.

(95) Oksitaania piirkond lisab, et APFTE tegevus seisneb pakkumiskutsete väljakuulutamises, mis hõlmavad selliste teenuste osutamist, mis suurendavad asjaomase piirkonna nähtavust ja atraktiivsust. Läbirääkimised olid avatud kõikidele ettevõtjatele, kes olid suutelised esitama hanke tehnilisele kirjeldusele vastava pakkumise, sealhulgas ka kaebuse esitajale.

5.5. **Herault' kaubandus- ja tööstuskoda („CCI Hérault", endine CCIM)**

(96) Hérault' kaubandus- ja tööstuskoda leiab, et APFTE tegevus Montpellier' piirkonna reklaamimiseks Belgia, Madalmaade, Saksamaa, Inglismaa ja […] elanike seas hoogustab piirkonna majandust tänu selle tegevuse ülekanduvale majandusmõjule. Ta lisab, et tänu APFTE liikmete solidaarsusele vastab ühenduse tegevus piirkonna majanduse ja turismi arengu vajadustele ning see areng on täiel määral APFTE ja Hérault' kaubandus- ja tööstuskoja vastutusalas.

5.6. **Montpellier Méditerranée Métropole**

(97) Montpellier Méditerranée Métropole leiab, et atraktiivsuse tõstmise strateegia rakendamine on vajalik piirkonna arendamiseks, majanduse toetamiseks ja tööpuuduse vastu võitlemiseks. Ta täpsustab, et APFTE näol on tegemist avalik-õiguslike ja eraõiguslike partnerite mittetulundusühinguga ning liikmete ühine huvi on viia ellu tegevust, mille eesmärk on turismi edendamine ja areng, see eesmärk vastab samal ajal nende piirkondade arenguga seotud avalikule huvile ning tegevuse arendamisega seotud eraõiguslikele huvidele.

(98) Montpellier Méditerranée Métropole leiab, et APFTE tellitud turundusteenused vastavad tegelikele vajadustele ja eesmärgile ning et nende teenuste puhul on rakendatud konkurentsi võimaldavaid menetlusi, mis ei võimalda neid meetmeid pidada valikuliseks (Ryanair on võitnud vaid teatud osa APFTE väljakuulutatud hangetest). Lisaks sellele leiab Montpellier Méditerranée Métropole, et kõnealuseid teenuseid ei saa käsitada abina: ühelt poolt ei anta nendega eelist, kuna Ryanairi saadav tasu ei ole turuhinnast kõrgem, teiselt poolt ei ole need meetmed seostatavad riigiga, kuna APFTE otsuste puhul on arvesse võetud eraõiguslikke struktuure, kes moodustavad ühenduse liikmetest enamiku ja kellel on märkimisväärne otsustusõigus.

5.7. **[…]**

(99) APFTE liige […] leiab, et selline ühendus võimaldab jagada mitmesuguste meetmete võtmise kohustust sektori eraõiguslike üksuste ja omavalitsusasutuste vahel. Ta lisab, et ühenduse vastuvõetud otsused on seotud piirkonna kõigi elanike ja ettevõtjate ühishuvidega. Ta leiab, et selline avaliku sektori ja erasektori jõupingutuste koondamine võimaldab saavutada Montpellier' linna ja selle ümbruskonna nähtavuse ja arenguga seotud eesmärke.

5.8. **Pays de l'Ori linnastu omavalitsus**

(100) Pays de l'Ori linnastu omavalitsus leiab, et APFTE tegevus Montpellier' piirkonna reklaamimiseks Belgia, Madalmaade, Saksamaa, Inglismaa ja […] elanike seas on piirkonna jaoks kasulik tänu selle tegevuse majanduslikule mõjule, mis on suunatud Montpellier' piirkonna suure majandusliku ja turismipotentsiaaliga aladele.

6. **PRANTSUSMAA MÄRKUSED**

(101) Prantsusmaa leiab, et vaadeldavad maksed ei kujuta endast riigiabi. APFTE põhikirjajärgset struktuuri ja tegevust silmas pidades ei ole need meetmed riigiga seostatavad. Lisaks sellele oli Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingute eesmärk reklaamida teatud geograafilist piirkonda turunduse ja APFTE ostetava reklaami abil; see toimus turuhindadega, tegemist on õiguspärase meetmega, mis soodustab piirkonna majanduse arengut ning sellega ei anta Ryanairile mingit eelist, seega ei ole tegemist valikulise meetmega.

7. **ABI HINDAMINE**

7.1. **Abi olemasolu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses**

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

(103) Et meedet võiks käsitada riigiabina, peavad seega samaaegselt olema täidetud järgmised tingimused: 1) meetmest kasusaaja(d) on ettevõtja(d) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, 2) meedet rahastatakse riigi ressurssidest ja see on seostatav riigiga, 3) meede annab selle saajale või saajatele majandusliku eelise, 4) see eelis on valikuline ja 5) meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

7.1.1. *Ettevõtja ja majandustegevuse mõisted*

(104) Järjepideva kohtupraktika kohaselt, ([58]) millele on osutatud lennujaamadele ja -ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevate 2014. aasta suuniste ([59]) (edaspidi „2014. aasta suunised") punktis 27, kujutab lennuettevõtjate tegevus, mis seisneb transporditeenuste osutamises reisijatele ja/või ettevõtjatele, endast majandustegevust.

(105) Kuna meetmest abisaajad on lennuettevõtja ja tema 100 % ulatuses kontrollitav tütarettevõtja, kes osutab turundusteenuseid, leiab komisjon, et nende tegevuse kujul on tegemist majandustegevusega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.2. *Riigiga seostatavus ja riigi ressursid*

(106) Järjepideva kohtupraktika kohaselt käsitleb ELi toimimise lepingu artikli 107 lõige 1 kõiki riigi ressurssidest antavaid abisid, ilma et tehtaks vahet selle põhjal, kas abi on antud riigi või avalik-õiguslike või eraõiguslike asutuste kaudu, mille riik on asutanud või määranud abi haldamiseks. Sellise asutuse rahastatav meede on seega riigiga seostatav juhul, kui vaadeldava meetme võtmise on otsustanud riik ning riik määrab selle rakendamise tingimused ja asjaomaste ressursside haldamise ja jaotamise ([60]). Abi riigiga seostatavus avaldub ilmsemalt juhul, kui vahendav asutus on teatud piirkonna rakendatava poliitika eelistatud instrument või kui see asutus on loodud piirkonna määratletud poliitika jätkamiseks ja majanduseelise andmisega seotud otsused on vahetult seotud kõnealuse piirkonnaga ([61]).

([58]) Kohtuotsus, Üldkohus, 12. detsember 2000, Aéroports de Paris *vs.* komisjon, T–128/98, ECLI:EU:T:2000:290, mida kinnitati Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2002. aasta otsusega kohtuasjas C–82/01, ECLI:EU:C:2002:617, punktid 75–79; kohtuotsus, Üldkohus, 24. märts 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig Halle GmbH *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T–443/08 ja T–455/08, ECLI:EU:T:2011:117, punktid 93 ja 94.

([59]) ELT C 99, 4.4.2014, lk 3.

([60]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 22. märts 1977, Steinike & Weinlig, C–78/76, ECLI:EU:C:1977:52, punkt 21 ja sellele järgnevad punktid; ning kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. veebruar 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV, liidetud kohtuasjad C–67/85, C–68/85, C–70/85, ECLI:EU:C:1988:38, punktid 35–36.

([61]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 25. märts 1999, Forges de Clabecq SA *vs.* komisjon, T–37/97, ECLI:EU:T:1999:66, punkt 69.

7.1.2.1. Riigiga seostatavus

(107) Komisjon järeldab ametliku uurimismenetluse põhjal, et vaadeldavad meetmed on riigiga seostatavad. Turunduslepingud sõlmiti ühelt poolt Ryanairi või tema tütarettevõtja AMSi ja teiselt poolt APFTE vahel seoses APFTE ülesandega reklaamida Ryanairi tekitatud turismivooge Montpellier' linna ja tema piirkonna jaoks.

(108) Ryanair ei nõustu APFTE otsuste ja tegevuse seostamisega riigiga põhjusel, et tegemist on eraõigusliku ühendusega, mille liikmetest suurem osa pärineb erasektorist.

(109) Kuid ametlik uurimismenetlus võimaldas komisjonil leida mitu faktilist tegurit, mis pärinevad Prantsuse ametiasutuste esitatud APFTE ja tema avalik-õiguslike liikmete aruannetest ja protokollidest ning APFTE avalikest avaldustest, ning millest ilmneb ühemõtteliselt, et vaatamata eraõigusliku ühenduse staatusele ning asjaolule, et suurem osa liikmetest on eraõiguslikud üksused ja põhikirja kohaselt tehakse otsused üldkogus kahekolmandikulise häälteenamusega, on tegelikkuses APFTE näol tegemist APFTE liikmetest piirkondlike omavalitsuste ja CCIMi vahendiga, mille eesmärk on võimaldada neil ellu viia oma piirkondliku arengupoliitika eesmärke.

(110) Vastavalt Euroopa Kohtu praktikale ([62]) järeldas komisjon, et APFTE otsused on seostatavad Prantsuse riigiga (CCIMi ja asjaomaste piirkondlike omavalitsuste kaudu) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses; ta tõi välja rea tegureid, millest ilmneb, et seoses turunduslepingute allkirjastamisega ei olnud ühendusel täielikku iseseisvust, vaid ta tegutses avalik-õiguslike asutuste kontrolli ja suuniste järgi. Need tegurid on eeskätt järgmised:

— APFTE kui avalike vahendite ülekandmise instrument CCIMi ja piirkondlike omavalitsuste jaoks;

— APFTE avaliku sektori poliitikaga seotud eesmärgi järgimine;

— tihedad sidemed APFTE ja CCIMi (ja piirkondlike omavalitsuste) vahel;

— APFTE avalik-õiguslike liikmete tehtavad strateegilised valikud;

— APFTE rahastamine avalik-õiguslike liikmete poolt ja avalik-õiguslike liikmete kontroll APFTE eelarve kasutamise üle.

a) **APFTE kui avalike vahendite ülekandmise instrument CCIMi ja piirkondlike omavalitsuste jaoks**

(111) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 28 ja sellele järgnevates põhjendustes, asutasid avalik-õiguslikud asutused APFTE struktuurina, mis võimaldab maksta avaliku sektori vahendeid Ryanairile ja teistele odavlennuettevõtjatele.

(112) Alates APFTE asutamisest CCIMi algatusel oli tema tegelik eesmärk, mis ilmneb mitmest Prantsusmaa esitatud dokumendist ja APFTE avalikest avaldustest, ([63]) tekitada õiguslik struktuur, mis võimaldab anda avaliku sektori toetusi valitud lennuettevõtjatele, eeskätt Ryanairile.

([62]) Vt eeskätt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon (Stardust Marine), C–482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punktid 55 ja 56.

([63]) Vt joonealused märkused 14 ja sellele järgnevad joonealused märkused.

(113) Nagu on märgitud põhjenduses 26 ja sellele järgnevates põhjendustes, ilmneb eespool nimetatud dokumentidest, et APFTE asutamine tulenes otseselt asjaolust, et CCIM kaotas Montpellier' lennujaama käitamise õiguse. CCIM soovis leida võimaluse jätkata lennuettevõtjatele vahendite eraldamist turunduslepingute abil, mida CCIM oli varem lennujaama käitajana sõlminud.

(114) Seetõttu oli CCIM APFTE asutamisel väga aktiivne, soovides tekitada kindla õigusliku struktuuri, mis võimaldaks jätkata avaliku sektori toetusi lennuettevõtjatega sõlmitavate turunduslepingute rahastamiseks. Need elemendid on sõnaselgelt esitatud APFTE tehtud esimestes otsustes ning piirkondlike omavalitsuste esimestes otsustes, millega kiideti heaks omavalitsustele makstavad toetused, ning CCIMi otsustes ([64]).

(115) Sellest annab näiteks tunnistust 20. juuli 2012. aasta Languedoc-Roussilloni piirkonna piirkondliku nõukogu protokoll: „Võttes arvesse muudatusi Montpellier' lennujaama käitamises, asutati turismi- ja majandusvoogude edendamise ühendus (APFTE), mille eesmärk on jätkata piirkonna reklaamimist koos Montpellier' lennujaama kasutavate lennuettevõtjatega" ([65]).

(116) Nende turunduslepingute olemust ja seda, mil määral tuli nende lepingute alusel reklaamida Montpellier'd ja selle ümbruskonda, käsitletakse põhjalikumalt seoses Ryanairile majanduseelise andmise analüüsiga.

b) **APFTE avaliku sektori poliitikaga seotud eesmärgi järgimine**

(117) APFTE põhikirjast ([66]) ning APFTE avalikest avaldustest ja ühenduse tegutsemisega seotud dokumentidest ilmneb, et ühendus täitis avaliku sektori poliitikaga seotud ülesannet, mis seisnes turismi reklaamimises ja arendamises piirkondlike omavalitsuste ja CCIMi nimel. Lisaks sellele tuleneb APFTE asutamisega seotud dokumentidest, et vaatamata eraõigusliku ühenduse staatusele kavandasid APFTE avalik-õiguslikud liikmed APFTE asutamist selleks, et viia ellu oma teatud eesmärke seoses turismi edendamisega ([67]).

(118) Seega tuleb APFTEd käsitada „avalik-õigusliku asutusena" Euroopa hanke-eeskirjade tähenduses, kuna APFTE asutati konkreetselt selleks, et rahuldada üldiseid huve, millel ei ole tööstuslikku ega ärilist iseloomu, kusjuures ühenduse näol on tegemist juriidilise isikuga, keda rahastavad põhiliselt avalik-õiguslikud asutused või organisatsioonid. Sellest tuleneb, et APFTE näol oli tegemist avaliku sektori hankijaga ning et hanke väljakuulutamisel kehtisid tema suhtes hangete suhtes kohaldatavad õigusaktid ([68]).

(119) Komisjon märgib, et APFTE oli teadlik oma kohustusest järgida riigihangete suhtes kohaldatavaid eeskirju, pikendades 2013. ja 2017. aastal Ryanairiga sõlmitud lepinguid.

(120) Komisjon järeldab selle põhjal, et vaatamata APFTE väidetele riigiga seostamatuse kohta, mille puhul osutati eeskätt eraõiguslike struktuuride otsustusõigusele ühenduse raames, ei vaadelnud APFTE ennast tavapärase eraõigusliku ühendusena, vaid üksusena, kellel on avaliku sektori poliitikaga seotud ülesanne – kohaliku majanduse arendamine turismi abil ning kes peab seetõttu järgima avaliku sektori hangete suhtes kohaldatavaid eeskirju. Komisjon käsitab seda asjaolu täiendava tõendina, mis näitab, et APFTE näol oli tegemist vaid õigusliku vahendajaga, kelle eesmärk oli võimaldada avaliku sektori vahendite edasiandmist lennuettevõtjatele.

([64]) Vt ka joonealune märkus 17.

([65]) Vt ka tolleaegse APFTE juhataja avaldus, mida tsiteeriti piirkondliku väljaande Tribune Occitanie-Montpellier veebisaidil 8. aprillil 2015. aastal avaldatud artiklis: „Kuna omavalitsused ei saanud sõlmida lennuettevõtjatega turunduslepinguid, tehti seda ühenduse kaudu, märgib APFTE juhataja […]. Omavalitsuses kajastatakse neid toetustena ning ühendus sõlmib internetiturunduse lepingud. Ma ei näe, et maksumaksja sellega seoses kannataks! Kaubandus- ja tööstuskoda asutas APFTE riigi talituste, eeskätt prefekti […] nõusolekul. Asjakohased materjalid esitati linnastu talitustele" (https://objectif-languedoc-roussillon.latribune.fr/entreprises/tourisme/2015-04-08/apres-le-gel-du-soutien-aux-compagnies-low-cost-a-montpellier-le-president-de-l-apfte-reagit.html, vaadatud 1. juulil 2019).

([66]) Vt põhjendus 27.

([67]) Vt põhjendus 26 ja sellele järgnevad põhjendused.

([68]) Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiivi 2014/24/EL (riigihangete kohta) (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65), artikli 2 lõike 1 punktid 1 ja 4 ning varasemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/18/EÜ (ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta) (ELT L 134, 30.4.2004, lk 114) artikli 1 lõige 9.

c) **Tihedad sidemed APFTE ja CCIMi (ja piirkondlike omavalitsuste) vahel**

(121) Lisaks asjaoludele, mis on seotud APFTE asutamise, tegevuse eesmärgi ja otsustusmehhanismiga, ilmnes ametliku uurimismenetluse käigus, et APFTE ja tema avalik-õiguslike liikmete, eeskätt CCIMi vahel on tihedad sidemed, seejuures on CCIMi näol tegemist avaliku sektori asutusega, mis on Oksitaania piirkonna prefekti alluvuses, kes oli Prantsuse ametiasutuste esitatud dokumentide kohaselt APFTE tegevusest ja asutamise põhjustest teadlik.

(122) Prantsuse ametiasutuste esitatud dokumentidest ilmneb, et CCIM pakkus APFTE-le logistilist tuge, nimelt lubades APFTE komiteedel ja organitel pidada oma koosolekuid CCIMi ruumides ning andes APFTE käsutusse ühenduse reklaamitegevuse jaoks kasutatud veebisaidi ([69]).

(123) Lisaks sellele, nagu on osutatud põhjenduses 39, ilmneb ametliku uurimismenetluse tulemustest, et APFTE juhataja ametikohta täitis alati isik, kellel oli ametikoht ka CCIMis või APFTEga liitunud piirkondlikus omavalitsuses. Lisaks sellele tuvastas komisjon tõendeid, mis näitavad, et juhataja valiku määrasid eeskätt APFTE avalik-õiguslikud liikmed ja mitte kõik haldusnõukogusse kuuluvad APFTE liikmed, nagu seda nähakse ette ühenduse põhikirjas ([70]). Näiteks ilmneb 15. oktoobri 2012. aasta rahastajate komitee otsuse väljavõttest, et APFTE juhataja – kes puudus istungilt tervislikel põhjustel ja soovis ametist tagasi astuda – „soovib, et […], ühenduse endine juhataja asendaks teda sellel ametikohal, mis tähendab, et haldusnõukogu ja üldkogu peavad selle isiku põhikirja kohaselt nimetama asejuhatajaks, kes juhib ühenduse organite tööd“.

(124) Ametliku uurimismenetluse käigus ilmnes samuti, et vähemalt nende kahe APFTE juhataja vahelises volituste üleandmises 11. detsembril 2012. aastal mängis CCIM aktiivset rolli. Volituste üleandmise ametist lahkuva juhataja ja APFTE uue juhataja vahel korraldas CCIMi esimees ja see toimus 11. detsembri 2012. aasta APFTE üldkogu istungi käigus ([71]).

(125) See asjaolu iseloomustab APFTE ja tema avalik-õiguslike liikmete vahelist tihedat sidet, kuna APFTE faktilise tegevuse käigus oli juhatajal ja bürool määrav osa APFTE eelarveliste prioriteetide kindlaksmääramisel (koos CCIMi ja piirkondlikke omavalitsusi hõlmava rahastajate komiteega) ning nende otsused esitati seejärel üldkogule. Lisaks sellele on APFTE põhikirja kohaselt juhatajal õigus võtta APFTE nimel õiguslikke kohustusi kolmandate isikute ees, see annab talle õiguse allkirjastada ja seega sõlmida turunduslepinguid lennuettevõtjatega ning toetuse andmise kokkuleppeid kohalike omavalitsusasutustega.

(126) Komisjon käsitab neid asjaolusid lisatõendina, mis annab tunnistust APFTE avalik-õiguslike liikmete olulisest mõjust ühendusele, eeskätt seoses APFTE juhataja ametissenimetamisega. Selline mõju võimaldas tagada, et APFTE jätkab CCIMi alustatud turunduslepingute sõlmimist lennuettevõtjatega.

d) **APFTE avalik-õiguslike liikmete tehtavad strateegilised valikud**

(127) CCIM ja kohalikud omavalitsused on juhtinud ühenduse tehtavaid valikuid algusest peale, vaatamata APFTE põhikirjas kirjeldatud otsustusmenetlusele. Kuigi eraõiguslikel liikmetel oli üldkogus kahekolmandikuline häältenamus, ei olnud neil võimalik vastu seista avalik-õiguslike asutuste valitud strateegilistele prioriteetidele või esitada avalik-õiguslikele üksustele omapoolseid valikuid. Komisjon jõudis sellele seisukohale järgmiste tõendite põhjal.

([69]) Vt ka põhjendus 197.
([70]) APFTE põhikirja artikkel 6.
([71]) Ühest artiklist ilmneb, et volituste üleandmise ametist lahkuva juhataja ja APFTE uue juhataja vahel korraldas CCIMi esimees valitud liikmete ja partneritest piirkondlike omavalitsuste esindajate kohalolekul 11. detsembril 2012. (vt https://heraultjuridique.com/entreprises/recherche/presidence-apfte-aeroport-de-montpellier-jean-yves-labattut-succede-a-gerard-maurice/, avaldatud väljaande Hérault Juridique võrguversioonis 10. detsembril 2012, vaadatud 1. juulil 2019). Samast artiklist ilmneb, et mõlemad APFTE juhatajad olid ka CCIMi valitud liikmed.

(128) Ametliku uurimismenetluse käigus ilmnes, et APFTE lõplikud strateegilised valikud, st konkreetsed lennuettevõtjatega sõlmitavad turunduslepingud määrasid eelnevalt kindlaks CCIM ja teised APFTE avalik-õiguslikud liikmed juba enne reklaamikava esitamist haldusnõukogule või üldkogule ([72]). Reaalselt oli eraõiguslikel liikmetel üksnes võimalik avaldada oma arvamust, kuid mitte määrata kindlaks ühenduse strateegilisi valikuid, millega avalik-õiguslikud liikmed ei oleks nõustunud ([73]).

(129) APFTE organitesse ja komiteedesse, kes teevad eelneva valiku üldkogule kinnitamiseks esitatavate turunduslepingute kohta, st büroosse, juhtkomiteesse ja rahastajate komiteesse ([74]) kuuluvad kohalike omavalitsuste ja CCIMi esindajad. Juhtkomitee (hilisema nimetusega rahastajate komitee) loomisega seotud asjaoludest tuleneb, et selle komitee abil muudeti ametlikuks praktika, mida kohaldati juba APFTE asutamisest peale, st prioriteetsed valikud teevad kohalikud omavalitsused ja CCIM

(130) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutused ei esitanud seisukohta juhtkomitee ja rahastajate komitee olemasolu või rolli kohta.

(131) Põhjenduses 33 osutatud APFTE asutava üldkogu protokollist ilmneb, et eraõiguslike liikmete kaasamine APFTE koosseisu oli osaliselt põhjendatud sooviga kiirendada APFTE asutamist.

(132) APFTE asutava üldkogu protokollist selgub samuti, et enne APFTE asutamist otsisid CCIM ja tema õigusnõustaja ning asjaomased kohalikud omavalitsused õiguslikult stabiilset struktuuri, mis võimaldaks põhjendada lennuettevõtjatele tehtavaid makseid pärast 2009. aastat, olles teadlikud asjaolust, et nende maksete põhjendamine on keeruline ([75]). Komisjon järeldab selle põhjal, et APFTE struktuuri, milles olid ülekaalus eraõiguslikud liikmed, kellel põhikirja kohaselt oli võimalik määrata kindlaks ühenduse tehtavad otsused, ([76]) valisid asjaomased avalik-õiguslikud asutused teadlikult selleks, et varjata CCIMi ja piirkondlike omavalitsuste mõju lennuettevõtjatele vahendite eraldamisel. Eraõiguslike ettevõtjate seisukohalt ei tekitanud APFTEsse kuulumine probleeme: nende rahaline osalus oli vaid sümboolne ning APFTE avalik-õiguslike liikmete elluviidav turunduslepingute rahastamine toetas kohalikule majandusele ülekanduva mõju suurenemist.

(133) Sama protokolli kohaselt selgitas CCIMi esindaja (kes hiljem valiti samal koosolekul APFTE juhatajaks) APFTE asutava üldkogu istungil osalenud APFTE eraõiguslikele liikmetele APFTE tegevuse eesmärke, mis seisnesid lennuettevõtjatega turunduslepingute sõlmimise jätkamises. Sellega seoses märkis CCIMi esindaja, et on hädavajalik, et „ettevõtjad saaksid esitada oma arvamuse valitud tegevuskava kohta“. Väljend „esitada oma arvamuse“ annab tunnistust tegelikust rollist, mida CCIM oli ette näinud eraõiguslike liikmete jaoks, vaatamata nende arvulisele ülekaalule üldkogus, eeskätt tähendab see tegeliku otsustusõiguse puudumist seoses ühenduse strateegiliste ja eelarveliste suunistega, mille määravad kindlaks avalik-õiguslikud liikmed. Sellest võib järeldada, et kohalolevad APFTE eraõiguslikud liikmed olid teadlikud asjaolust, et strateegilised valikud teevad CCIM ja kohalikud omavalitsused, kuigi nende valikute tegijail on võimalik arvestada eraõiguslike liikmete arvamustega.

([72]) Vt 28. märtsi 2011. aasta APFTE juhtkomitee loomist ettevalmistava tehnilise koosoleku aruanne: Juhtkomitee „ühendab [APFTE] rahastajatest omavalitsusasutusi. Selle komitee tegevuse eesmärk on suunata ja kinnitada strateegilisi valikuid lennuliinide ja nendega seotud eelarve arendamiseks“.

([73]) Vt näiteks põhjenduses 136 kirjeldatud arutelu […] ja […] turismivoogude kohta.

([74]) Kahe viimatinimetatud komitee kohta vt ka põhjendus 40.

([75]) Vt põhjendus 31.

([76]) Vt põhjendus 41, milles esitatakse otsuste vastuvõtmise menetluse kirjeldus, mida APFTE järgis turunduslepingute sõlmimisel vastavalt oma põhikirjale ja Prantsuse ametiasutuste väidete kohaselt.

(134) APFTE protokollide ja aruannete analüüs kinnitab seda järeldust: kuigi eraõiguslike liikmete ettepanekuid oli võimalik arvesse võtta, toimus see vaid teises järjekorras, st eeldusel, et avalik-õiguslike liikmete valitud lennuliinide, st eeskätt Ryanairi käitatavate lennuliinide rahastamisest jääb üle eelarvelisi vahendeid ([77]).

(135) Seega eraldati APFTE vahendeid alati nii, et avalik-õiguslike liikmete kindlaksmääratud projekte rahastati esimestena, samas kui eraõiguslike liikmete ettepanekuid toetati vaid teises järjekorras.

(136) Isegi rahastajate komitees leidsid rahastamist üksnes ühehäälse toetuse saanud projektid, see oli tingitud asjaolust, et rahastajad määrasid täpse aastase toetussumma kindlaks sõltuvalt valitud turunduslepingutest. Sellest annab tunnistust rahastajate komitees 29. jaanuaril 2013 toimunud arutelu „turismivoogude“ rahastamiseks suundades […] (mida käitas teatud Itaalia lennuettevõtja) ja […] (mida käitas teatud Norra lennuettevõtja). Esmalt põrkus nende „voogude“ rahastamine, mille ettepaneku olid APFTE eraõiguslikud liikmed teinud 29. jaanuari 2013. aasta istungil ja mida seejärel toetasid teatud avalik-õiguslikud liikmed, kolme põhirahastaja (Languedoc-Roussilloni piirkondlik nõukogu, Hérault' haldusnõukogu, Montpellier' linnastu omavalitsus) keeldumisele suurendada oma rahalist osalust nende voogude kaasamiseks 2013. aasta eelarvesse. Kuid CCIM, kes oli siis huvitatud nende „voogude“ arendamisest, suurendas erakorraliselt ühepoolselt oma toetussummat selleks aastaks, et neid voogusid toetada ([78]).

(137) APFTE otsused ja protokollid ei anna teavet ei Ryanairi ja AMSiga sõlmitud turunduslepingute tingimuste ega nende lepingute ellurakendamise kohta. Neid lepinguid on alati rahastatud avaliku sektori vahenditest, vaatamata eri aastate eelarvete erinevustele. APFTEs toimunud arutelude käigus ei ole neid rahastamisi kunagi kahtluse alla seatud ning ühenduse avalik-õiguslikud liikmed ei ole seda asjaolu põhjendanud. Avalik-õiguslikud liikmed on piirdunud üksnes lepingute pikendamisega igal järgneval aastal, nimetades neid APFTE tegevusega seotud teatud dokumentides „lennusuundadeks“ või „ajaloolisteks sihtpunktideks“, esitamata lisaselgitusi.

(138) Üldkogul toimuv hääletus oli vaid lihtne vormitäide, et põhjendada APFTE nõuetekohast toimimist. See ilmnes eriti selgelt eelarveaastate 2012, 2013 ja 2014 puhul, kui APFTE võttis kohustused Ryanairi/AMSi ees veel enne üldkogus toimunud hääletust strateegiliste valikute üle.

a) 2012. aasta puhul allkirjastas APFTE juhataja AMSile saadetud kirja lepingu pikendamise kohta 29. septembril 2011. Eelnevalt oli juhtkomitees 23. septembril 2011 võetud vastu otsus 2010. aastal AMSiga sõlmitud turunduslepingu pikendamise kohta 2012. aastaks. Kuid üldkogu teavitati sellest alles 19. oktoobri 2011. aasta istungil ([79]) (seejuures ei ilmne selle istungi protokollist, kas üldkogus toimus selles küsimuses hääletamine või mitte).

([77]) Vt näiteks 19. oktoobri 2011. aasta APFTE protokoll: „2012. aasta kohta teatas juhataja üldkogule, et kuna 23. septembri 2011. aasta juhtkomitee istungil osalenud rahastajad […] otsustasid, et nende osalemine toimub „nelja veerandi reegli“ alusel, ulatub ühenduse eelarve maht […] euroni koos maksudega, mis võimaldab alal hoida vaid äriühinguga AMS sõlmitud turunduslepinguid, st lepinguid, mis hõlmavad Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni ja Leeds-Bradfordi lennuliine“. Vt ka 29. jaanuari 2013. aasta APFTE üldkogu istungi protokoll: „Omavalitsused tegid selle eelarve alusel valiku, mille kohaselt säilitatakse Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni, Leeds-Bradfordi ja Birminghami turismivood […]. Ettepanekud tehti ka suundade […] ja […] jaoks. Neid turismivoogusid soovitasid *turismiettevõtjad*, kes nägid nende suundadega seoses huvipakkuvat turismist huvitatud elanikkonda. Eelarve ei võimalda neid kaht turismivoogu toetada […]“.

([78]) Vt CCIMi 15. aprilli 2013. aasta üldkogu otsused.

([79]) Vt 19. oktoobri 2011. aasta APFTE üldkogu istungi protokoll: „2012. aasta kohta teatas juhataja üldkogule, et kuna 23. septembri 2011. aasta juhtkomitee istungil osalenud rahastajad […] otsustasid, et nende osalus toimub „nelja veerandi reegli“ alusel, ulatub ühenduse eelarve maht […] euroni koos maksudega, mis võimaldab säilitada vaid äriühinguga AMS sõlmitud turunduslepingud, st lepingud, mis hõlmavad Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni ja Leeds-Bradfordi ajaloolisi sihtpunkte“.

b) Seoses 2013. aasta eelarvega tuleb öelda, et otsuse AMSiga sõlmitud 2010. aasta turunduslepingu pikendamise kohta 2013. aastaks allkirjastas APFTE 23. veebruaril 2013. 2013. aasta eelarve ja turunduse tegevuskava, mis hõlmavad Ryanairile selle lepingu alusel tehtavaid makseid, võeti APFTE üldkogus vastu 4. juulil 2013 ([80]).

c) Seoses 2014. aasta eelarvega allkirjastas APFTE juhataja lepingud Ryanairiga 22. novembril 2013, pärast 2013. aasta hankemenetluse lõppemist. Kuid üldkogu andis APFTE juhatajale volituse allkirjastada uued turunduslepingud Ryanairiga alles 27. jaanuaril 2014.

(139) Komisjoni käsutuses olevatest APFTE tegevusega seotud dokumentidest nähtub, et ühenduses toimunud hääletused olid alati ühehäälsed. Seda silmas pidades märgib komisjon, et nii haldusnõukogus kui ka üldkogul väljendasid eraõiguslikud liikmed mitu korda arvamust nimelt turu-uuringute korraldamise kohta, mis võimaldaksid veenduda, et rahastatavad lennuliinid avaldavad ülekanduvat mõju piirkonna majandusele. Samas ei ole eraõiguslikud liikmed ei üldkogu istungitel ega haldusnõukogus vastuhäält andes reaalselt vastu seisnud büroo, juhtkomitee või rahastajate komitee pakutavatele valikutele. Lisaks sellele märgib komisjon, et eraõiguslike liikmete osalemine üldkogul on aasta-aastalt järjest vähenenud, samas kui avalik-õiguslike liikmete esindajate osalemine on olnud praktiliselt stabiilne ([81]). Eraõiguslikud liikmed on alati toetanud avalik-õiguslike liikmete tegevust, isegi juhul kui nende endi esitatud ettepanekuid ei arvestatud. See on seletatav eeskätt asjaoluga, et eraõiguslike liikmete rahaline panus oli vaid sümboolne, kuid APFTE rahastatud turunduslepingute majanduslik mõju oli samas paremal juhul positiivne ja halvimal juhul lihtsalt puudus. Samal ajal ei olnud eraõiguslikel liikmetel mingit soovi sattuda konflikti ühenduse rahastamist tagavate avalik-õiguslike liikmetega.

(140) Lisaks sellele, nagu on märgitud põhjenduses 46 ja sellele järgnevates põhjendustes, jälgisid avalik-õiguslikud liikmed APFTE strateegilisi valikuid, kontrollides APFTE-le tehtavaid makseid: kõik APFTE liikmed said aru, et avalik-õiguslike liikmete silmis mitteprioriteetne turundusleping ei saa nendelt rahastust ([82]).

e) **Avalik-õiguslikud liikmed rahastavad APFTEd ja kontrollivad selle eelarve kasutamist**

(141) Nagu on seoses APFTE rahaliste vahenditega märgitud põhjenduses 45 ja sellele järgnevates põhjendustes ning põhjenduses 107 ja sellele järgnevates põhjendustes, teevad APFTE avalik-õiguslikud liikmed, st piirkondlikud omavalitsused ja CCIM, eelnevalt APFTE eelarvega seotud valikud, määrates esmalt kindlaks APFTE reklaamikava, mis hõlmab konkreetsete turunduslepingute valikut, ja rakendades ranget kontrolli nende APFTE-le eraldatud rahaliste vahendite kasutamise üle ning seades seejärel nende antavate toetuste tingimuseks, et APFTE rakendab seda reklaamikava.

7.1.2.2. Riigi ressursid

(142) Maksete jaoks, mida APFTE teeb Ryanairile ja AMSile põhjenduses 52 ja sellele järgnevates põhjendustes kirjeldatud eri turunduslepingute raames, kasutatakse vahendeid, mis pärinevad APFTE üldeelarvest. Nagu on näidatud põhjenduses 45 ja sellele järgnevates põhjendustes, rahastasid APFTEd ühenduse asutamisest peale peaaegu täies ulatuses ([95–100 %]) piirkondlikud ja kohalikud omavalitsusasutused, ühenduse rahastajad olid seega Oksitaania piirkond/Languedoc-Roussilloni piirkonna nõukogu, Hérault' departemang, Montpellier Méditerranée Métropole/Montpellier' linnastu omavalitsus, Pays de l'Ori linnastu omavalitsus, Montpellier' linn ja CCIM/Hérault' kaubandus- tööstuskoda ([83]).

([80]) Vt 4. juuli 2013. aasta APFTE üldkogu protokoll: „Võeti vastu eelarve ja internetiturunduse tegevuskava. Tegevuskava keskendub järgmistele lennuliinidele: RYANAIR: Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahn, Leeds-Bradford, Birmingham".

([81]) APFTE tegevusega seotud dokumentidest nähtub, et kui veel 2011. aasta üldkogul osales 21 eraõiguslikku liiget, oli nende arv alates 2013. aastast vaid 4–9.

([82]) Vt näiteks 19. oktoobri 2011. aasta APFTE protokoll: „2012. aasta kohta teatas juhataja üldkogule, et kuna 23. septembri 2011. aasta juhtkomitee istungil osalenud rahastajad […] otsustasid, et nende osalemine toimub „nelja veerandi reegli" alusel, ulatub ühenduse eelarve maht […] euroni koos maksudega, mis võimaldab alal hoida vaid äriühinguga AMS sõlmitud turunduslepinguid, st lepinguid, mis hõlmavad Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni ja Leeds-Bradfordi lennuliine". Vt ka 29. jaanuari 2013. aasta APFTE üldkogu istungi protokoll: „Omavalitsused tegid selle eelarve alusel valiku, mille kohaselt säilitatakse Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni, Leed-Bradfordi ja Birminghami turismivood […]. Ettepanekud tehti ka suundade […] ja […] jaoks. Neid turismivoogusid soovitasid turismiettevõtjad, kes nägid nende suundadega seoses huvipakkuvat turismist huvitatud elanikkonda. Eelarve ei võimalda neid kaht turismivoogu toetada […]".

([83]) Nagu ilmneb Prantsuse ametiasutuste esitatud dokumentidest, täitis CCIM APFTE ees võetud kohustuste raames prefekti järelevalve all avaliku sektori poliitilist ülesannet. Seetõttu käsitab komisjon käesoleva menetluse raames CCIMi avaliku sektori asutusena. Vt ka kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair ja Airport Marketing Services *vs.* komisjon, T–53/16, ECLI:EU:T:2018:943, punkt 81 ja sellele järgnevad punktid.

(143) Need avaliku sektori asutused on rakendanud hoolikat kontrolli selle üle, kuidas APFTE oma rahalisi vahendeid kasutab, tehes seda mitmel moel.

a) Nagu on märgitud põhjenduses 49 ja sellele järgnevates põhjendustes, ilmneb üldkogu hääletuste analüüsist, turunduslepingute allkirjastamise kuupäevadest ja kohalike omavalitsuste iga-aastastest maksetest, et APFTE-l ei ole mitte kunagi olnud eelnevalt eraldatud eelarvet, mida ühendus oleks võinud oma äranägemise järgi hallata. Omavalitsuste teatud eelarveaasta jaoks eraldatud toetused anti alati pärast seda, kui turunduslepingud, mille rahastamiseks need toetused anti, olid konkreetselt kindlaks määratud ja allkirjastatud. Omavalitsused teadsid seega vahendite eraldamisel, kuidas neid vahendeid konkreetselt kasutatakse ([84]). Sellest võib järeldada, et neil oli võimalus keelduda sõlmimast APFTEga rahastamiskokkuleppeid, kui nad ei nõustu ühenduse tehtud valikutega. Sellest võib omakorda järeldada, et APFTE-l kui ühendusel ei olnud vabalt kasutatavat eelarvet, vaid ta pidi taotlema avalik-õiguslikelt liikmetelt toetuste maksmist pärast seda, kui konkreetsed eelarvega seotud valikud, mille määrasid kindlaks avalik-õiguslikud liikmed ise rahastajate komitee ettepanekul, olid tehtud. Komisjon järeldas selle põhjal, et selline toimimisviis mõjutas (või oligi selle eesmärk) APFTE eraõiguslikke liikmeid mitte hääletama üldkogul selliste eelarvega seotud otsuste poolt, mis ei sobinud APFTE avalik-õiguslikele liikmetele. Selline praktika võimaldas seega avalik-õiguslikel liikmetel tõhusalt kontrollida APFTE eelarveliste vahendite kasutamist.

b) Lisaks sellele ilmneb põhjenduses 51 osutatud rahastamiskokkulepete analüüsist, et APFTE avalik-õiguslikud liikmed tagasid mitme lepingulise sätte abil selle, et nende makstud toetusi kasutatakse nende tehtud strateegiliste valikute jaoks, mis kajastusid iga eelarveaasta jaoks nende endi koostatud APFTE reklaamikavas, ([85]) see asjaolu ei võimaldanud eraõiguslikel liikmetel teha iseseisvalt eelarvega seotud valikuid.

c) Lisaks sellele, kuivõrd kõik APFTE juhatajad, kellel oli õigus allkirjastada Ryanairi/AMSiga sõlmitavaid turunduslepinguid ning rahastamiskokkuleppeid rahastavate liikmetega, olid nende rahastajatest liikmetega (kas CCIMi või Oksitaania piirkonnaga) seotud, ([86]) andis see APFTE avalik-õiguslikele liikmetele veel täiendava kontrollivõimaluse APFTE võetavate rahaliste kohustuste ja APFTE-le makstavate toetuste üle.

(144) Seega tegid APFTE avalik-õiguslikud liikmed hoolikat järelevalvet APFTE-le eraldatud vahendite üle, kuni nende vahendite eraldamiseni nende lõplikele adressaatidele. Seega oli kõnealuste vahendite puhul APFTE poolt Ryanairile või AMSile üleandmisel jätkuvalt tegemist riigi ressurssidega.

(145) Nagu on üksikasjalikumalt kirjeldatud eelmises meetmete riigiga seostatavust käsitlevas peatükis, käsitab komisjon APFTEd asjaomaste avalik-õiguslike üksuste asutatud eraõigusliku üksusena, mille eesmärk on hallata avaliku sektori vahendeid ja eraldada neid lennuettevõtjatele ([87]).

([84]) Vt näiteks Montpellier linnastu omavalitsuse otsused nr 10397 (29. september 2011) ja nr 11796 (25. juuli 2013). 29. septembri 2011. aasta otsuses, millega kiideti heaks 550 000 euro suuruse eraldise tegemine APFTE eelarvesse 2011. aasta eest, teatab Montpellier' linnastu omavalitsuse nõukogu: „Montpellier' linnastu omavalitsuse (CAM) tasu 2011. aasta eest ulatub kuni 25 %ni 2011. aasta turunduslepingute kogusummast, mille prognoositav suurus on hinnanguliselt 2 095 972 eurot, 20. aprilli 2011. aasta üldkogu istungil heakskiidetud sihtpunktide prognoositava reklaamikavaga seotud tasu maksimaalne suurus on 550 000 eurot. Kokkuleppe lisas esitatud sihtpunktide kava hõlmab […] Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni, Leeds-Bradfordi, […] ja Birminghami lennuliine. Seda tasu makstakse proportsionaalselt kuude arvule, mille jooksul need toimingud tehti, ning vastavate arvete esitamisel".

([85]) Meetmete riigiga seostatavuse kohta vt ka põhjendus 107 ja sellele järgnevad põhjendused.

([86]) Vt põhjendus 38.

([87]) Vt ka kohtuotsus, Euroopa Kohus, 13. september 2017, ENEA/Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, C–329/15, ECLI:EU:C:2017:671, punkt 23; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 22. märts 1977, Steinike & Weinlig, C–78/76, ECLI:EU:C:1977:52, punkt 21; ning kohtuotsus, 13. märtsi 2001, PreussenElektra, C–379/98, ECLI:EU:C:2001:160, punkt 58.

(146) Seoses APFTE eelarve selle osaga, mis pärineb eraõiguslike liikmete maksetest (ja mis moodustab APFTE eelarvest alla [0–5] %, nagu on näidatud tabelis 3), siis need liikmemaksud laekusid samade vahendite hulka nagu APFTE avalik-õiguslike liikmete tehtavad maksed. Kuna need vahendid laekusid APFTE eelarvesse, mille kasutamist kontrollis täies ulatuses riik (st APFTE avalik-õiguslikud liikmed), nagu on näidatud käesolevas peatükis ja järgnevas peatükis, käsitab komisjon ka neid makseid riigi ressurssidena ([88]).

7.1.2.3. Järeldus

(147) Neist asjaoludest lähtuvalt leiab komisjon, et CCIM ja asjaomased kohalikud omavalitsused kasutasid APFTEd asutamisest peale lihtsalt vahendajana avaliku sektori vahendite suunamiseks Ryanairile, jätmata otsustamisõigust ühendusele endale või selle eraõiguslikele liikmetele. APFTE toimingud ja otsused on seega riigiga seostatavad.

(148) Need tähelepanekud on kooskõlas menetluse algatamise otsuses nimetatud avaldustega, mille on teinud Languedoc-Roussilloni piirkonna kontrollikoda, ([89]) kes on mõningates oma aruannetes märkinud, et APFTE näol oli tegemist lihtsalt turunduslepingute rahastamiseks mõeldud avaliku sektori vahendite kogumise vahendiga.

(149) Seega leiab komisjon, et meetmed on riigiga seostatavad, et need on võtnud Prantsuse riik ning need hõlmavad riigi ressursse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.3. *Majanduslik eelis*

(150) Selleks et hinnata, kas teatava riikliku meetme puhul on tegemist abiga, tuleb kindlaks teha, kas ettevõtja saab majandusliku eelise, mida ta tavalistel turutingimustel ei oleks saanud ([90]).

(151) Järgnevalt tuleb analüüsida, kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte on vaadeldaval juhul kohaldatav, ning jaatava vastuse korral, kas need lepingud vastavad sellele põhimõttele.

7.1.3.1. Ryanairi ja AMSi saadud majandusliku eelise ühine hindamine

(152) Seoses ühelt poolt APFTE ja teiselt poolt Ryanairi või AMSi vahel sõlmitud lepingutega peab komisjon esmalt välja selgitama, kas ettevõtjaid Ryanair ja AMS tuleb käsitleda koos või eraldi selleks, et määrata kindlaks, kas nad said majandusliku eelise või mitte.

(153) Komisjon märgib, et AMSi näol on tegemist 100 % ulatuses Ryanairi tütarettevõtjaga. Lisaks sellele märgib komisjon, et AMS asutati üksnes selleks, et osutada turundusteenuseid Ryanairi veebisaidi kaudu, ning tal ei ole teisi tegevusalasid ([91]).

(154) Lisaks sellele tundub, et Ryanair võib lepingulistes suhetes APFTEga AMSi asendada. APFTE sõlmis esialgse turundusteenuste lepingu AMSiga (2010. aasta leping). Järgmised, 2013. ja 2017. aasta lepingud sõlmiti otseselt APFTE ja Ryanairi vahel.

([88]) Vastavalt komisjoni teatise (riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses) põhjendusele 57 ja sellele järgnevatele põhjendustele (C/2016/2946) (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1).
([89]) Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 59.
([90]) Vt eeskätt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. aprill 1999, Hispaania *vs.* komisjon C–342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.
([91]) Vt komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus riigiabi SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa andis Nîmes – Uzès – Le Vigani kaubandus- ja tööstuskojale, ettevõtjale Veolia Transport Aéroport de Nîmes, ettevõtjale Ryanair Limited ja ettevõtjale Airport Marketing Services Limited (ELT L 113, 27.4.2016, lk 32), punktid 314-315.

(155) Lisaks sellele on äriühinguga AMS sõlmitud turunduslepingus seoses lepingu eesmärgiga sätestatud, et leping on „*seotud ettevõtte Ryanair kohustusega tagada Montpellier' piirkonna teenindamine*“ ([92]).

(156) Kõikidel nimetatud põhjustel käsitab komisjon vaadeldavast meetmest kasusaajatena Ryanairi ja AMSi koos ([93]).

7.1.3.2. Konkreetsetele turunduslepingutele antavad hinnangud

(157) Prantsusmaa väitel sekkus APFTE avaliku sektori ostjana, ostes teenust, mis võimaldas tal ellu rakendada talle usaldatud avaliku sektori poliitikat. Prantsusmaa leiab, et turunduslepingud ei olnud mingil juhul seotud lennujaamalepingutega ning nende eesmärk oli toetada turistide ligimeelitamise teel piirkonna majandusarengut.

(158) Prantsusmaa ei esitanud teavet, mis oleks võimaldanud veenduda, et otsus sõlmida turunduslepingud võeti vastu konkreetsete majandushinnangute alusel, mis oleksid võimaldanud kindlaks määrata Ryanairi/AMSiga sõlmitavate lepingute tulevase tootluse või neist lepingutest tulenevad majanduseelised, see kehtib nii turunduslepingute kohta eraldi võttes kui ka turunduslepingute kohta koos lennujaamateenuste osutamise lepingutega.

(159) Ryanair ei võtnud selget seisukohta selle kohta, kas APFTEga sõlmitud turunduslepinguid ja AMMiga sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid tuleks hinnata koos või eraldi, väites, et kummalgi juhul ei ole Ryanairi võimalik käsitada abisaajana.

(160) Erinevalt enamikust teistest hiljutistest riigiabi juhtumitest, mis hõlmavad komisjoni otsuseid Ryanairi kohta, ei ole komisjon vaadeldaval juhul tuvastanud seost turunduslepingute ja lennujaamateenuste lepingute vahel, mis on seotud järgmiste asjaoludega.

(161) Esiteks on kaht liiki lepingud sõlminud kaks eraldi juriidilist isikut, APFTE ja AMM, ([94]) kes täidavad erinevaid ülesandeid ja keda ei saa käsitada ühe majandusüksusena.

(162) Kuigi ei saa välistada, et kaht liiki lepingud olid seotud ajaga, millal CCIM oli veel lennujaama kontsessionäär ja sõlmis Ryanairi/AMSiga mõlemat liiki lepinguid; see võimalik seos katkes 2009. aastal, kui AMM võttis üle lennujaama käitamise. Nagu on näidatud põhjenduses 28, ilmneb 24. juuni 2010. aasta APFTE asutava üldkogu protokollist, et APFTE asutamise ja rahastamise algataja oli CCIM, keda toetasid asjaomased kohalikud omavalitsused, et jätkata turunduslepingute sõlmimist odavlennuettevõtjatega pärast seda, kui CCIM lõpetas tegevuse Montpellier lennujaama kontsessionäärina. Sellistel asjaoludel ei soovinud CCIM enam võtta turunduslepingutega seotud rahalisi ja õiguslikke riske ning palus asjaomastel piirkondlikel omavalitsustel maksta turundustasusid otse lennuettevõtjatele (siiani rahastas neid teenuseid otseselt CCIM, kahepoolsed rahastamiskokkulepped erinevate omavalitsustega sõlmiti lõplikult alles hiljem) ([95]).

([92]) 2010. aasta lepingu artikkel 1 ja artikli 5 punkt 3.
([93]) Järgmises hinnangus kasutab komisjon meetmetest kasusaaja tähistamiseks nimetust „Ryanair“.
([94]) Seda on APFTE sõnaselgelt kinnitanud.
([95]) Vt Montpellier' kaubandus-tööstuskoja 26. mai 2010. aasta üldkogu otsuste punkt 6: „CCIM oli eri turundusettevõtjate ainus lepingupartner meie piirkonna turismi reklaamimiseks. Samaaegselt sõlmis CCIM lepingud omavalitsustega, kes osalesid turismi- ja kaubandusvoogude edendamises. CGEFI (riigi üldine majanduslik ja finantskontroll) leidis, et CCIM kandis nii õiguslikke kui ka finantsriske, kuigi ta ei olnud enam kontsessionäär. Samas on nende majandus- ja turismivoogude mõju kohaliku turismi jaoks vaieldamatu. Turundusteenuste ostmiseks on praeguseks kulutatud 1,8 miljonit, kuid selle majanduslik mõju ulatub ligikaudu 60 miljonini. CCIM ja omavalitsused on seisukohal, et see tegevus peab jätkuma“.

(163) Kuigi APFTE liikmed on samaaegselt lennujaama aktsionärid, ei ole nende turunduslepingute rahastamises osalemise osakaal mingil viisil võrreldav nende aktsiaosalusega lennujaamas ([96]). Eeskätt tuleb märkida, et samas kui Prantsuse riigile kuulub 60 % AMMi kapitalist, ei ole Prantsuse riik APFTE liige ja ei osale selle eelarve rahastamises. CCIM, kellele kuulub 25 % AMMi kapitalist, panustas APFTE üldeelarvesse aastatel 2010–2019 üksnes [10–20] % ulatuses. Ülejäänud APFTE-le makstud toetused aastatel 2010–2019, seega [80–90] %, pärinevad kohalikelt omavalitsustelt, kellele kokku kuulub vaid 15 % AMMi kapitalist.

Tabel 5

APFTE avalik-õiguslike liikmete tehtud maksete suuruse võrdlus nende osalusega AMMI aktsiakapitalis

	Languedoc-Roussilloni piirkonna nõukogu (hilisem Oksitaania piirkond)	Hérault' departemangu nõukogu	Montpellier' linnastu (hilisem Montpellier Méditerranée Métropole) ja Montpellier' linn	Pays de l'Ori linnastu omavalitsus	CCIM (hilisem Hérault' kaubandus- ja tööstuskoda)	Prantsuse riik (riiklikul tasandil)
Osakaal APFTE rahastamises (2010–2019)	[20–30] %	[10–20] %	[30–40] %	[0–10] %	[10–20] %	
Osalus AMMi aktsiakapitalis	6,5 %	7 %	0,5 % ([1])	1 %	25 %	60 %

([1]) Montpellier Méditerranée Métropole. Montpellier' linn ei osale AMMi aktsiakapitalis.

(164) Neist eri asjaoludest tuleneb, et APFTE avalik-õiguslike liikmete poolne turunduslepingute rahastamine ei ole seotud nende osalusega AMMi aktsiakapitalis. Kui eeldada, et turunduslepingute abil oleks võimalik suurendada lennujaamateenuste lepingust saadavat tulu, oleks APFTE avalik-õiguslikud liikmed saanud vaid 40 % neist lisatuludest, samas oleks nad kandnud [95–100] % turundusega seotud kuludest. Kõikide APFTE avalik-õiguslike liikmete individuaalne olukord on samuti väga erinev, kõige ebasoodsam on see kolme APFTE peamise rahastaja jaoks – piirkond (6,5 % AMMi kapitalist), departemang (7 % AMMi kapitalist) ja Montpellier Méditerranée Métropole (0,5 % AMMi kapitalist), kes kolmekesi kokku rahastasid [80–90] % ([97]) APFTE eelarvest ([98]).

(165) Lisaks sellele tuleneb eelnevalt nimetatud 24. juuni 2010. aasta protokollist, et turunduslepingute sõlmimisel lähtusid APFTE ja tema liikmed piirkondliku majanduse edendamise loogikast, pidades silmas turunduslepingute võimalikku majanduslikku mõju piirkonnale ja mitmesugustele kohalikele ettevõtjatele, ning mitte lennujaama (isegi vähemusosalusega) käitaja või lepingust otsest majanduskasu saavate muude ettevõtjate äriloogikast.

(166) Seega ei võetud analüüsi puhul, mis käsitles küsimust, kas avaliku sektori üksus toimis turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana, arvesse piirkondliku poliitikaga seotud kaalutlusi. Lisaks ei toodud ametliku uurimismenetluse käigus esile ka asjaolusid, mis annaksid tunnistust, et APFTE avalik-õiguslike liikmete turunduslepingute rahastamiseks makstud tasude eesmärk oli suurendada nende saadavaid tulusid seoses lennujaama tegevusega näiteks AMMi makstavate dividendide või muude tulude näol, et võtta arvesse turunduslepingute võimalikku positiivset mõju lennujaama tuludele.

([96]) Seega on Montpellier' lennujaama olukord erinev Charleroi lennujaama omast, mida käsitleti kohtuasjas T–196/04, Ryanair *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2008:585, punktid 53–61, milles Üldkohus vaatles 17. detsembri 2008. aasta kohtuotsuses Valloonia piirkonda ja lennujaama käitajat BSCAd turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori põhimõtte kohaldamisel ühe majandusüksusena, sest BSCA aktsionäridele avaldas Valloonia piirkond otsustavat mõju.

([97]) See protsendimäär hõlmab ka Montpellier' linna tasu APFTE-le. Montpellier' linnal ei ole kapitaliosalust AMMis. Prantsuse ametiasutused esitasid üksnes teabe Montpellier' linna ja Montpellier Méditerranée Métropole'i tehtud kogumaksete kohta.

([98]) Vt põhjendused 23 ja 45.

(167) Komisjon järeldab nimetatud tõendite põhjal, et seosed AMMi sõlmitud lennujaamateenuste lepingute ja APFTE sõlmitud turunduslepingute vahel ei ole piisavad selleks, et põhjendada nende kaht liiki lepingute koos analüüsimist. Seetõttu korraldas komisjon turunduslepingute eraldi analüüsi.

(168) Sellega seoses ja võttes arvesse, et APFTEd ei saa käsitada lennujaama käitajana, ei saa vaadeldaval juhul kohaldada 2014. aasta suunistes lennujaamade ja lennuliinidega seotud lepingute hindamiseks ette nähtud täiendava kasumi meetodit ([99]).

7.1.3.3. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavus

(169) Selleks et hinnata, kas teatava riikliku meetme puhul on tegemist abiga, tuleb kindlaks teha, kas asjaomane ettevõtja saab majandusliku eelise, mida ta tavalistel turutingimustel ei oleks saanud ([100]).

(170) Prantsusmaa väitel leiab APFTE, et kõnealuste maksete näol ei ole tegemist riigiabiga, kuna APFTE maksis Ryanairile/AMSile tasu vastavalt pakkumismenetluse abil valitud teenuste turuhinnale. APFTE väitel vastasid ostetud teenused lisaks sellele APFTE ja tema täidetavate avaliku poliitika ülesannete vajadustele, st need edendasid turismi ja seeläbi piirkondlikku majandusarengut. Seega toimis APFTE avaliku sektori ostjana ning tegutses oma avaliku poliitika eesmärkide täitmise raames. APFTE väidab, et seda silmas pidades ei ole kasumlikkuse analüüs APFTE tasandil vajalik. Seega ei antud APFTE väitel turunduslepingutega Ryanairile või AMSile majanduseelist.

(171) Ryanair esitab samalaadsed väited.

(172) Seoses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavusega tuleb märkida, et see ei eelda lihtsalt asetumist teatud konkreetsel turul tegutseva majandusettevõtja kohale, vaid asetumist APFTE olukorras oleva turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kohale.

(173) Seega tuleb analüüsida turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte ulatust APFTE puhul.

(174) Vastavalt riigiabi mõistet käsitleva komisjoni teatise („teatis riigiabi mõiste kohta“) põhjendusele 77, millele on osutatud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 ([101]): „[…] tuleb arvesse võtta üksnes neid eeliseid ja kohustusi, mis on seotud riigi kui ettevõtja staatusega, mitte aga neid, mis puudutavad teda kui avaliku võimu kandjat“, seega ei tule muu hulgas arvesse võtta avaliku huviga seotud kaalutlusi, nagu piirkondlik areng.

(175) Põhikirja kohaselt on APFTE tegevuse eesmärk „turismi, sealhulgas äriturismi edendamine ja arendamine territooriumil reklaamiturgude abil, rahvusvahelisele klientuurile suunatud interneti ja turundusteenuste ostmine või muu reklaamitoetus, nagu osalemine laatadel ja näitustel“. APFTE büroo liikmete avalikest avaldustest ning ühenduse protokollidest ja muudest nimetatud tegevusega seotud dokumentidest ilmneb, et APFTE on oma tegevusele seadnud piirkondliku poliitikaga seotud eesmärgi ([102]).

([99]) Vt 2014. aasta suuniste punkt 3.5.
([100]) Vt eeskätt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. aprill 1999, Hispaania *vs.* komisjon C–342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.
([101]) C/2016/2946, ELT C 262, 19.7.2016, lk 1.
([102]) Vt ka põhjendus 117.

(176) Protokollidest, aruannetest ja muudest Prantsuse ametiasutuste esitatud APFTEga seotud dokumentidest ilmneb samuti, et sõlmides Ryanairi/AMSiga turunduslepingud, tegutses APFTE üksnes kui avaliku võimu kandja, eeskätt kui piirkondliku majanduse arendaja.

(177) Turunduslepingutest piirkondliku turismi arendamise valdkonnas saadavat kasu, st piirkonna potentsiaalset tulu turismist, ei saa arvesse võtta turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtte kriteeriumidele vastavuse analüüsis.

(178) Vaadeldaval juhul ei ole komisjoni käsutuses mitte ühtegi sellist tõendit, millest nähtuks, et turunduslepinguid sõlmides oleks APFTE või tema rahastajatest avalik-õiguslikud liikmed turutingimustes tegutseva ettevõtja tegutsemisloogika kohaselt eeldanud selle tulemusel saada rahalist tulu, eeskätt kapitalitulu, lisaks piirkonna turismi arendamisest saadavale tulule, mis on täies ulatuses seostatav ühenduse (ja tema rahastajatest avalik-õiguslike liikmete) rolliga avaliku võimu kandjana.

(179) APFTE ei saa kasu Montpellier' lennujaama käitaja tulude võimalikust suurenemisest seoses lennuliikluse mahu suurenemisega. APFTE ei ole Montpellier' lennujaama käitaja ning APFTEd rahastavad liikmed on Montpellier' lennujaama vähemusaktsionärid (40 % ulatuses). Prantsuse ametiasutused ei ole toonud välja lennujaama tulude suurenemisega seotud võimalikku kasumit, mida oleks võinud saada APFTE liikmed, kes on ühtlasi Montpellier' lennujaama aktsionärid. Enne otsuse vastuvõtmist Ryanairiga turunduslepingute sõlmimise kohta ei koostatud äriplaani sellise võimaliku kasumi hindamiseks. Kui eeldada, et turunduslepingute eesmärk ja/või tagajärg oli reisijate arvu suurenemine, tuleb märkida, et 40 % ulatuses lennujaama kontrollivatel vähemusaktsionäridel ei saa olla huvi rahastada [95–100] % ulatuses turunduslepinguid. Lisaks sellele osalevad lennujaama vähemusaktsionärid turunduslepingute rahastamises ulatuses, mis erineb nende vastavast osalusest lennujaama kapitalis, ([103]) mis näitab samuti, et turunduslepingute sõlmimine ei ole majanduslikult seotud APFTE teatud liikmete aktsionäristaatusega. Kokkuvõttes võib märkida, et turunduslepingute sõlmimine APFTE ja Ryanairi vahel toimus APFTE ja tema avalik-õiguslike liikmete seisukohalt üksnes avaliku poliitikaga seotud eesmärki silmas pidades ning APFTE ja nimetatud liikmed ei saanud majandusettevõtjatena sellest tegevusest mingit kasu.

(180) Lisaks sellele, nagu on üksikasjalikult näidatud jao 7.1.3.4 punktis a, järeldab komisjon, et APFTE ei lähtunud turundusteenuste ostmisel tegelikest vajadusest, vaid et tema tegelik eesmärk oli toetada Ryanairi lende Montpellier' lennujaama ja lennujaamast. Komisjon järeldab, et selliste asjaolude korral ei kohaldata turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi ([104]). Lisaks, nagu on märgitud jao 7.1.3.4 punktis b, ei ole APFTE poolt Ryanairile/AMSile turundusteenuste eest makstud hinnad kooskõlas tavapäraste turutingimustega. Seega, isegi kui turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium oleks kohaldatav, ei oleks see täidetud.

(181) Lõpetuseks märgib komisjon, et sekkumist ei peeta eelise andmiseks, kui riigi sekkumise kujul on tegemist hüvitisega üldist majandushuvi esindava teenuse osutamise eest vastutavale ettevõtjale avaliku teenuse osutamise kohustuse täitmise eest, kui asjaomane ettevõtja ei saa tegelikkuses rahalist eelist ja kui sekkumise tulemusel ei asetata seda ettevõtjat soodsamasse konkurentsiolukorda võrreldes temaga konkureerivate ettevõtjatega ([105]). Käesoleval juhul ei viita miski sellele, et Ryanairil oleks lasunud avaliku teenuse osutamise kohustus.

7.1.3.4. APFTE poolt Ryanairile/AMSile antud eelise kindlaksmääramine

(182) Ametlikust uurimismenetlusest tuleneb, et turunduslepingute alusel tehtud maksed on laadilt samad nagu avaliku sektori asutuse makstavad toetused lennuettevõtjale lennujaamas lennuliinide pakkumise eest. Komisjon järeldas, et makseid, mida APFTE teeb Ryanairile ja AMSile, võib käsitada tavaliste toetustena, mille eesmärk on vähendada Ryanairi kulusid, mis on seotud tema regulaarlendudega Montpellier'sse ning millega sellest tulenevalt antakse Ryanairile majanduseelis.

([103]) Vt põhjendused 164, 24 ja põhjendus 45 ning sellele järgnevad põhjendused.
([104]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 1. märts 2017, SNCM *vs.* komisjon T-454/13, ECLI: EU:T:2017:134, punktid 232 ja 233.
([105]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. september 2010, komisjon *vs.* Deutsche Post AG, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, punkt 41, ning kohtuotsus, Euroopa Kohus, 9. juuni 2011, Comitato „Venezia vuole vivere" *et al. vs.* komisjon, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, punkt 92.

(183) Selleks et tuvastada Ryanairile/AMSile antud eelise olemasolu, vaatles komisjon kõiki selle juhtumiga seotud asjaolusid lähtuvalt teatisest riigiabi mõiste kohta. Näiteks võib esineda erandlikke olukordi, kus isegi juhul, kui avaliku sektori asutused ostavad kaupu ja teenuseid turuhinnaga, ei loeta seda turutingimustele vastavaks, eeskätt juhul, kui kõnealuse teenuse ostmine ei vasta avaliku sektori asutuse tegelikele vajadustele ([106]).

(184) Komisjon järeldas lähtuvalt mitmest ametliku uurimismenetluse käigus tuvastatud tõendist, et turundusteenuste ostmine Ryanairilt ei vastanud APFTE tegelikule vajadusele. See tõdemus on piisav selleks, et tõendada käesoleval juhul vaadeldavate meetmete abil Ryanairile antud eelise olemasolu.

(185) Lisaks sellele ei leidnud ametliku uurimismenetluse käigus kinnitust Ryanairi/AMSi ja Prantsuse ametiasutuste väide, et turundusteenuseid osteti turuhinnaga.

a) **APFTE-l puudus tegelik vajadus osta Ryanairilt/AMSilt turundusteenuseid**

(186) Märkusi esitanud Prantsusmaa, APFTE, CCIM ja piirkondlikud omavalitsused ning Ryanair väidavad, et APFTE näol oli tegemist kohaliku turismi edendamise ühendusega, kes ostis Ryanairilt turundusteenuseid turuhinnaga.

(187) Komisjoni uurimismenetluse keskne küsimus seoses Ryanairile antud eelise olemasoluga oli kindlaks määrata, kas APFTE-l oli tegelik vajadus osta Ryanairilt/AMSilt turundusteenuseid, et täita oma avaliku sektori poliitikaga seotud eesmärki, st Montpellier' linna ja selle ümbruse reklaamimist ([107]).

(188) Komisjon jõudis järeldusele, et turundusteenuste ostmine Ryanairilt/AMSilt ei vastanud APFTE tegelikule vajadusele, lähtuvalt järgmistest tõenditest:

— turundusteenuste ostmine oli vaid põhjendus Ryanairile maksete tegemiseks, et hoida see ettevõtja Montpellier' lennujaamas; isegi kui turundusteenuste ostmine oleks avaldanud turundusele mõju (mis tegelikult puudus), ei olnud see lepingute tegelik eesmärk, vaid pigem oli tegemist varjatud toetustega:

  — APFTE tegeliku soovi puudumine piirkondliku reklaami tegemiseks;

  — keskendumine turundusteenuste asemel Ryanairi käitatavatele lennuliinidele;

  — keskendumine Ryanairile/AMSile mõne internetiturunduse teenuse pakkuja asemel;

  — mitte ükski tõend ei näita APFTE huvi tema eelarvest rahastatavate turunduskampaaniate konkreetse edukuse vastu;

  — turundusteenuste eest tehtavate maksete lõppemine samaaegselt Ryanairi käitatavate lennuliinide peatamisega;

  — ka teised uurimismenetlused, mis komisjon on riigiabi valdkonnas teinud, on näidanud, et Ryanair kasutas turunduslepinguid riigiabi maksmise varjamiseks;

([106]) Vt riigiabi mõistet käsitleva teatise põhjendus 82 ja seal osutatud kohtupraktika.
([107]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 5. august 2003, P&O, T–116/01, ECLI:EU:T:2003:217, punktid 116 ja 117.

— Ryanairi/AMSi osutatavad turundusteenused ei saanud Montpellier'd ja selle ümbrust tõhusalt reklaamida;

— see, et APFTE valis Ryanairi, ei olnud majanduslikult piisavalt põhjendatud;

— Ryanairi turundusteenustel ei olnud eeldatavat mõju.

— Eeldusel, et turundusteenustel oleks olnud mõju, oleksid need olnud kasulikud eeskätt Ryanairile, kuna Ryanair on eraettevõtja, kes soovib saada kasumit ja peab seetõttu oma lennukite täituvuse saavutamiseks kasutama hindade ja turundusega seotud meetodeid.

i) *Turundusteenuste ostmine oli vaid põhjenduseks Ryanairile maksete tegemiseks, et hoida see ettevõtja Montpellier' lennujaamas*

(189) Ametliku uurimismenetluse tulemusel ilmnes, et isegi kui turundusteenuste ostmine APFTE poolt oleks avaldanud turundusele mõju, ([108]) ei olnud see lepingute tegelik eesmärk, vaid pigem oli tegemist varjatud toetustega.

(190) Vaatamata APFTE põhikirjas sätestatud eesmärgile püüdis ühendus kõnealuste lepingute abil selle asemel, et osta turundusteenuseid selle mõiste sisulises tähenduses (st osta reklaami) Montpellier' piirkonna reklaamimiseks, toetada Ryanairi Montpellier's pakutavaid lennuveoteenuseid, makstes talle ostetud teenuste eest ja toetades sellega nende lennuveoteenuste reklaamimist. Turundus selle mõiste sisulises tähenduses oli CCIMi ja kohalike omavalitsuste kindlaksmääratud APFTE tegelikku eesmärki silmas pidades vaid kõrvalise tähtsusega ([109]).

(191) Oma tegevuse turunduskampaaniana esitamine oli vaid vahend Ryanairile tehtavate maksete põhjendamiseks. Komisjon jõudis sellele seisukohale järgmiste tõendite põhjal.

1) APFTE tegeliku soovi puudumine piirkondliku reklaami tegemiseks

(192) Komisjon tuvastas mitut tõendit, mis näitavad, et APFTE-l puudus tegelikult soov piirkondliku reklaami tegemiseks. APFTE taga seisvate avaliku sektori asutuste tehtud piirkonna „reklaami" tegelik eesmärk oli Ryanairi hoidmine Montpellier' lennujaamas ja soov edendada sellega seotud majandusliku mõju abil kohalikku majandust.

a) APFTE tegeliku soovi puudumine piirkondliku reklaami tegemiseks tulenevalt tema asutamisega seotud asjaoludest

(193) APFTE ja tema avalik-õiguslike liikmete otsuste, protokollide ja aruannete analüüsist ilmneb ühemõtteliselt, et APFTE tegelik eesmärk oli tagada odavlennuettevõtjate, eeskätt Ryanairi toetamise jätkumine pärast Montpellier' lennujaama käitaja vahetumist ([110]). Komisjon järeldab APFTE tegevusega seotud dokumentidest ilmnenud tõendite

([108]) Ametliku uurimismenetluse tulemusel ilmnes mitu tõendit, mis näitasid, et turunduskampaaniate tegelik reklaamimõju oli väike, vt põhjendus 272 ja sellele järgnevad põhjendused.

([109]) Näiteks tuleneb 15. oktoobri 2012. aasta APFTE rahastajate komitee istungi protokollist, et APFTE veebisaidi, mis ametlikult oleks pidanud reklaamima Montpellier'd ja selle ümbrust, koostas [CCIM] ilma tegeliku reklaamiülesandeta, vaid üksnes selleks, et õigustada ametlikult APFTE „turundusega" seotud kulutusi: „[APFTE juhataja] käsitles veebisaidi ja selle hooldusega seotud teemat. See veebisait on vajalik selleks, et põhjendada kulutusi seoses teavitamistegevusega, mille eesmärk on suurendada Euroopa klientide arvu Montpellier' ja selle lähiümbruse piirkonnas. Tehti ettepanek selle veebisaidi täiustamiseks nii et see muutuks tegelikuks piirkonna reklaamimise vahendiks".

([110]) Vt näiteks 20. juuli 2012. aasta Languedoc-Roussilloni piirkondliku nõukogu protokolli punkt 1: „Võttes arvesse muudatusi Montpellier' lennujaama käitamises, asutati turismi- ja majandusvoogude edendamise ühendus (APFTE), mille eesmärk on jätkata piirkonna reklaamimist koos Montpellier' lennujaama kasutavate lennuettevõtjatega"; ja punkt 2: „Lennuliinid, mille kaudu reklaamimine toimub, on Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahn, Leeds-Bradford, Birmingham, […]". Vt ka põhjendus 28.

põhjal, et CCIMi ja ühendusega liitunud kohalike omavalitsuste eesmärk internetiturunduse teenuseid ostes oli anda pikaajalist stardiabi, et toetada asjaomaste lennuettevõtjate tegevust Montpellier' lennujaamas. Avaliku sektori vahendid ei olnud seega suunatud mitte Montpellier' linna või selle piirkonna edendamiseks, vaid nende abil reklaamiti üht konkreetset lennuliini, eesmärgiga seda toetada ja tagada, et lennuettevõtja hoiab seda jätkuvalt käigus. ([111])

(194) APFTE protokollidest ilmneb, et ühenduse jaoks tähendab termin „turismivood" teatud kindlate lennuettevõtjate lennureisijate voogusid ja mitte turistide voogusid üldiselt või lennureisijate voogusid üldiselt ([112]). Seega on eeskätt APFTE esimeste istungite protokollides kasutatud termineid, mis osutavad sõnaselgelt lennutegevusele, nagu „marsruut" (*route*), „lennuliin" (*ligne*) või „lennusuund" (*axe*) ([113]). Samuti ilmneb ka Prantsuse ametiasutuste tehtud uuringust, millega sooviti näidata, et piirkondlikud omavalitsused on teinud APFTE tegevuse majanduslike mõjude analüüsi, ([114]) et omavalitsused keskenduvad üksnes klientuurile, keda lennuettevõtjad piirkonda juurde toovad.

(195) Seda kinnitab asjaolu, et kõik komisjonile käesoleva analüüsi raames teadaolevad ülejäänud APFTE (ja varasemalt CCIMi) sõlmitud ja ellu rakendatud turunduslepingud, ([115]) millega seotud summad on Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingute omadest oluliselt väiksemad, on sõlmitud lennuettevõtjatega ja mitte tavapäraste internetiturunduse agentuuridega.

b) APFTE tegeliku soovi puudumine piirkondliku reklaami tegemiseks, mis tuleneb tema veebisaidi – mis ametlikult pidi olema reklaamikampaaniate keskne element – algsest olukorrast

(196) Prantsuse ametiasutuste andmetel kasutas APFTE esialgu veebisaiti www.flights-montpellier-mediterranean.com, mis loodi 2006. aastal ja mis kuulus CCIMile. 2013. aasta mais asendati see veebisaidiga goto-montpellier.com, mis oli samuti CCIMi omanduses.

([111]) Vt näiteks ka Pays de l'Ori linnastu nõukogu 23. juuni 2010. aasta otsus, milles selgitatakse odavlennuettevõtjate reisijavoogude positiivset mõju piirkonnale ja öeldakse: „Nende lennuettevõtjate tegutsemine annab omavalitsustele rahalist kasu lennuliinide avamisele antava toetuse näol, mida makstakse kuni 3aastase perioodi jooksul, ning lennuliinide reklaamile antava abi näol, mille abil ostetakse reklaamipinda lennuettevõtjate veebisaitidel". Vt ka APFTE endise juhataja avaldust, mis on esitatud võrguajakirja „20 minutit" 23. novembril 2011 avaldatud artiklis pealkirjaga „Turundus klientide ligitõmbamiseks": „[APFTE juhataja] lükkab tagasi süüdistused „šantaažis" ja „varjatud toetuste andmises". Ta toob järgmised põhjendused: „Kui me ei teeks neid turunduskampaaniaid, jätkaksid teatud ettevõtjad küll siin tegevust, kuid teised ei oleks Montpellier'st enam huvitatud, kuna need lennuliinid ei oleks enam atraktiivsed". " (vt https://www.20minutes.fr/montpellier/828538-20111123-marketing-attirer-clientele, vaadatud 1. juulil 2019). Vt ka 24. juuni 2010. aasta APFTE üldkogu avaistungi protokoll: „Sõltumata odavlennuettevõtjatega seotud probleemidest ja nende küsitavatest hindadest on nende mõju kohalike ettevõtjate jaoks märkimisväärne. Praegu on ühenduse vorm õiguslikke nõudmisi silmas pidades kõige asjakohasem ning soodustab odavlennuettevõtjate dünaamikat silmas pidades piirkonna arengut."

([112]) Vt näiteks Pays de l'Or'i linnastu nõukogu 28. juuni 2013. aasta otsus, milles osutatakse seoses „majandus- ja turismivoogude toetamiseks tehtavate kulutustega (2013. aasta prognoos)" sõnaselgelt „Ryanairi lennusuundadele (Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahn, Leeds-Bradford, Birmingham)". Vt ka 24. juuni 2010. aasta APFTE üldkogu avaistungi protokoll („Turismivood, st eeskätt Põhja-Euroopast meie piirkonda odavlennuettevõtjate vahendusel saabuvad kliendid, avaldavad märkimisväärset mõju kõikidele ettevõtetele, kelle tegevus on seotud turismiga, aga ka kaubandusele ja kinnisvaraärile").

([113]) Vt näiteks 18. märtsi 2011. aasta APFTE üldkogu protokoll („Rahastajatel peab samuti olema uue juhtimisüksuse loomise abil võimalik osaleda uute avatavate lennuliinide valikus"); Pays de l'Or'i linnastu nõukogu 28. juuni 2013. aasta otsus (milles osutatakse seoses „majandus- ja turismivoogude toetamiseks tehtavate kulutustega (2013. aasta prognoos)" sõnaselgelt „Ryanairi lennusuundadele (Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahn, Leeds-Bradford, Birmingham)") ja 28. märtsi 2011. aasta juhtkomitee esimese istungi ettevalmistamise tehnilise koosoleku protokoll („Juhtkomitee peab käivitama arutelu turismivoogude arengu kohta ning tegema strateegilised valikud lennujaama pakutud eri lennuliinide kohta").

([114]) BIPE, „Uuring lennutranspordi sotsiaal-majandusliku mõju kohta Languedoc-Roussilloni piirkonnas", 4. aprill 2013 (vt http://montpellier.cci.fr/fichier/retombeesecoaeroportlr2012pdf/download, vaadatud 1. juulil 2019).

([115]) Komisjon märgib, et ettevõtjaga […] 2017. aastal sõlmitud lepingut ei rakendatud ellu, kuna APFTE ei esitanud ostutellimusi, vt põhjendus 81.

(197) APFTE rahastajate komitee 15. oktoobri 2012. aasta otsustest ilmneb, et APFTE veebisaidil, mida ametlikult tutvustati piirkondliku reklaami tegemise vahendina (ja kuhu suunati turunduslepingute kohaselt Ryanairi veebisaidil asuvad veebilingid ([116])) puudusid esialgu turundusega seotud tegelikud eesmärgid, see veebisait oli osa APFTE strateegiast lennuettevõtjatele tehtavate maksete põhjendamiseks. Näiteks teatas APFTE juhataja, et „see veebisait on vajalik selleks, et põhjendada kulutusi seoses teavitamistegevusega, mille eesmärk on suurendada Euroopa klientide arvu Montpellier' ja selle lähiümbruse piirkonnas. Tehti ettepanek selle veebisaidi täiustamiseks, nii et see muutuks tegelikuks piirkonna reklaamimise vahendiks".

c) APFTE tegeliku soovi puudumine piirkondliku reklaami tegemiseks, mis tuleneb APFTE-le järgnenud õigusliku üksuse olemusest

(198) Lisaks sellele märgib komisjon, et dokumentidest, mis APFTE esitas seoses oma tegevusega aastatel 2017 ja 2018, ilmneb, et pärast APFTE tegevuse lõpetamist 2018. aastal asutasid ja rakendasid CCIM ja piirkondlikud omavalitsused turunduslepingute jaoks tööle uue õigusliku süsteemi, mille kohaselt turundusteenuste ostmise võttis üle „tellimisüksus, mis hõlmab omavalitsusi ja [Hérault'] kaubandus-tööstuskoda ning mis [võttis] selle tegevuse üle ja ostis mitte enam turundusteenuseid, vaid lennuliinidega seotud teenuseid" ([117]). See asjaolu ei ole pärast seda, kui Ryanair lõpetas tegevuse Montpellier' lennujaamas, küll enam seotud Ryanairi/AMSiga sõlmitud turunduslepingutega, kuid selle näol on tegemist veel ühe lisatõendiga, mis näitab, et APFTE sõlmitud lepingute tegelik eesmärk oli lennuliinide toetamine.

d) Järeldus APFTE tegeliku kavatsuse puudumise kohta piirkondliku reklaami tegemiseks

(199) Komisjon järeldab eelneva põhjal, et APFTE ei kavatsenud tegeleda turundusega selle mõiste otseses tähenduses, vaid teha makseid, mille eesmärk oli innustada lennuettevõtjaid kasutama oma tegevussuutlikkust Montpellier' lennujaamas.

(200) APFTE soov innustada Ryanairi säilitama oma Montpellier'ga seotud lennuliine on põhjendatud Ryanairi võimalusega vahetada piirkondlikke lennujaamu, kus ta tegutseb ([118]). Seega ei saa pidada üllatavaks seda, et piirkondlikud lennujaamad konkureerivad Ryanairi lennuliinide pärast. Sellega seoses tuleb öelda, et juhtumi SA.33961 (2012/C) puhul, mis käsitles Nîmes'i lennujaama (tegemist on lennujaamaga, mis asub Montpellier' lennujaama teeninduspiirkonnas), järeldas komisjon oma lõplikus otsuses, ([119]) et riigi ajavahemikul 2005–2010 Ryanairi/AMSiga sõlmitud turunduslepingute näol oli tegemist meetmetega, mis kujutasid endast Ryanairile antavat õigusvastast riigiabi ([120]).

(201) APFTE kavatsus Ryanairi/AMSiga lepinguid sõlmides ei olnud seega mitte reklaamida Montpellier'd ja selle ümbruskonda turunduskampaaniate abil selle mõiste otseses tähenduses, vaid innustada Ryanairi säilitama oma tegevus Montpellier' lennujaamas.

2) Keskendumine turundusteenuste asemel Ryanairi lennutegevusele

(202) Ryanairi/AMSi puhul otsustas APFTE sõlmida 2010., 2013. ja 2017. aasta turunduslepingud selleks, et hoida Ryanair Montpellier' lennujaamas. Sellest annavad näiteks selgelt tunnistust 19. oktoobri 2011. aasta APFTE

([116]) Vt põhjendused 56, 59, 65.
([117]) Vt 24. jaanuari 2018. aasta Hérault' kaubandus-tööstuskoja üldkogu otsused.
([118]) Pärast ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohase ametliku uurimismenetluse algatamist esitatud märkustes kinnitas Ryanair seoses oma väitega, et Montpellier' lennujaam on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise seisukohalt võrreldav teiste lennujaamadega, et tal on Euroopas (Ühendkuningriigis, Hispaanias, Prantsusmaal, […] suur valik lennujaamu, mis konkureerivad Ryanairi lennuliinide ja teenindamissuutlikkuse pärast ja mis on Ryanairi seisukohast vastastikku asendatavad.
([119]) Vt otsuse artikli 1 punkt 2 (ELT L 113, 27.4.2016, lk 32).
([120]) Otsust kinnitas kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair ja AMS *vs.* komisjon, T–53/16, ECLI:EU:T:2018:943.

üldkogu istungi protokoll (lk 5):„See eelarve võimaldab meil […] säilitada Frankfurt-Hahni, Brüssel-Charleroi ja Leeds-Bradfordi lennuliinid“ ([121]) ning väljavõte 31. jaanuari 2010. aasta CCIMi üldkogu otsuste registrist: „Ajutine komisjon […] esitas soodsa arvamuse täiendava […] suuruse summa kohta, et tagada Birminghami lennuliini säilitamist võimaldava internetiturunduse lepingu rahastamine.“

(203) 2010–2017. aastal sõlmitud turunduslepingute ning 2013. ja 2017. aasta pakkumiskutsete analüüs kinnitab, et lepingud ja pakkumiskutsed keskendusid väga konkreetselt Ryanairi käitatavatele lennuliinidele.

(204) APFTE lepinguid ja pakkumiskutseid kohandati järk-järgult, et varjata seost lennuteenuste ja turundusteenuste ostmise vahel. Esimesed lepingud sõlmiti ilma pakkumiskutseid kasutamata ja need põhinesid Ryanairi selgetel lubadustel käitada teatud lennuliine. Seevastu viimaste lepingute puhul kasutati pakkumiskutseid ja nendes osutati Ryanairi tegevusele Montpellier' lennujaamas kaudsemalt, kuid siiski piisavalt selgelt, et tagatud oleks Ryanairi kuulutamine hangete võitjaks. Soov toetada Ryanairi tegevust turunduslepingute abil on nähtav eri turunduslepingute sätetes, milles osutatakse otseselt või kaudselt Ryanairi tegevusele Montpellier' lennujaamas seoses juba käitatavate lennuliinidega.

a) 2010. ja 2013. aasta lepingud

(205) 2010. aasta leping ja selle muudatused, järjestikused lepingu pikendamise kokkulepped ning 2013. aasta leping ja selle järjestikused pikendamise kokkulepped põhinevad Ryanairi kohustusel käitada Montpellier' lennujaama suunduvaid lennuliine ja panevad Ryanairile sellega seoses konkreetseid kohustusi. 2010. aasta lepingus on nendele kohustustele sõnaselgelt osutatud ning nende täitmise tingimuseks on seatud turundustasude maksmine.

(206) 4. juuli 2013. aasta büroo istungi aruandest ilmneb, et APFTE tundis end kohustatuna korraldama 2013. aastal hankemenetluse, kui 2010. aastal AMSiga sõlmitud lepingu tähtaeg lõppes ja kuna APFTE soovis säilitada selle lepinguga hõlmatavad turismivood, st Ryanairi käitatavad lennuühendused ([122]).

(207) 2013. aasta hanke tehniline kirjeldus, mille alusel kehtestati lepingulised kohustused, sisaldab Ryanairile esitatavaid väga üksikasjalikke nõudmisi seoses lennutranspordiga Montpellier'st Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni ja Leeds-Bradfordi lennujaamadesse, samas on see kirjeldus väga üldsõnaline või isegi ebamäärane, kui tegemist on osutatavate turundusteenuste laadiga. Lisaks sellele tuleb pidada üllatavaks, et mingit lepingut ei sõlmitud lõppkokkuvõttes hankeosa „Birmingham“ jaoks, tegemist on lennuühendusega, mille Ryanair oli peatanud 2013. aasta hanke tehnilise kirjelduse avaldamise ja turunduslepingute sõlmimise vahelisel ajavahemikul. See viimatinimetatud asjaolu illustreerib ilmekalt olemasolevat seost APFTE allkirjastatud turunduslepingute ja Ryanairi lennuliinide käitamise vahel.

([121]) Vt ka 19. oktoobri 2011. aasta APFTE üldkogu istungi protokoll, lk 6: „2012. aasta kohta […] ulatub ühenduse eelarve maht […] euroni koos maksudega, mis võimaldab alal hoida vaid äriühinguga AMS sõlmitud turunduslepinguid, st lepinguid, mis hõlmavad Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni ja Leeds-Bradfordi lennuliine“,. ja 4. juuli 2013. aasta APFTE büroo aruanne, lk 1: „[APFTE juhataja] teatab, et ühendusel on kohustus kuulutada internetiturunduse teenuste lepingute jaoks välja hankemenetlus, kuna 2010. aastal Airport Marketing Service'iga sõlmitud lepingu lõpptähtaeg on saabumas“; ja lk 2: „kuna Airport Marketing Service'iga sõlmitud lepingu lõpptähtaeg on saabumas, kuulutatakse välja hankemenetlus üksnes selle lepinguga hõlmatud lennuliinide kohta, iga sihtpunkti jaoks eraldi“.

([122]) Vt aruande lk 1: „[APFTE juhataja] teatab, et ühendusel on kohustus kuulutada internetiturunduse teenuste lepingute jaoks välja hankemenetlus, kuna 2010. aastal Airport Marketing Service'iga sõlmitud lepingu lõpptähtaeg on saabumas“ ja lk 2: „kuna Airport Marketing Service'iga sõlmitud lepingu lõpptähtaeg on saabumas, kuulutatakse välja hankemenetlus üksnes selle lepinguga hõlmatud lennuliinide kohta, iga sihtpunkti jaoks eraldi“. Vt ka 4. juuli 2013. aasta APFTE üldkogu istungi protokoll, lk 3: „Kuna Airport Marketing Service'iga sõlmitud lepingu lõpptähtaeg on saabumas, kuulutatakse välja hankemenetlus üksnes selle lepinguga hõlmatud lennuliinide kohta, iga sihtpunkti jaoks eraldi. Vastavalt piirkonna nõukogu taotlusele võtab juhataja üldkogu liikmete ees kohustuse esitada kõikidele omavalitsustele teavitamiseks pakkumismenetluse tüüpdokumendid“.

b) 2017. aasta lepingud

(208) Lisaks sellele, kuigi 2017. aasta lepingus ei ole nimetatud Ryanairi Montpellier' lennujaamas käitatavaid lennuliine ning see leping ei hõlma sellesse lennujaama suunduva lennutranspordiga seotud sõnaselget kohustust, määratletakse turundusteenuste sihtrühmana elanikke selles piirkonnas, kus asuvad lennujaamad, millega Ryanair tagab lennuühenduse Montpellier' lennujaamast ([123]). Hanke tehnilises kirjelduses nimetatud hankeosad vastavad piirkondadele, kus asuvad kolm lennujaama, millega Ryanair tagas sel ajal järgmised lennuühendused Montpellier'st: Brüssel-Charleroi (hankeosa „Valloonia") Frankfurt-Hahn (hankeosa „Rheinland-Pfalz") ja Leeds-Bradford (hankeosa „Yorkshire").

(209) Samas ei leidnud komisjon asjaolule, miks osutusid turundusteenuste sihtpiirkondadeks valituks need kolm piirkonda (Rheinland-Pfalz, Valloonia ja Yorkshire), muid põhjendusi kui see, et tegemist on ainukese kolme piirkonnaga, millesse Ryanair käitas Montpellier' lennujaamast otselende juba hankemenetluse väljakuulutamise ajal. Kui APFTEd oleks innustanud huvi piirkondliku turunduse ja seega võimalikult suure potentsiaalsetest turistidest koosneva sihtrühma vastu, oleks ta valinud võimalike turistide arvu silmas pidades kohasemad piirkonnad või laiema piirkondade valiku. Näiteks ei ole võimalik põhjendada Valloonia valimist (ligikaudu 3,5 miljonit elanikku), hõlmamata naabruses asuvat Flandria piirkonda (ligikaudu 6,5 miljonit elanikku), mis asub Brüssel-Charleroi lennujaama teeninduspiirkonnas. Samuti tuleb pidada üllatavaks, et hankemenetluse jaoks valiti Rheinland-Pfalz (ligikaudu 4 miljonit elanikku) ja mitte naabruses asuvad või vähemalt Frankfurt-Hahni teeninduspiirkonnas või sellele väga lähedal asuvad liidumaad, nagu Hessen (ligikaudu 6 miljonit elanikku, ning olulised linnad, nagu Wiesbaden (90 km kaugusel Frankfurt-Hahni lennujaamast) ja Maini-äärne Frankfurt (120 km kaugusel Frankfurt-Hahni lennujaamast)), Nordrhein-Westfalen (ligi 18 miljonit elanikku) ja Saarimaa (ligi miljon elanikku), või suuremad linnastud, nagu Berliin (mis on Montpellier'ga ühendatud lennuettevõtja easyJet käitatava otselennuliiniga) või Düsseldorf (samas teeninduspiirkonnas kui Kölni metropol, mis on Montpellier'ga ühendatud lennuettevõtja Eurowings käitatava otselennuliiniga)). Suurbritannia puhul oleks Yorkshire (ligikaudu 5,2 miljonit elanikku) asemel võinud keskenduda suuremale turistidest sihtrühmale, kaasates naabruses asuva Greater Manchesteri linnapiirkonna (ligikaudu 2,7 miljonit elanikku, mis asub vähem kui 100 km kaugusel Leeds-Bradfordi lennujaamast), või Londoni linnastupiirkonna (ligikaudu 8,8 miljonit elanikku, sealsed Gatwicki, Heathrow' ja Lutoni lennujaamad on Montpellier'ga ühendatud lennuettevõtjate easyJet ja British Airways käitatavate otselennuliinidega).

(210) Jälgides APFTE AMSi/Ryanairiga ajavahemikul 2010–2017 sõlmitud turunduslepingute muutumist, märgib komisjon, et 2010. ja 2017. aasta lepingute sõlmimise vahelisel ajal võttis komisjon vastu ametlike uurimismenetluste algatamise otsuseid, mis hõlmasid muu hulgas Nîmes'i, Pau' ja Angoulême'i lennujaamu ja mis keskendusid Ryanairi/AMSi sõlmitud turunduslepingutele, ning tegi nende juhtumite puhul lõplikke otsuseid ([124]). Komisjoni kavatsus analüüsida nende turunduslepingute vastavust riigiabi eeskirjadele oli seega läbipaistev ja lepinguosalised olid sellest teadlikud.

(211) Arvestades APFTE ja Ryanairi lepinguliste suhete üldist tausta pärast 2010. aastat, tundub, et 2017. aasta lepingu eesmärk ja eeldatav mõju hõlmas nagu eelmistegi lepingute puhul, Ryanairi käitatavate lennuliinidega seotud tegevuse toetamist Montpellier' lennujaamas. 14. septembri 2016. aasta haldusnõukogu istungi protokollist ilmneb, et 2017. aasta hankemenetlused põhinevad soovil „leida lahendus õiguslikele probleemidele" ja selles menetluses

([123]) Vt põhjendused 16 ja 74.

([124]) Vt näiteks komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus riigiabi SA.22614 (C 53/07) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia (ELT L 201, 30.7.2015, lk 109); komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus riigiabi SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa andis Nîmes – Uzès – Le Vigani kaubandus- ja tööstuskojale, ettevõtjale Veolia Transport Aéroport de Nîmes, ettevõtjale Ryanair ja ettevõtjale Airport Marketing Services (ELT L 113, 27.4.2016, lk 32); komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus riigiabi SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) kohta, mida Itaalia andis ettevõtjale Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. ja mitmele Alghero lennujaamas tegutseva lennuettevõtjale (ELT L 250, 25.9.2015, lk 38); komisjoni 29. juuli 2016. aasta otsus (EL) 2017/1861, milles käsitletakse riigiabi SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Sardiinia lennujaamadele antav hüvitis avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest (üldist majandushuvi pakkuv teenus) (ELT L 268, 18.10.2017, lk 1).

nähti ette, et piirkonna majanduse ja turismi arendusega tegelevad üksused valivad „lähtuvalt strateegilistest lennusuundadest eelnevalt ala, kus piirkonna reklaami tehakse“. Mõistet „lennusuund“ (*axe*) oli varasemalt kasutatud lennuliini tähistamiseks ([125]). Lisaks sellele tuleb märkida, et tegemist oli lepinguga, mis käsitles ostutellimuste esitamist. APFTE oli tegelikkuses suuteline ostutellimuste väljastamist ja seeläbi Ryanairile tehtavaid makseid mõjutama, et säilitada Ryanairi lennuliinide sagedused Brüssel-Charleroi, Leedsi ja Frankfurt-Hahni lennujaamadesse.

(212) Komisjon käsitab Ryanairi lennuliinide käitamise kohustuse kaasamist olulise tõendina, mis näitab APFTE ja Ryanairi vaheliste lepingute tegelikku eesmärki, st Ryanairile tasu maksmist tema tegevuse jätkamise eest Montpellier lennujaamas.

3) Keskendumine Ryanairile/AMSile mõne internetiturunduse teenuse osutaja asemel

(213) Lisaks sellele on 2013. ja 2017. aasta pakkumismenetlustega seotud kriteeriumid määratud kindlaks selliselt, et nende abil antakse eelis Ryanairi pakkumistele võrreldes tavapärase turundusteenuste pakkujaga.

(214) Turunduslepingute ja vastavate pakkumismenetluste analüüsist nähtub, et APFTE kindlaksmääratud valikukriteeriumid, mis olid esitatud pakkumiskutsetes, millega eelistati AMSi võrreldes tavapäraste turundusteenuste osutajatega, nagu lennuühenduste pakkumise kriteeriumi lisamine ja vajadus pakkuda teenuseosutaja veebisaiti, millel on piisav arv külastajaid, et esitada seal internetireklaami.

(215) Kuigi APFTE sõlmis turunduslepingud mitme lennuettevõtjaga, ei ilmnenud ametliku uurimismenetluse käigus asjaolusid, mis oleksid võimaldanud järeldada, et enne ametliku uurimismenetlusega hõlmatavate 2010., 2013. ja 2017. aasta lepingute sõlmimist oleks APFTE siiralt soovinud sõlmida turunduslepinguid mõne muu ettevõtjaga kui AMS/Ryanair. Seda asjaolu tuleb pidada oluliseks meetme valikulisuse hindamisel ning komisjon leiab, et arvesse tuleb samuti võtta teenuseosutaja valiku suunatust AMSile, kuna see näitab, et APFTE-l puudus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjaga võrreldav eesmärk. Nagu on näidatud põhjenduses 326 ja sellele järgnevates põhjendustes, järeldab komisjon turunduslepingute valikulisuse tõendamisel, et 2013. ja 2017. aasta pakkumiskutsed olid koostatud viisil, mis andis AMSile võimaluse need lepingud endale saada.

(216) Komisjon tõi välja mitu tegurit, mis annavad tunnistust sellest, et APFTE eelistas Ryanairi pakutavaid teenuseid, kasutades selleks käesoleva ametliku uurimismenetlusega hõlmatavaid 2013. ja 2017. aasta turunduslepingute pakkumismenetluste kriteeriume.

(217) 2013. aasta turunduslepingute sõlmimine, mida on kirjeldatud põhjendustes 63–73, toimus nelja „hankeosa“ kohta eelnevalt korraldatud pakkumismenetluste alusel. Need „hankeosad“ kandsid nimetusi „Brüssel-Charleroi“, „Frankfurt-Hahn“, „Leeds“ ja „Birmingham“ ning nendega seotud minimaalsed lendude sagedused vastasid pakkumismenetluse väljakuulutamise ajal täpselt Ryanairi juba käitatavale neljale lennuliinile ühelt poolt Montpellier' ja teiselt poolt Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni, Leeds-Bradfordi ja Birminghami lennujaamade vahel. Pakkumismenetlus oli seega selgelt suunatud lennuettevõtjatele, kes pakkusid turundusteenuseid lisaks lennutranspordiga seotud tegevusele. Sellel ajal oli iga asjaomase sihtpunkti puhul Ryanair ainus neid lennuliine käitav lennuettevõtja ning ta oli neid lennuliine käitanud juba teatava aja (Birminghami lennuliini alates 2011. aastast ja teisi lennuliine vähemalt alates 2010. aastast) ([126]). Seega on ilmne, et pakkumismenetlus oli juba olemuslikult suunatud pakutavate turundusteenuste kvaliteedi ja küsitava hinna alusel Ryanairi/AMSi ja mitte mõne muu internetiturunduse teenuste pakkuja valimisele.

([125]) Vt põhjendus 137.
([126]) Tuleb täpsustada, et Birminghami lennuliin suleti 2013. aasta novembris hankeosade lennuettevõtjatele omistamise ajal.

(218) Lisaks sellele ilmneb seoses 2013. aasta lepingutega, et kuigi nende aluseks olnud hankeosade 1–4 pakkumiskutses oli nimetatud mitut väga laialt määratletud turundusteenuste kategooriat, mida hankes osalejad võivad pakkuda, ilmneb selle pakkumismenetluse tingimustest, et ainuke turundusteenus, mida tuli igal juhul pakkuda, on APFTE veebisaidile suunava veebilingi võimaldamine turundusteenuste osutaja veebisaidil ([127]). Samamoodi oli ainuke kohustuslik turunduse valdkonnaga seotud kriteerium nõue, mille kohaselt peavad ettevõtjad tagama „oma veebisaidil veebilingi APFTE veebisaidile (go to Montpellier)". See vastab täpselt Ryanairi veebisaidil reklaamiruumi pakkuva AMSi ärimudelile. Selline kriteerium välistab mitu turundusteenuste osutajat, kes on suutelised pakkuma tõhusaid internetiturunduse teenuseid, kuid kellel ei ole nii suure külastatavusega veebisaiti kui Ryanairil. Hankeosadega 1–4 seotud pakkumismenetlus oli seega korraldatud selliselt, et mitte ükski ettevõtja ei saanud valikukriteeriumidele vastata paremini kui Ryanair/AMS.

(219) Samamoodi on 13. mail 2017 väljakuulutatud pakkumismenetlus ja 2017. aasta leping väga üldsõnalised või isegi ebaselged, kirjeldades eduka pakkuja osutatavate turundusteenuste laadi. Nagu on näidatud põhjenduses 208 ja sellele järgnevates põhjendustes, on ilmne, et pakkumismenetlus oli juba olemuslikult pakutavate turundusteenuste kvaliteedi ja küsitava hinna alusel suunatud Ryanairi/AMSi ja mitte mõne muu internetiturunduse teenuste pakkuja valimisele.

(220) Kuivõrd pakkumismenetluses jäeti pakkujatele suur otsustamisvabadus seoses pakutavate turundusteenuste laadiga, võimaldas see Ryanairil/AMSil valida pakutavad turundusteenused selliselt, et nende abil reklaamiti oma veebisaidil eeskätt omaenda Montpellier's pakutavaid lennuveoteenuseid, ilma et see valik oleks avaldanud temale negatiivset mõju pakkumismenetluse võitja väljaselgitamisel, kuna Ryanair oli suuteline täitma ainukest kohustuslikku tingimust, st pakkuma Ryanairi veebisaidil veebilinki APFTE veebisaidile.

(221) 2017. aasta lepingu puhul tuleb samuti meenutada, et Ryanair oli ainuke lennuettevõtja, kes käitas lennuliine pakkumismenetluse esimeses kolmes hankeosas nimetatud kolme piirkonda. Komisjon ei ole suuteline leidma muid põhjusi niivõrd täpselt piiritletud piirkondade valikule kui keskendumine Ryanairi tegevusele, mida on samuti näidatud põhjenduses 189 ja sellele järgnevates põhjendustes. Seevastu tuleneb APFTE korraldatud pakkumiste analüüsist, et teenuseosutaja suutlikkus keskenduda täpselt teatava piirkonna reisijatele ei olnud eduka pakkuja väljaselgitamisel otsustava tähtsusega. Näiteks tugineb APFTE Ryanairi veebisaidi külastuste arvule kogu Saksamaa ulatuses tervikuna ja mitte Rheinland-Pfalzis elavate isikute külastuste arvule Ryanairi saksakeelsel veebisaidil. Komisjon järeldab selle põhjal, et pakkumiskutses esitatud täpsustused asjaomaste piirkondade kohta olid vajalikud üksnes selleks, et eelistada AMSi võrreldes teiste turundusteenuste pakkujatega.

(222) 2017. aasta pakkumismenetluse kriteeriumide osakaal (teenuse hind 40 % ja tehniline väärtus 60 %) võimaldas kuulutada edukaks Ryanairi pakkumise, seda isegi olukorras, kus esineb madalama hinnaga pakkumine. 2013. aasta pakkumismenetluse puhul oli valikukriteeriumide puhul teenuse hinnal veelgi suurem osakaal (teenuse hind 85 % ja tehniline väärtus 15 %).

(223) Lisaks sellele piirdusid APFTE Ryanairilt lõpuks ostetud teenused vaid Ryanairi veebisaidi vahendusel pakutavate teenustega, kuigi 2017. aasta pakkumismenetlus hõlmas väga laialt määratletud turundusteenuseid (hõlmates rohkem kui üksnes lennuettevõtjate veebisaitide vahendusel pakutavad teenused).

(224) Kokkuvõttes tuleb märkida, et kõik komisjonile käesoleva analüüsi raames teadaolevad ülejäänud APFTE (ja varasemalt CCIMi) sõlmitud ja ellu rakendatud turunduslepingud, ([128]) millega seotud summad on Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingute omadest oluliselt väiksemad, on sõlmitud lennuettevõtjatega ja mitte tavapäraste internetiturunduse agentuuridega.

([127]) Vt põhjendus 63 ja sellele järgnevad põhjendused, eeskätt: „äriühingud [peavad] igal juhul esitama oma veebisaidil veebilingi APFTE veebisaidile (go to Montpellier)".

([128]) Komisjon märgib, et ettevõtjaga […] 2017. aastal sõlmitud lepingut ei rakendatud ellu, kuna APFTE ei esitanud ostutellimusi, vt põhjendus 81.

(225) Üksusel, kes soovib üksnes osta turundusteenuseid teatud piirkonna reklaamimiseks, ei oleks mingit huvi hõlmata nende teenuste osutajaga sõlmitavasse lepingusse kohustusi, mis on seotud lennuveoteenuste osutamisega. Samuti ei oleks tal huvi hõlmata selliseid kohustusi turundusteenuste ostmiseks väljakuulutatud pakkumismenetluste tingimustesse.

(226) Selliste väga üksikasjalike kohustuste lisamine turundusteenuste ostmise lepingusse toob kaasa lennuveoteenuste rahalise toetamise turundusteenuste eest tasu maksmise abil. Selline asjaolu välistab *a priori* sellised teenuseosutajad, kes on küll suutelised tõhusalt reklaamima Montpellier' linna turunduskampaaniate abil selle sõna otseses tähenduses, kuid kes ei osuta lennuveoteenuseid.

(227) Ryanair omalt poolt väidab, et turunduslepingu eesmärgiks oleva sihtpunkti (st Montpellier) teenindamine on põhjendatud turunduse tõhususe loogikaga. AMSi/Ryanairi kliendid, nagu APFTE, ei oleks samavõrra huvitatud ostma reklaami Ryanairi veebisaidil, kui Ryanair ei käitaks Montpellier'sse suunduvaid lennuliine. APFTE keskendub seega selliste turismivoogude reklaamimisele, mida on võimalik arendada tänu olemasolevatele lennuliinidele.

(228) Samas, kuigi see väide võib olla asjakohane AMSi/Ryanairi klientide puhul, nagu kohalikud turismiettevõtjad (hotellid, turismiatraktsioonid, restoranid, autorendiettevõtjad), kes soovivad tõepoolest reklaamida Ryanairi sihtpunktides pakutavaid tooteid ja teenuseid Ryanairi reisijatele, ei ole Ryanairi see väide vaadeldaval juhul asjakohane. Ryanairi väide lähtub põhimõttest, et APFTE soovis internetiturunduse kampaaniate abil siiralt tõhusamalt reklaamida Montpellier' piirkonda. Nagu on näidatud eespool, ([129]) soovis APFTE tegelikkuses hoida Ryanairi Montpellier' lennujaamas, kasutades selleks lisamakseid, mida põhjendati konkreetsete lennuliinide reklaamiga seotud kuludena, et kasutada ära Ryanairi kohalolekust tingitud positiivset majanduslikku mõju piirkonnale. Turunduslepingud olid sellisel juhul vaid nende maksete tegemise õiguslikuks vahendajaks.

(229) Komisjon märgib, et Prantsuse ametiasutused või Ryanair ei ole esitanud arvandmeid või sisulisi põhjendusi, mis võimaldaksid õigustada Ryanairi lennuliinide valimist kõige asjakohasemaks reklaamivahendiks võrreldes muude reklaamimeetoditega ning võrreldes teiste Montpellier' lennujaamas käitatavate lennuliinidega.

4) APFTE-l puudus huvi turunduskampaaniate konkreetse edukuse vastu

(230) Komisjon ei leidnud ühtegi tõendit, mis näitaks, et APFTE oleks hinnanud *ex ante* või *ex post* oma eelarve võimalikku mõju, kas siis seoses mitmesugustele Põhja-Euroopa piirkondadele keskenduvate turunduskampaaniate või eri teenuseosutajatega, või mitmesuguste osutatavate teenuste mõju, või teinud Ryanairi/AMSiga sõlmitud turunduslepingute kulude ja tulude analüüsi. APFTE ei püüdnud sõlmida Ryanairi teenindatavate piirkondade/sihtpunktide jaoks turunduslepinguid mõne teise ettevõtjaga ega püüdnud minimeerida oma turunduskulusid. Need eri tegurid kinnitavad komisjoni järeldust selle kohta, et APFTE otsused toetada Ryanairi turunduslepingute abil olid tehtud ilma asjakohase majandusanalüüsita.

(231) APFTE jaoks ei olnud ilmselt alternatiivseid võimalusi peale Ryanairi toetamise oma eelarvest. See selgitab samuti, miks APFTE jaoks ei tekitanud küsimusi 2017. aasta pakkumismenetluse tulemused, kus konkureeriva pakkumise hind oli kõikide asjaomaste hankeosade puhul püsivalt […] euro võrra kõrgem kui Ryanairi pakutud hind ([130]).

(232) APFTE tehtud otsustega seotud dokumentidest ilmneb, et oma turunduseelarvest vahendite eraldamisel eelistas APFTE süstemaatiliselt Ryanairile ettenähtavaid makseid ja seadis APFTE eraõiguslike liikmete ettepanekutes esitatud uute sihtpunktide reklaami rahastamise tingimuseks pärast Ryanairile/AMSile tehtavaid makseid ülejäävate vahendite olemasolu, seadmata kunagi kahtluse alla või uuesti hindamata nende turunduslepingute tulusust.

([129]) Vt põhjendused 26 ja järgnevad ning põhjendus 192 ja sellele järgnevad põhjendused.
([130]) Vt põhjendus 77 ja sellele järgnevad põhjendused.

(233) Seda silmas pidades ei leidnud komisjon ühtegi tõendit, mis oleks näidanud, et APFTE oleks tegelikult olnud huvitatud konkreetsest mõjust, mida avaldasid tema rahastatavad turunduskampaaniad, millega seotud kulud moodustasid enam kui [60–70] % tema eelarvest.

(234) Uuringus lennutranspordi ülekanduvate majandusmõjude kohta on arvesse võetud vaid saabuvate turistide arvu ning ei määratleta nende piirkonda reisimise otsuse põhjust, eeskätt ei määrata kindlaks Ryanairilt/AMSilt ostetud turundusteenuste tegelikku mõju. Samuti ei analüüsita selles uuringus, kui suur on reisijate arv, kes on piirkonda saabunud üksnes seetõttu, et Ryanair käitab nende päritolulennujaama ja Montpellier' vahelist lennuliini (eeldusel et Ryanairi veebisaidil ei esitata mingit reklaami ([131])).

(235) Samuti näib, et APFTEd ei huvita Ryanairilt/AMSilt ostetud turundusteenuste tulemusnäitajad, näiteks APFTE veebisaidil tehtud klõpsude arv või reklaamikampaaniate ajal müüdud lennupiletite arv. Sellega seoses tuleb märkida, et Ryanair esitas 12. veebruari 2019. aasta koosolekul Prantsuse ametiasutuste esindaja juuresolekul suulise väite, mille kohaselt AMS ei esitanud selliste turunduslepingute raames, nagu APFTEga sõlmitud leping, oma klientidele statistilisi andmeid, mis oleksid võimaldanud mõõta nende reklaamikampaaniate tulemusi ja hinnata seeläbi nende kampaaniate tõhusust. Seda tuleb pidada üllatavaks, kuna internetiturunduse üks eelistest on see, et turunduskampaaniate mõju on võimalik lihtsamini mõõta. Ryanair kasutab ise seda argumenti komisjonile esitatud aruannetes, et näidata oma veebisaidi kui võrgukeskkonna reklaamipinna väärtust.

(236) Lisaks sellele ilmneb teistest Ryanairi/AMSi ja eraõiguslike ettevõtjate vahel sõlmitud turunduslepingutest, et lepingusse on võimalik lisada sätteid, mis seavad turundusteenuste hinna sõltuvusse turunduskampaaniate käigus kindlaksmääratud tegelike klientide arvust.

(237) Seda silmas pidades märgib komisjon, et vaatamata Ryanairi reisijate arvu vähenemisele Montpellier' lennujaamas alates 2012. aastast, ([132]) mis annab tunnistust turunduslepingute mõju puudumisest, kui selline mõju oleks tegelikult eesmärgiks seatud, ei tulene APFTE tegevusega seotud dokumentidest või APFTE avalik-õiguslike liikmetega seotud dokumentidest, et APFTE liikmed oleksid Ryanairi/AMSiga sõlmitud turunduslepingute tõhusust kahtluse alla seadnud.

5) Turundusteenuste eest tehtavate maksete kokkulangevus Ryanairi lendude käitamise kestusega

a) Turundusteenuste eest tehtavate maksete lõppemine samaaegselt Ryanairi käitatavate lennuliinide peatamisega

(238) Komisjon märgib, et alates 2019. aasta suvehooajast ei tegutse Ryanair enam Montpellier' lennujaamas, vaid käitab Brüssel-Charleroi'sse suunduvat lennuliini Montpellier'st 70 km kaugusel asuvast Béziers' lennujaamast.

(239) Seega vastab Ryanairi tegutsemise lõppemine Montpellier' lennujaamas APFTE maksete lõppemisele Ryanairile/AMSile. Prantsuse ametiasutuste väitel tehti viimane makse Ryanairile/AMSile 2019. aasta veebruaris.

(240) Samas oleks AMSil endiselt võimalik pakkuda Montpellier'le Ryanairi veebisaidil avaldatavat reklaami. See oleks olnud Ryanairi esitatud turundusstrateegia loogikat arvestades isegi asjakohane ([133]) (kuigi komisjon lükkas need väited tagasi), võttes arvesse asjaolu, et Nîmes'i ja Béziers' lennujaamad, milles Ryanair käitas 2019. aasta suvehooajal mitut Põhja-Euroopasse suunduvat lennuliini, nagu lennud Saksamaale (Düsseldorf-Weeze), Belgiasse (Brüssel-Charleroi) ja Ühendkuningriiki (Bristol, Edinburgh, London-Luton, London-Stansted, Manchester), ([134]) asuvad Montpellier' linna läheduses ja saaksid ära kasutada rahvusvaheliste/Põhja-Euroopa turistide arvu suurenemisest tulenevat mõju.

([131]) BIPE, „Uuring lennutranspordi sotsiaal-majandusliku mõju kohta Languedoc-Roussilloni piirkonnas", 4. aprill 2013 (vt http://montpellier.cci.fr/fichier/retombeesecoaeroportlr2012pdf/download, vaadatud 1. juulil 2019). Vt ka põhjendus 290.

([132]) Vt tabel 2.

([133]) Vt põhjendused 86 ja 274.

([134]) Ryanair käitab Béziers' lennujaamas lennuliine järgmistesse Põhja-Euroopa sihtpunktidesse: Düsseldorf-Weeze, Brüssel-Charleroi, Bristol, London-Luton, London-Stansted, Manchester, Edinburgh, Stockholm-Skavsta ja Pariis-Beauvais. Nîmes'i lennujaamas käitab Ryanair lennuliine järgmistesse Põhja-Euroopa sihtpunktidesse: Brüssel-Charleroi, London-Stansted ja London-Luton.

(241) Kuid APFTE või seda asendav õiguslik struktuur on kaotanud huvi Montpellier' ja selle ümbruskonna reklaamimise vastu Ryanairi/AMSi vahendusel.

(242) Komisjon järeldab selle põhjal, et kui turunduslepingutel oleks tõepoolest olnud väidetav mõju rahvusvaheliste turistide voo suurendamisele Montpellier's ja ümbruskonnas, oleks APFTE-l või teda asendaval asutusel olnud huvi säilitada Ryanairi/AMSiga sõlmitud turunduslepingud, et suurendada piirkonda Béziers' ja Nîmes'i lennujaamade kaudu saabuvate rahvusvaheliste turistide voogu.

b) Birminghami hõlmava reklaamikampaania kestuse kokkulangevus Montpellier-Birminghami lennu käitamise kestusega

(243) Lisaks sellele märgib komisjon, et Birminghami puudutavad turundussuhted, mis olid aluseks Ryanairile/AMSile tehtavatele lisamaksetele 16. septembri 2010. aasta lepingu 20. aprilli 2011. aasta muudatuse kohaselt, said alguse samal kuul, kui Ryanair alustas Montpellier'st Birminghami lennujaama suunduva lennuliini käitamist.

(244) Lisaks sellele käsitab komisjon veel ühe täiendava asjaoluna, mis näitab APFTE kavatsust rahastada Ryanairi tegevust, selle asemel, et investeerida turundusse selle mõiste otseses tähenduses, see, et 2013. aasta pakkumismenetluse hankeosa „Birmingham" kohta ei sõlmitud lõpuks ühtegi lepingut; seejuures oli Ryanair käitanud seda lennuliini alates 2011. aastast, kuid lõpetas selle käitamise hanke tehnilise kirjelduse avaldamise ja turunduslepingute sõlmimise vahelisel perioodil ([135]).

6) Teiste juhtumite puhul täheldatud Ryanairi tegevuspraktika

(245) Komisjon märgib samuti, et turunduslepingute kasutamist Ryanairile tehtavate maksete põhjendamiseks on ette tulnud varemgi, kuigi tegelik eesmärk oli tema hoidmine piirkondlikus lennujaamas: eeskätt ilmneb komisjoni ametlikust uurimismenetlusest Nîmes'i lennujaamaga seotud juhtumis SA.33961, et olukorras, kus lennukite täituvus teatud lennuliinil on märkimisväärselt vähenenud, avaldas Ryanair survet asjaomastele omavalitsusüksustele täiendavate turundusteenuste ostmiseks, ähvardades katkestada lennuliini käitamise, kui talle makstavat rahalist toetust selle liiniga seoses ei suurendata ([136]). Seoses Altenburg-Nobitzi lennujaamaga selgus komisjoni ametliku uurimismenetluse käigus juhtumis SA.26500, ([137]) et kui lennujaama käitaja oli keeldunud maksmast Ryanairi nõutud summat 2011. aasta suvehooaja turundusteenuste eest, lõpetas Ryanair 2011. aasta märtsis oma tegevuse lennujaamas ([138]).

ii) *Ryanairi/AMSi osutatavad turundusteenused ei saanud Montpellier'd ja selle ümbrust tõhusalt reklaamida*

(246) Isegi kui eeldada, et turunduslepingutel on rahvusvaheliste reisijate voole selline mõju, nagu Ryanair/AMS ja APFTE väidavad, leiab komisjon siiski, et APFTE eelarve enam kui [60–70] % keskendamise näol üksnes ettevõtjale Ryanair/AMS ning üksnes Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahni, Leeds-Bradfordi ja Birminghami lennujaamadest saabuvatele turistidele ei ole tegemist piisavate majanduslike kaalutlustega.

(247) Nagu on selgitatud järgmises peatükis, ei saa APFTE makstud hinda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja loogikast lähtudes mitte kuidagi põhjendada Ryanairilt/AMSilt ostetud turunduskampaaniate reaalse või Ryanairi väidete kohase maksimaalse võimaliku mõjuga.

([135]) Vt põhjendus 207.

([136]) Vt komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus riigiabi SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa andis Nîmes – Uzès – Le Vigani kaubandus- ja tööstuskojale, ettevõtjale Veolia Transport Aéroport de Nîmes, ettevõtjale Ryanair ja ettevõtjale Airport Marketing Services (ELT L 113, 27.4.2016, lk 32), põhjendused 102, 547 ja 548.

([137]) Komisjoni 15. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2016/287 riigiabi SA.26500 (2012/C) (ex 2011/ NN, ex CP 227/2008) kohta, mida Saksamaa andis ettevõtjatele Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanair Ltd (ELT L 59, 4.3.2016, lk 22)..

([138]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair ja AMS *vs.* komisjon, T–165/16, ECLI:EU:T:2018:952, punkt 258.

1) Asjaolu, et APFTE valis Ryanairi/AMSi turundusteenuste osutajaks, ei olnud majanduslikult piisavalt põhjendatud

a) Turunduskampaaniad piirdusid Ryanairi veebisaidi ja tema klientidega

(248) 2010. aasta lepingus ja selle muudatuses on selgesõnaliselt sätestatud turundusteenused, mida osutatakse üksnes Ryanairi veebisaidi vahendusel, ning Ryanairi kohustus käitada Montpellier' ning Frankfurt-Hahni, Brüssel-Charleroi ja Leeds-Bradfordi vahelisi lennuliine ([139]). 2013. aasta pakkumismenetluse puhul oli ainukeseks kohustuslikuks kriteeriumiks nõue, et teenuseosutaja peab olema suuteline esitama oma veebisaidil APFTE veebisaidile suunatud veebilingi ning nõue teatud lennusageduste tagamise kohta ([140]). Lisaks sellele piirdusid APFTE lõpuks ostetud teenused vaid Ryanairi veebisaidi külastustega, kuigi 2017. aasta pakkumismenetlus hõlmas väga laialt määratletud turundusteenuseid (sisaldades rohkem teenuseid kui üksnes lennuettevõtjate veebisaitide vahendusel pakutavad teenused).

(249) Komisjon märgib, et Ryanair ei ole Montpellier' lennujaamas vedanud kunagi rohkem kui 137 030 reisijat aastas, samas kui Montpellier' piirkonda külastab agentuuri Montpellier Tourisme andmetel aastas 5 miljonit turisti (2017. aasta andmed) ([141]).

(250) See asjaolu on seda üllatavam, et AMSi/Ryanairi pakutavad teenused, mille ostmiseks APFTE kasutas enam kui [60–70] % oma eelarvest, katavad üksnes Ryanairi lennutegevusega seotud Montpellier' lennusuuna reklaami ning seda üksnes Ryanairi vahenduskanalites.

b) Ryanairi klientuuri näol ei ole piirkonna majandustulusid silmas pidades tegemist kõige huvipakkuvama turuga.

(251) Ryanairi väitel ([142]) on turunduskampaaniate eesmärk eeskätt muuta Montpellier' elanikest reisijate ja Montpellier'd külastavate rahvusvaheliste turistide proportsiooni Ryanairi tulujuhtimissüsteemi (*yield management*) abil prognoositud reisijate koguarvu piires ([143]).

(252) Seega on Ryanairi kasutavate lennureisijatest turistidest saadav maksimaalne kasu väga väike. Tuleb märkida, et Ryanairi turuosa Montpellier' lennujaama reisijate seas ei ole mitte kunagi olnud suurem kui [10–20] % ning see on alates 2012. aastast pidevalt langenud. Nende reisijate seas ei oleks Ryanairi turunduslepingud, isegi kui neil oleks olnud selline mõju, nagu väidab Ryanair, suutnud suurendada rahvusvaheliste turistide osakaalu enam kui väga väikese osa võrra lennujaama reisijate hulgast.

(253) Lisaks sellele ilmneb ka Prantsuse ametiasutuste tehtud uuringust, millega sooviti näidata, et piirkondlikud omavalitsused on teinud APFTE tegevuse majanduslike mõjude analüüsi, ([144]) et Languedoc-Roussilloni piirkonda saabuvate reisijate hulgas ei ole Ryanairi reisijate näol tegemist piirkonnas tehtavate kulutuste poolest kõige suuremat mõju avaldavate reisijatega ([145]).

([139]) Vt põhjendused 56, 59 ja 60.
([140]) Vt põhjendus 65 ja sellele järgnevad põhjendused.
([141]) Vt https://www.montpellier-tourisme.fr/Preparer-Reserver/Pro-Presse/Chiffres-cles-Observatoire, vaadatud 1. juulil 2019.
([142]) Vt põhjendus 273 ja sellele järgnevad põhjendused.
([143]) Vt joonealune märkus 56.
([144]) BIPE, „Uuring lennutranspordi sotsiaal-majandusliku mõju kohta Languedoc-Roussilloni piirkonnas", 4. aprill 2013 (vt http://montpellier.cci.fr/fichier/retombeesecoaeroportlr2012pdf/download, vaadatud 1. juulil 2019).
([145]) Uuringu lk 32 on öeldud, et lennureisijate tehtud 261 miljoni euro suurustest kulutustest moodustavad Ryanairi lendude reisijate kulutused kokku 28 miljonit eurot (sealhulgas 12 miljoni eurot Brüssel-Charleroi lennujaamast saabunud reisijad, 7 miljonit eurot Frankfurt-Hahnist saabunud reisijad, 5 miljonit eurot Birminghamist saabunud reisijad ja 4 miljonit eurot Leeds-Bradfordi lennujaamast saabunud reisijad), seevastu on Pariis-Orly lennujaamast saabunud reisijad kulutanud 80 miljonit eurot, Pariis-Roissy lennujaamast saabunud reisijad 63 miljonit eurot, London-Gatwicki lennujaamast saabunud reisijad 25 miljonit eurot (lisaks sellele on London-Lutoni lennujaamast saabunud reisijad kulutanud 7 miljonit eurot).

(254) Prantsuse ametiasutused ei ole samuti esitanud teavet, mis näitaks, et Ryanairi reisijad oleksid kõige huvipakkuvam turuosa võimalikku tulevikus toimuvat kasvu silmas pidades.

(255) Samuti märgib komisjon, et turismi ja ärireiside valdkonnas on suurema osa Montpellier' ja selle ümbruse klientuuri puhul tegemist riigisiseste ja mitte rahvusvaheliste reisijatega. Montpellier Méditerranée Métropole'i turismi- ja kongresside agentuuri (Office de Tourisme et des Congrès de Montpellier Méditerranée Métropole) ([146]) 2017. aasta tegevusaruandest ilmneb, et suurem osa Montpellier Méditerranée Métropole'is täheldatud majandusmõjudest on seotud riigisiseste turistidega: 1 552 245 hotelliööbimisest oli välisturistide hotelliööbimisi vaid 23 %; 682 528 kodumajutusööbimisest oli välisturistide ööbimisi vaid 10 %.

c) Ryanairi turundusteenustel oli APFTE jaoks väga piiratud mõju

(256) Lisaks sellele märgib komisjon, et teenuste seas, mida Ryanair/AMS oleks võinud pakkuda, ei olnud APFTE tehtud ostetavate turundusteenuste valik kooskõlas piirkonna reklaamimise loogikaga.

(257) APFTEga sõlmitud turunduslepingute alusel osutatavad Ryanairi/AMSi internetiturunduse teenused hõlmasid eeskätt teadete ja veebilinkide esitamist Ryanairi Montpellier'ga seotud veebisaidil ning ühe APFTE määratud veebisaidile suunava lingi esitamist Ryanairi veebisaidi ingliskeelsel, saksakeelsel ja hollandikeelsel avalehel ning Belgia avalehtedel (prantsuse ja hollandi keeles).

(258) Kuid Montpellier' lennusuuna veebileht on eeskätt suunatud isikutele, kes on juba oma reisiotsuse teinud või kes võivad kaaluda Ryanairi pakutavate lennuteenuste Montpellier' suunal kasutamist. Teisisõnu ei ole Montpellier' kohta Ryanairi veebisaidil esitatud teave suuteline oluliselt suurendama uute klientide arvu.

(259) Sellega seoses tuleb märkida, et Ryanairi edastatud turunduslepingud, mis on sõlmitud lennujaamaga mitteseotud eraõiguslike ettevõtjate ja AMSi vahel, omandavad turundusega seotud väärtuse seoses võimalusega müüa tooteid või turismiteenuseid Ryanairiga reisida kavatsevatele reisijatele. Neid võimalikke reisijaid käsitatakse reisijatena, kes võivad pärast Ryanairi veebisaidi külastamist (piletite ost, saadaolevate reiside teabe otsimine jne) olla huvitatud reisimisest täpselt määratletud sihtpunkti ning kes on seetõttu teatud toodet või sihtlennujaama teenust ostma innustavate turundusteadete sihtrühm.

(260) Ryanairi turundusteenuste väärtus on seega seotud Ryanairi klientidega, kes on juba valinud sihtlennujaama või kelle Ryanairi veebisaidi külastamise sagedus näitab, et nad võivad valida teatud konkreetse sihtlennujaama, ning need turundusteenused innustavad neid kliente ostma turismiga seotud teenust nende reisi sihtkohas. Seda silmas pidades ei saa komisjon välistada, et AMSi pakutavatel turundusteenustel Ryanairi veebisaidil võib olla teatav väärtus teatud ettevõtjate jaoks, kes soovivad müüa teenuseid või kaupu Ryanairi klientidele, nagu autorendiettevõtjad või piirkonnas ringreiside korraldajad. Samas ei ole selline olukord võrreldav piirkondliku ametiasutuse olukorraga, kuna ametiasutus peab eeskätt tagama võimalike turistide huvi piirkonna vastu. APFTE jaoks on sellisest turunduskampaaniast saadav kasu seega väga väike või puudub täiesti.

d) Nende turundusteenuste mõju, mille APFTE valis Ryanairi pakutavate võimalike turundusteenuste hulgast, oli veelgi piiratum

(261) Lisaks sellele osutatakse turundusteenuste lepingus vaid Ryanairi veebisaidi ingliskeelsele, saksakeelsele ja hollandikeelsele avalehele ning Belgia avalehtedele (prantsuse ja hollandi keeles). Selle näol on tegemist veel ühe lisatõendiga, mis näitab, et turundusteenuste eesmärk oli eeskätt tagada Ryanairi poolt Montpellier' lennujaamas osutatavate teenuste ja Ryanairi võetud kohustustega hõlmatud lennusuundade reklaamimine; nende lennujaamade teeninduspiirkonnad asuvad Saksamaal, Belgias, Madalmaades ja Ühendkuningriigis.

([146]) Vt kõnealuse aruande lk-d 42 ja 43, andmed pärinevad Prantsusmaa statistikaametilt (INSEE) https://www.montpellier-tourisme.fr/Media/Files/Observatoire/Rapport-d-activite-2017 (vaadatud 1. juulil 2019).

(262) AMSi/Ryanairi pakutavate konkreetsete turundusteenuste valikut ei saa põhjendada mingi piirkondlikku arengut hõlmava kaalutlusega, ainus võimalik põhjus on kavatsus toetada Ryanairi lende.

(263) Komisjon märgib, et põhikirja kohaselt on APFTE tegevuse eesmärk „turismi, sealhulgas äriturismi edendamine ja arendamine territooriumil reklaamiturgude abil, rahvusvahelisele klientuurile suunatud reklaami ostmine internetis ning muude turundus- ja reklaamiteenuste osutamine, nagu osalemine laatadel ja näitustel“ ([147]).

(264) Samas ei ilmne APFTE põhikirjast ega Prantsuse ametiasutuste või Ryanairi esitatud analüüsidest, et APFTE peaks eeskätt keskenduma kitsalt määratletud Põhja-Euroopa piirkondade (st Valloonia, Rheinland-Pfalzi, Yorkshire'i ja Midlandsi) reisijatele ja jätma kõrvale muud samalaadsed turud, nagu põhjenduses 209 osutatud naabruses asuvad piirkonnad.

(265) Sellega seoses tuleb märkida, et Ryanairi väite kohaselt toetavad turunduslepingud kaubamärgi „Montpellier“ brändiloomet („*brand-building*“). Kui Ryanairi turundustegevusel oleks Montpellier' piirkonna brändiloomele mõju lisaks Ryanairi veebisaidi mõjule võimalikele turistidele, oleks APFTE võinud kasutada Ryanairi veebisaidil tehtavat turundust tõhusamalt.

(266) Eeskätt, kui Montpellier' ja selle piirkonna reklaamimiseks kasutatavad turundusteenused on suunatud kõikidele turistidele ja ärireisijatele, kellel võib olla huvi selle piirkonna vastu, sõltumata neile pakutavast võimalusest saabuda Montpellier'sse üksnes Ryanairi lendudega, tuleb pidada tõenäoliseks, et APFTE oleks nõudnud, et veebilink tema valitud veebisaidile oleks esitatud Ryanairi veebisaidi kõikidel avalehtedel või vähemalt mitme keeleversiooni avalehtedel ja mitte üksnes nelja eespool nimetatud keeleversiooni avalehtedel, mis vastavad Ryanairi käitatavatele lennuliinidele Montpellier' lennujaamas. Ryanairi veebisaidi avalehte pakutakse enam kui 20 erinevas keeleversioonis. Näiteks oleks võinud valik hõlmata Ryanairi veebisaidi itaalia-, hispaania- ja katalaanikeelseid avalehti, et mõjutada võimalikke Itaaliast või Hispaaniast saabuvaid turiste (Hispaania piir asub Montpellier'st kahetunnise autosõidu kaugusel ning teiste lennuettevõtjate käitatavad otselennud Montpellier' ja nende riikide vahel on olemas), või oleks valik võinud hõlmata Ryanairi veebisaidi Skandinaavia riikide versioone (suunates turundusteenused Skandinaavia turistidele, kes on Montpellier' lennujaamaga seotud teiste lennuettevõtjate pakutavate otselendude abil). Hispaania ja Itaalia turistide näol on tegemist väga huvipakkuvate võimalike klientidega, Montpellier Tourisme'i 2017. aasta kohta avaldatud statistiliste andmete kohaselt on Hispaania reisijad esikohal välismaiste klientide hotelliööbimiste arvu poolest ja teisel kohal välismaiste klientide kodumajutuses ööbimiste arvu poolest. Viimatinimetatud kategoorias on itaallased neljandal kohal ([148]).

(267) Vaadeldaval juhul tagab turundusmeetodite valik selle, et APFTE rahastatavad turunduskampaaniad toovad kasu üksnes Ryanairi pakutavatele lennuveoteenustele. Need asjaolud viivad komisjoni järeldusele, et vastupidiselt Ryanairi väidetele ei aita Ryanairiga sõlmitud turunduslepingud kaasa Montpellier' brändiloomele.

e) Turunduskampaaniate puhul jäetakse kõrvale turistid, kes ei kuulu Ryanairi lennundustegevuse sihtrühma hulka

(268) Nagu on näidatud eelmises peatükis, ei suuda APFTE ostetud turunduskampaaniad mõjutada kõiki Ryanairi kliente. Lisaks sellele ilmnes ametliku uurimismenetluse käigus eeskätt Ryanairilt saadud teabe põhjal, et AMSi turundusteenustest saadav kasu piirdub vaid Ryanairi süsteemiga ning hõlmab seega peaasjalikult Ryanairi võimalikke kliente, jõudmata teiste turistideni, kes ei vasta Ryanairi profiilile kas nende päritolu, nende valitud transpordivahendi või nende tarbimisharjumuste tõttu.

([147]) Põhikirja artikkel 3.

([148]) Vt statistilised andmed, mis on esitatud veebisaidil https://www.montpellier-tourisme.fr/Preparer-Reserver/Pro-Presse/Chiffres-cles-Observatoire (vaadatud 1. juulil 2019).

(269) Seoses geograafiliste sihtrühmadega märgib komisjon, et turismi ja ärireiside valdkonnas on suurema osa Montpellier' ja selle ümbruse klientuuri puhul tegemist riigisiseste ja mitte rahvusvaheliste reisijatega ([149]). Lisaks sellele jäetakse Ryanairi/AMSiga sõlmitud turunduslepingute puhul, mille rahastamiseks kulub enam kui [60–70] % APFTE eelarvest, kõrvale välismaa turistid, kes ei pärine Saksamaalt, Belgiast või Ühendkuningriigist. Näiteks jäetakse nende lepingutega kõrvale Hispaania, Itaalia ja Ameerika Ühendriikide turistid, kes eespool osutatud statistiliste andmete kohaselt avaldavad Montpellier Méditerranée Métropole'ile olulisel määral majanduslikku mõju ([150]). Lisaks sellele ei ole Saksamaalt, Suurbritanniast või Belgiast saabuvate võimalike klientide seas keskendumine Valloonia, Rheinland-Pfalzi, Yorkshire'i ja Birminghami piirkondadele ning teiste Saksamaa, Suurbritannia või Belgia suure rahvastiku arvuga piirkondade väljajätmine ([151]) turismi arendamise loogika seisukohast põhjendatav.

(270) Lisaks sellele ei ole Ryanairi turunduskampaaniad suunatud võimalikele riigisisestele või rahvusvahelistele turistidele, kes valivad teised lennuettevõtjad või teised transpordivahendid, nagu rong (Montpellier' on ühendatud kiirrongivõrguga ning on olemas otseühendused Pariisi, Brüsseli ja Hispaaniaga), buss või sõiduauto. Ryanair on ise esitanud mitu sellega seotud tõendit, näidates eeskätt, et paljud kliendid pöörduvad otse Ryanairi veebisaidi poole, kasutamata otsingumootorit. Lisaks sellele osutab Ryanair oma veebisaidi madalale põrkemäärale, mis tähendab, et Ryanairi veebisaidi avalehekülje külastajad võivad jääda sellele lehele ja vaadata sealt avanevaid teisi veebilehti ilma veebisaidilt lahkumata. See tähendab, et suurem osa Ryanairi veebisaidi külastajatest kasutab seda veebisaiti Ryanairi lendudele piletite ostmiseks kindla kavatsusega ja mitte selleks, et teha otsust pakutavate sihtpunktide põhjal.

(271) Lisaks sellele huvituvad Ryanairist eeskätt reisijad, kes otsivad madalaid hindu, sellega jäetakse kõrvale suur osa luksusturismi harrastajatest.

2) Turunduskampaaniatel ei ole sellist mõju, nagu väidab Ryanair

(272) APFTE väitel on Ryanairi/AMSi turunduskampaaniate eesmärk reklaamida Montpellier'd ja selle ümbruskonda, et suurendada nende teenustega avaldatavat majanduslikku mõju piirkonnale.

(273) Ryanair/AMS omalt poolt väidab, et turunduslepingud ei mõjuta eeskätt lennukite täituvusmäära, vaid külalisreisijate osakaalu Ryanairi reisijate hulgas. Komisjon ei ole siiski veendunud, et turunduslepingutel on selline mõju ja esitab järgmised tõendid.

(274) Komisjon märgib, et Ryanair selgitab turunduslepingutest saadavat kasu järgmiselt: teatud lennujaama või teatud piirkonna huvi sõlmida selliseid lepinguid on ühelt poolt seotud sooviga suurendada lennujaama nähtavust ja tugevdada tema kaubamärki (Ryanair kasutab terminit „brand building") ning teiselt poolt konkreetsemalt suurendada väljastpoolt piirkonda pärinevate külalisreisijate või saabuvate reisijate hulka (turistide ja ärireisijate arv võrrelduna Montpellier' piirkonnas elavate kohalike reisijate arvuga), sest nende avaldatav majanduslik mõju piirkonnale on arvestatavam.

(275) Seoses sellise külalisreisijate arvu suurenemisega täpsustab Ryanair, et turunduslepingud mõjutavad vähemal määral konkreetse lennu täituvust (*load factor*), mis määratakse peamiselt kindlaks Ryanairi enda tulujuhtimissüsteemi (*yield management*) abil. Seevastu toetavad turunduskampaaniad eeskätt külalisreisijate arvu suurendamist Ryanairi tulujuhtimissüsteemi abil eelnevalt määratletud reisijate üldarvu seas. Seoses turunduse mõjuga reisijate koosseisule väidab Ryanair, et vaikimisi, st ilma turunduslepinguta, loetakse kohalike ja külalisreisijate osakaalu enam-vähem võrdseks. Lennujaama või piirkonna saadav kasu Ryanairi veebisaidil tehtavast turunduskampaaniast seisneb seega selle proportsiooni muutmises külalisreisijate kasuks.

([149]) Vt põhjendus 255.

([150]) Selle aruande kohaselt on välismaa klientide hotelliööbimiste pingerea esimesed viis riiki: 1. Hispaania, 2. Suurbritannia, 3. Saksamaa, 4. Ameerika Ühendriigid ja 5. Belgia; ning välismaa klientide kodumajutuses ööbimiste pingerea viis esimest 1. Belgia, 2. Hispaania, 3. Saksamaa, 4. Itaalia ja 5. Suurbritannia.

([151]) Vt ka põhjendus 209.

(276) Samas märgib komisjon, et eespool osutatud tõenditest nähtub, et APFTEga sõlmitud turunduslepingute eesmärk ei olnud Montpellier' lennusuuna reklaamimine turunduskampaaniate abil, vaid, nagu on näidatud põhjenduses 189 ja sellele järgnevates põhjendustes, Ryanairi hoidmine Montpellier' lennujaamas. See tähendab, et turunduslepingute tegelik mõju seoses edastatava reklaamiga pakkus lepinguosalistele huvi vaid vähesel määral, ning see selgitab, miks APFTE valis teenuseosutajaks Ryanairi/AMSi, kuigi selle valiku majanduslikud põhjendused olid nõrgad, nagu on näidatud põhjenduses 248 ja sellele järgnevates põhjendustes.

(277) Kuigi need tõendid on juba piisavad selleks, et järeldada APFTE või tema avalik-õiguslike liikmete tegeliku vajaduse puudumist sõlmida turunduslepingud Ryanairi/AMSiga, ([152]) peab komisjon siiski vajalikuks osutada turunduslepingute konkreetsete mõjudega seotud asjaoludele, mis ilmnesid ametliku uurimismenetluse käigus, kuna Ryanairi esitatud märkused hõlmasid seda küsimust.

(278) Ametliku uurimismenetluse käigus ilmnes mitu tõendit, mida on kirjeldatud järgmistes peatükkides ja mis näitasid, et turunduskampaaniate tegelik reklaamimõju oli väike.

a) Turunduskampaaniate konkreetne kasu piirkonna jaoks on ebaselge

(279) Esiteks järeldab komisjon ametliku uurimismenetluse põhjal, et erinevalt sellest, mida väidavad Ryanair ja APFTE, on turunduskampaaniate konkreetne kasu piirkonnale ebaselge.

(280) Ametliku uurimismenetluse käigus ei leidnud kinnitust väide, et kliendid, kes soovivad tegelikult reklaamida teatud piirkonda reklaamivahendite abil ja nii, et see ei oleks seotud asjaomase piirkondliku lennujaamaga, oleksid tundnud huvi konkreetsete Ryanairi/AMSi osutatavate turundusteenuste vastu sellise hinnaga, nagu APFTE nende eest maksis.

(281) Lisaks sellele, seoses APFTE ostetud turunduskampaaniatega märgib komisjon, et puuduvad arvandmed sellistest kampaaniatest saadava konkreetse kasu kohta, kuid on olemas *prima facie* tõendid selle kohta, et APFTE sõlmitud turunduslepingud ei mõjuta külalisturistide proportsiooni ega *brändiloomet*.

b) Selliste arvandmete puudumine, mis näitavad mis näitavad turunduskampaaniate konkreetset panust

(282) Nagu on osutatud põhjenduses 229, märgib komisjon, et puuduvad sellised andmed, mis võimaldaksid arvuliselt näidata APFTE ja Ryanairi/AMSiga vahel sõlmitud turunduslepingute väidetavat mõju.

(283) Ryanair väidab, et turunduslepingud on avaldanud Montpellier' piirkonnale positiivset mõju, isegi kui otsene mõju peaks piirduma ainult Montpellier' lennujaamaga ning see seisneb külalisturistide arvu suurenemises, brändiloome edendamises ning potentsiaalsete reisijate tulevaste otsuste mõjutamises. Samas väidab Ryanair, et see mõju ei ole mõõdetav ning seda ei saa seega statistiliste andmetena esitada.

(284) Seoses Ryanairi väidete kohase turunduslepingute peamise mõjuga, nimelt Montpellier' lennujaama külalisreisijate arvu suurenemisega, tuleb märkida, et Ryanair piirdub väitega, et selline mõju on sektoris üldteada ja tegemist on ilmselge nähtusega. Vaatamata oma väidetele ei ole Ryanair esitanud mitte ühtegi konkreetset asjaolu, mis võimaldaks komisjonil mõõta nende turunduskampaaniate abil Montpellier' lennujaamale avaldatavat positiivset mõju.

([152]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair ja AMS *vs.* komisjon, T–165/16, ECLI:EU:T:2018:952, punkt 258.

(285) Kokkuvõttes ei ole ei Prantsuse ametiasutused ega Ryanair esitanud teavet, mis võimaldaks näidata, et APFTE sõlmitud turunduslepingute mõjul on suurenenud rahvusvaheliste turistide arv Montpellier' lennujaamas Ryanairi käitatavatel lennuliinidel.

(286) Komisjon märgib sellega seoses, et kuigi tegemist on internetireklaami kampaaniatega, ei olnud Ryanair suuteline isegi pärast komisjoni vastavat nõudmist esitama statistilisi andmeid või tulemusnäitajaid, mis oleksid võimaldanud mõõta APFTEga sõlmitud turunduslepingute tulemusi (näiteks Vahemere piirkonna sihtpunktide rahvusvaheliste turistide arvude võrdlus olukorras, kus turunduslepingud on sõlmitud, ning juhul, kui turunduslepingud puuduvad). Tuleb märkida, et Ryanairi väitel ei paku AMS oma klientidele statistilisi andmeid, mis võimaldaks neil mõõta nende internetiturunduse kampaaniate tulemusi ja hinnata seeläbi selliste kampaaniate tõhusust ([153]).

c) Tuvastatud *prima facie* tegurid turunduskampaaniate mõju puudumise kohta

(287) Lisaks sellele tuvastati ametliku uurimismenetluse käigus mitu näitajat, mis annavad *prima facie* tunnistust, et APFTE sõlmitud turunduslepingud ei mõjuta külalisturistide osakaalu või *brändiloomet*.

(288) Ryanair lähtub põhimõttest, et ilma turunduslepinguta oleks Montpellier' piirkonnast pärinevate reisijate ja külalisreisijate vahekord määratletud Ryanairi tulujuhtimissüsteemi (*yield management*) ([154]) abil meelevaldselt ja selle puhul ei eristataks saabuvaid ja lahkuvaid reisijaid. Turunduslepingutest saadav kasu väljenduks eeskätt külalisreisijate arvu suurenemises Ryanairi tulujuhtimissüsteemi abil määratletud reisijate üldarvu seas.

(289) Kuid Ryanairi esitatud väite puhul ei ole võetud arvesse asukohaga seotud tegureid, mis määratlevad Montpellier' piirkonna turistide jaoks atraktiivsemana võrreldes Rheinland-Pfalzi, Valloonia, Yorkshire'i või Midlandsi piirkondadega, ning nende tegurite mõju Montpellier' ning Frankfurt-Hahni, Leeds-Bradfordi, Birminghami ja Brüssel-Charleroi lennujaamade vahelistele turismivoogudele. Montpellier asub piirkonnas, mis on juba aastakümneid turistide hulgas üle maailma hinnatud, eeskätt tänu Vahemere rannikule (87 kilomeetrit arvukate liivarandadega rannikut), mäemassiividele, viinamarjaistandustele, arhitektuuri- ja kultuuripärandile ning Põhja-Euroopaga võrreldes mahedale kliimale. Ka enne seda, kui Ryanair alustas tegevust Montpellier' lennujaamas, tulid Montpellier' piirkonda külastavad välismaa turistid ning Hérault' piirkonnas asuvate suvemajade välismaalastest omanikud peamiselt Põhja-Euroopast, eeskätt Belgiast, Šveitsist, Saksamaalt, Madalmaadest ja Ühendkuningriigist ([155]). Lisaks sellele on Montpellier' piirkonna atraktiivsus Rheinland-Pfalzi, Valloonia, Yorkshire'i või Midlandsi elanike jaoks märkimisväärselt kõrgem kui nimetatud piirkondade atraktiivsus Montpellier'st pärinevate reisijate jaoks, eriti suveperioodil. Mitte üheski neist Põhja-Euroopas asuvates piirkondades ei ole Montpellier' piirkonnaga võrreldavat turistlike vaatamisväärsuste mitmekesisust ega klimaatilisi ja geograafilisi tingimusi. Seega on reisijavood loomupäraselt enam suunatud Montpellier' poole võrreldes Montpellier'st lähtuvate reisijavoogudega teiste piirkondade suunas. Selline reisijavoog Montpellier' suunas vastab nõudlusele, mis oli olemas juba enne turunduslepingute sõlmimist. See näitab, et külalisturistide osakaal Ryanairi reisijate hulgas Montpellier' lennujaamas on iseenesest mõista suurem kui nende reisijate osakaal, kes alustavad reisi Montpellier'st ja reisivad Frankfurt-Hahni, Leeds-Bradfordi, Birminghami ja Brüssel-Charleroi suunas, eriti kehtib see suveperioodi kohta.

(290) Lisaks sellele, seoses mõjuga külalisturistide osakaalule ja brändiloomele, püüab Ryanair enda kui piirkondlikus lennujaamas tegutseva lennuettevõtja tegevusest saadavat kasu omistada seda piirkonda hõlmava turunduslepingu väidetavale mõjule, toomata samas välja konkreetseid põhjuslikke seoseid. Ryanair esitas väiteid ja dokumente, mille abil ta püüdis näidata Ryanairi lennujaamas tegutsemise positiivset mõju selle lennujaama majanduslikule arengule ja lennujaama brändiloomele. Kuid sellest teabest ilmneb, et võimalik külalisturistide arvu suurenemine on

([153]) Vt ka põhjendus 235.

([154]) Vt joonealune märkus 56.

([155]) Näiteks ilmneb Jean Rieaucau artiklist „La Grande-Motte, une ville-station touristique" (Grande-Motte, linn-turismikeskus) (Norois, 2000, Poitiers, kd 47, nr 187, lk 341–352), et välismaa turistid, kes külastasid Montpellier' lähedal asuvat Grand-Motte'i turismikeskust ajavahemikul 1996–1999, olid peaasjalikult belglased, šveitslased, sakslased, hollandlased ja inglased. 2006. aastal olid Hérault' piirkonna välisriikides elavatele omanikele kuuluvatest suvemajadest ligi 60 % puhul omanikeks belglased, sakslased või inglased, kokku oli selliseid suvemaju ligikaudu 5 500 (Geneviève Prady, „Résidences secondaires: 30 000 propriétaires habitent à l'étranger" (Suvemajad: 30 000 omanikku elab välismaal), avaldatud väljaandes Les Cahiers Transport Aménagement en Languedoc-Roussillon", nr 32, detsember 2006.

tingitud lihtsalt Ryanairi tegevusest piirkondlikus lennujaamas. Komisjon märgib, et selles küsimuses Ryanairi esitatud väited on seotud üksnes mõjudega, mis tulenevad Ryanairi tegutsemisest kõnealuses lennujaamas. Sellest tuleneb, et need väited ei ole siiski asjakohased piirkonna jaoks turunduskampaaniatest saadava konkreetse kasu näitamiseks. Seevastu teave, mida Ryanair esitas seoses tema piirkondlikus lennujaamas tegutsemise mõjuga, kaldub pigem näitama, et turundusleping ei avalda märkimisväärset lisamõju külalisturistide arvu konkreetsele suurenemisele või brändiloomele. Seega tundub, et Ryanairi kliendi lennusuuna valik sõltub esmajärjekorras Ryanairi pakutavatest otselendudest, kuivõrd Ryanair tegutseb ärimudeli „punktist punkti" kohaselt, mis põhineb üksnes otselendudel. Sellises olukorras ei oma täiendav turundusleping külalisturistide voogude jaoks märkimisväärset lisaväärtust.

iii) *Kui turundusteenused avaldavad mõju, on see kasulik eeskätt Ryanairile*

(291) Nagu on näidatud eespool, väljendab komisjon kahtlust selle kohta, et Ryanairiga sõlmitud turunduslepingud avaldavad positiivset mõju APFTE-le ja tema avalik-õiguslikele rahastajatele. Kui eeldada, et turunduslepingutel on mõju, on Ryanair sellest peamine kasusaaja. Eeldusel, et nende turunduskampaaniate avaldatav mõju innustab Ryanairi kliente ostma lennupileteid Montpellier'sse, toob see eeskätt kasu lennuettevõtjale Ryanair ja tuleneb Ryanairi teenuste reklaamiga seotud tegevusest, mida peaks tegema lennuettevõtja ise.

(292) Kuigi komisjon väljendab kahtlust selles, et Ryanairiga sõlmitud turunduslepingud avaldavad konkreetset mõju, võib neil olla topeltmõju. Esiteks võib turundustegevus võimaldada paremini lennukeid täita ja teiseks võib turundustegevus toetada Montpellier'd külastavate turistide ja Montpellier' piirkonnas elavate turistide vahekorra muutumist.

(293) Seoses lennukite täituvuse määra suurenemisega märgib komisjon, et Ryanairi avalikest avaldustest ilmneb, et lennuettevõtja kasutab turu vallutamiseks agressiivset hinnastrateegiat ([156]). Oma hinnapoliitika (*yield management*) ([157]) abil võib Ryanair saavutada seoses lennukite täituvusega püstitatud eesmärgid.

(294) Ryanairi tulujuhtimissüsteemi strateegia innustab Ryanairi võimalikke kliente valima konkreetseid sihtpunkte Ryanairi jaoks väga sobivate hindadega. Ryanairi tulujuhtimissüsteemi üks põhielemente seisneb maksimaalse hinna väljaselgitamises, mida reisija oleks valmis oma lennupileti eest maksma, tagades samas lennukite optimaalse täituvuse eesmärgiga saada ettevõttele võimalikult suurt tulu ja laiendada oma tegevust Euroopa turul ([158]). Ryanairi puhul võib täheldada suurt hinnaerinevust kõrghooaja ja madalhooaja vahel. See tähendab, et kõrghooaja reisijad toovad Ryanairile rohkem sisse kui madalhooaja reisijad.

(295) Seega on Ryanairil eriti suveperioodil, kui turismivood suunduvad loomupäraselt lõuna poole, eeskätt soojemate ja päikeseküllasemate sihtpunktide poole mere ääres, huvi suurendada maksimaalselt reisijate hulka, kes on valmis maksma kõrghooaja hindu. Seda silmas pidades tuleb märkida, et ajavahemikul 2010–2019 oli kõikide asjaomaste sihtpunktide puhul suveperioodil käitatavate lendude lennusagedus suurem kui talveperioodi lennusagedus.

([156]) Vt näiteks Ryanairi 2011. aasta majandusaruanne, lk 44: „When Ryanair commences new routes, its load factors initially tend to be lower than those on its established routes and its advertising and other promotional costs tend to be higher, which may result in initial losses that could have a material negative impact on the Company's results of operations as well as require a substantial amount of cash to fund. In addition, there can be no assurance that Ryanair's low-fares service will be accepted on new routes. Ryanair also periodically runs special promotional fare campaigns, in particular in connection with the opening of new routes. Promotional fares may have the effect of increasing load factors and reducing Ryanair's yield and passenger revenues on such routes during the periods that they are in effect. See „Item 4. Information on the Company—Route System, Scheduling and Fares." Ryanair expects to have other substantial cash needs as it expands, including as regards the cash required to fund aircraft purchases or aircraft deposits related to the acquisition of additional Boeing 737-800s. There can be no assurance that the Company will have sufficient cash to make such expenditures and investments, and to the extent Ryanair is unable to expand its route system successfully, its future revenue and earnings growth will in turn be limited." (https://www.ryanair.com/doc/investor/2011/Annual_Report_2011_Final.pdf, vaadatud 1. juulil 2019). Vt ka 2000. aasta majandusaruanne, lk 7.

([157]) Vt joonealune märkus 56.

([158]) Vt ka joonealune märkus 56.

(296) Eeldusel, et teatud Ryanairi teenindatava piirkonna jaoks on ette nähtud reklaamikampaania, on selliste sihtpunktide reklaamimine, mis võimaldavad Ryanairil saada kõrghooaja jaoks kehtestatud hindu, ka Ryanairi huvides, kes saaks sel juhul otseselt kasu turunduskampaaniast, juhul kui sellel oli mõju. Ka turunduslepingu puudumise korral oleks Ryanairi huvides vedada suurt hulka turiste, kes soovivad külastada Montpellier'd ja selle ümbruskonda.

(297) Lisaks sellele võib igasugune turundustegevus mõjutada reisijaid, keda ei innusta üksnes hinnad või kes ei oleks kavatsenud reisida Ryanairiga Montpellier'sse, kui sellist turundustegevust ei oleks olnud. Reisijate huvi tõstmine turundustegevuse abil vähendab seega Ryanairi vajadust avaldada reisijatele mõju lennukite täituvusega seotud eesmärkide täitmiseks üksnes oma hinnapoliitika abil.

(298) Seega, kui APFTE-le müüdud turundusteenustel on mõju, võib see suurendada Ryanairi tulusid ja kasumit, eeskätt seetõttu, et Ryanairil ei ole sedavõrd vajadust hindu langetada oma lennukite täituvuse saavutamiseks või suurendamiseks.

(299) Kuivõrd 2013. ja 2017. aasta pakkumismenetlustes jäeti pakkujatele suur otsustamisvabadus seoses pakutavate turundusteenuste laadiga, võimaldas see Ryanairil/AMSil valida pakutavad turundusteenused selliselt, et nende abil reklaamiti oma veebisaidil eeskätt Montpellier's pakutavaid omaenda lennuveoteenuseid, ilma et see valik oleks avaldanud tema jaoks negatiivset mõju pakkumismenetluse võitja väljaselgitamisel, kuna Ryanair oli suuteline täitma ainukest kohustuslikku tingimust, st pakkuma Ryanairi veebisaidil veebilinki APFTE veebisaidile.

(300) Ryanairi teistest majandusaruannetest ning ametliku uurimismenetluse käigus Ryanairi esitatud dokumentidest ilmneb muu hulgas, et Ryanair kannab turundusega seotud kulusid, ([159]) mis võimaldavad tal äratada reisijates huvi ja aitavad katta tema püsikulusid.

(301) Seoses turundustegevuse mõjuga külalisreisijate ja kohalikest elanikest reisijate proportsioonile tuleb märkida, et Ryanair ei ole esitanud teavet ühe reisija kohta saadava kasumi kohta lähtuvalt sellest liigitusest. Samas on raskesti mõistetav, et turunduskampaania, mis võib suurendada turistide arvu, ei avalda mingit positiivset mõju lennukite täituvusele või piletite hindadele, sellisel juhul aga saab Ryanair eelise seoses lennukite täituvusega ja tulususega konkreetsel lennuliinil.

(302) Kokkuvõttes tuleneb Ryanairi aastaaruannetest, et ettevõtja saab järjest suuremat kasumit „kõrvaltuludest", mis hõlmavad lisaks tuludele lennukite pardal toimuvast müügitegevusest või lisateenustest (kindlustused jne) ka tulusid turunduslepingutest selliste kolmandatest isikutest ettevõtjatega nagu hotellipidajatest partnerid või autorendiettevõtjad.

([159]) Vt näiteks Ryanairi 2000. aasta majandusaruanne, lk 8 või 2011. aasta majandusaruanne, lk 44.

(303) Kuigi Ryanair väidab, et on suuteline tagama lennukite püsiva täituvusmäära, tuleneb tema majandusaruannetest, et uute sihtpunktide puhul on lennukite täituvus sageli madalam; ([160]) see selgitab vajadust täiendavate turunduskulutuste tegemiseks, et korvata madalat täituvust.

(304) Lisaks sellele märgib komisjon, et teistest riigiabi valdkonnas korraldatud ametlikest uurimismenetlustest ilmneb, et Ryanair on varem avaldanud lennukite ebapiisava täituvuse korral piirkondlikele lennujaamadele survet, ärgitades lennujaamade käitajaid suurendama oma turunduseelarvet, et parandada lennukite täituvust või katta liiga madalast täituvusest tingitud kahjumit ([161]).

iv) *Järeldus APFTE tegeliku vajaduse olemasolu kohta Ryanairilt/AMSilt turundusteenuste ostmiseks*

(305) Komisjon järeldab eespool osutatud tõendite põhjal, et ei APFTE-l ega tema avalik-õiguslikel liikmetel ei olnud tegelikku vajadust Ryanairilt/AMSilt ostetud turundusteenuste järele, nende teenuste ostmise eesmärk oli põhjendada Ryanairile tema lennutegevuse eest tehtavaid makseid, kusjuures ostetud turundusteenused ei võimaldanud täita APFTE avaliku poliitikaga seotud eesmärke.

b) **Puuduvad tõendid selle kohta, et APFTE makstud hinnad vastavad turuhinnale**

(306) Komisjon meenutab, et eelise olemasolu tuvastamiseks piisab sellest, kui teha kindlaks, et APFTE-l puudus tegelik vajadus turunduslepingute sõlmimiseks. Vaadeldaval juhul ei saa seega pidada asjakohaseks selle kindlakstegemist, kas turunduslepingute eest makstav hind vastas turuhinnale, kuna osutatud teenused ei vasta tegelikele turundusteenustele, vaid tegemist on pigem toetusega lennuveoteenuste osutamisele.

(307) Igal juhul, kuivõrd Ryanair esitas oma väited märkustes menetluse algatamise otsuse kohta, peab komisjon vajalikuks märkida, et ametliku uurimismenetluse käigus ei ilmnenud tõendeid, mis võimaldaksid järeldada, et hinnad, mida APFTE maksis Ryanairi/AMSi turundusteenuste eest, vastasid turuhindadele.

(308) Ryanairi väitel vastas AMSi turundusteenuste hind turuhinnale. Ryanair esitab oma seisukoha kaitseks järgmised argumendid:

— hankemenetluse eeskirjade järgimine tagas väidetavalt vastavuse turuhindadele;

— AMSi küsitud hind on põhjendatud Ryanairi veebisaidi populaarsusega;

— AMSi kehtestatud hind on soodus võrreldes teiste turundusteenuste pakkujate hindadega ning AMSi teenused on paremal tasemel võrreldes teiste turundusteenuste pakkujate teenustega;

— Ryanairi küsitud hinnad vastavad turuhindadele, seda näitab ühelt majandusanalüüsibüroolt Ryanairi tellitud majandusanalüüs, milles võrreldi Ryanairi hinnakirja teiste turundusteenuste osutajate hindadega.

([160]) Vt näiteks Ryanairi 2011. aasta majandusaruanne, lk 44: „When Ryanair commences new routes, its load factors initially tend to be lower than those on its established routes and its advertising and other promotional costs tend to be higher, which may result in initial losses that could have a material negative impact on the Company's results of operations as well as require a substantial amount of cash to fund. In addition, there can be no assurance that Ryanair's low-fares service will be accepted on new routes. Ryanair also periodically runs special promotional fare campaigns, in particular in connection with the opening of new routes. Promotional fares may have the effect of increasing load factors and reducing Ryanair's yield and passenger revenues on such routes during the periods that they are in effect. See „Item 4. Information on the Company—Route System, Scheduling and Fares." Ryanair expects to have other substantial cash needs as it expands, including as regards the cash required to fund aircraft purchases or aircraft deposits related to the acquisition of additional Boeing 737-800s. There can be no assurance that the Company will have sufficient cash to make such expenditures and investments, and to the extent Ryanair is unable to expand its route system successfully, its future revenue and earnings growth will in turn be limited." (https://www.ryanair.com/doc/investor/2011/Annual_Report_2011_Final.pdf, vaadatud 1. juulil 2019). Vt ka 2000. aasta majandusaruanne, lk 9.

([161]) Komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus riigiabi SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa andis Nîmes – Uzès – Le Vigani kaubandus- ja tööstuskojale, ettevõtjale Veolia Transport Aéroport de Nîmes, ettevõtjale Ryanair ja ettevõtjale Airport Marketing Services (ELT L 113, 27.4.2016, lk 32), põhjendused 102, 547 ja 548.

i) *Puudub kulude/tulude analüüs, hindade võrdlus ja APFTE-poolne huvi kulude minimeerimise vastu*

(309) Nagu on osutatud põhjenduses 230, ei ole komisjoni käsutuses mitte ühtegi tõendit, mis näitaks, et APFTE tegi kulude ja tulude analüüsi või hinnavõrdluse või et tal oleks olnud huvi minimeerida Ryanairilt/AMSilt ostetud turunduskampaaniatega seotud kulusid.

(310) Komisjon märgib, et pakkumismenetlused korraldati 2013. ja 2017. aasta turunduslepingute jaoks, samas kui 2010. aasta lepingu, selle muudatuste ja järjestikuste lepingu pikendamise kokkulepete puhul pakkumismenetlust ei korraldatud. Eeskätt 2010. aasta lepingu puhul ei ole APFTE püüdnud minimerida soovitud turundusteenuste ostuga seotud kulusid.

(311) Lisaks sellele, nagu on märgitud põhjenduses 225, ei ole üksusel, kes soovib üksnes osta turundusteenuseid teatud piirkonna reklaamimiseks, mingit huvi hõlmata nende teenuste osutajaga sõlmitavasse lepingusse kohustusi, mis on seotud lennuveoteenuste osutamisega. Samuti ei oleks tal huvi hõlmata selliseid kohustusi turundusteenuste ostmiseks väljakuulutatud pakkumismenetluste tingimustesse. Selliste kohustuste lisamine lepingutesse ja pakkumiskutsetesse piirab olulisel määral, ilma objektiivse põhjuseta, selliste ettevõtjate arvu, kes on suutelised soovitud turundusteenuseid osutama ([162]). lennuveoteenustega seotud lisakohustused võivad suurendada turundusteenuste hinda võrreldes turunduslepinguga, milles ei seata selliseid kohustusi.

ii) *Hankemenetluse korraldamine ei taga vastavust turuhinnale*

(312) Erinevalt Ryanairi väidetest järeldab komisjon, et vaadeldavatel tingimustel ei taganud ka hankemenetluse korraldamine vastavust turuhindadele.

(313) Esiteks, nagu on näidatud põhjenduses 186 ja sellele järgnevates põhjendustes, hõlmas hankemenetlus tegelikult avaliku sektori rahastamise võimaldamist. Komisjon märkis, et sellisel juhul ei saa hankemenetluse korraldamisega välistada eelise andmist ([163]).

(314) Teiseks järeldas komisjon kahe hankemenetluse korraldamise ja läbiviimise põhjal, et nendega ei saanud tagada vastavust turuhindadele, kuna need korraldati sellisel viisil, et Ryanair/AMS kujuneks ideaalseks kandidaadiks ja saavutaks võidu teiste kandidaatide üle ([164]). 2013. aasta pakkumismenetlusel ei teinud mitte ükski konkurent pakkumist Ryanairiga seotud hankeosade kohta. Konkureeriva pakkumise puudumisel ei ole võimalik kindlaks määrata, kas Ryanairi/AMSi pakkumine vastas turuhinnale. Seoses 2017. aasta pakkumismenetlusega märgib komisjon, et konkureeriv pakkumine Ryanairiga seotud hankeosade kohta oli iga hankeosa puhul täpselt […] euro võrra Ryanairi pakkumisest kõrgem, vaatamata sellele, et Ryanairi ja tema konkurendi pakkumiste laad oli väga erinev. Ei 2013. aasta pakkumismenetlus ega 2017. aasta pakkumismenetlus ei võimalda seega lahendada küsimust APFTE Ryanairilt/AMSilt ostetud teenuste turuhinna vastavuse kohta.

(315) Lisaks sellele märgib komisjon, et sel ajal, kui korraldati 2013. ja 2017. aasta pakkumismenetlused, oli komisjon juba avalikult teatanud oma kavatsusest keskenduda turunduslepingutele, mille olid sõlminud otse Ryanair/AMS ja piirkondlikud lennujaamad.

(316) Kokkuvõttes ei suutnud Ryanair nimetada mitte ühtegi juhtumit, mille korral Ryanair/AMS oleks võitnud pakkumismenetluse, mis hõlmas piirkonda, kus Ryanair ei tegelenud lennutegevusega, mis oleks võimaldanud saada selgema ettekujutuse asjakohasest hinnast piirkondliku turundustegevuse jaoks selle mõiste otseses tähenduses ([165]).

iii) *Ryanairi esitatud võrdlusanalüüs ei tõenda vastavust turuhinnale*

(317) Lisaks sellele väidab Ryanair, et APFTE makstud hinnad Ryanairi/AMSi teenuste eest vastavad turuhindadele selliste teenuste osutamise eest.

([162]) Vt ka riigiabi mõistet käsitleva teatise põhjendus 96.
([163]) Vt riigiabi mõistet käsitleva teatise põhjendus 89.
([164]) Vt ka põhjendused 150 ja sellele järgnevad põhjendused.
([165]) Ryanairi esitatud näite lükkas komisjon tagasi, kuna tegemist oli turundusteenuste hankemenetlusega piirkonnas, kus Ryanair tegutses kahes lennujaamas.

(318) Kuid komisjon järeldab ametliku uurimismenetluse põhjal, et Ryanairi esitatud väiteid ei saa käsitada tõendina turuhindadele vastavuse kohta.

(319) Oma väidete toetuseks esitas Ryanair majandusanalüüsi büroolt tellitud uuringu, milles jõutakse järeldusele, et AMSi turunduslepingutega nähakse ette turuhindadele vastavad hinnad, võrreldes neid teiste teenuseosutajate internetiturunduse teenuste eest küsitavate hindadega.

(320) Samas ei leia komisjon, et see analüüs oleks asjakohane selleks, et määrata kindlaks, kas APFTE maksed Ryanairile/AMSile turundusteenuste eest vastavad turuhinnale. Ryanairi esitatud uuringus võrreldakse üksnes mitme turundusteenuste pakkuja hinnakirjades (*rate card*) esitatud brutohindu, võtmata arvesse tegelike hindade saamiseks kohaldatavaid mahaarvamisi. Komisjon järeldab ametliku uurimismenetluse põhjal, et hinnakirjades esitatud hindadest allahindluste tegemine on tavapärane turupraktika ning et turunduslepingute puhul kohaldatavad allahindlused võivad eri lepingutes olla märkimisväärselt erinevad, seda isegi sama ettevõtja samade teenuste puhul. Allahindlused on tegur, mida ei saa jätta turundusteenuste hinnavõrdluse puhul arvesse võtmata ning Ryanairi esitatud uuringus oleks tulnud seda asjaolu arvestada.

(321) Lisaks sellele on Ryanairi esitatud uuringus osutatud otsese seose puudumisele veebisaidi külastajate üldarvu ja reklaamiteate hinna vahel veebisaidil, väljendatuna „tuhande näitamise hinnana“ (CPT) ([166]). Komisjon märgib, et turumajanduse loogikast lähtuvalt sõltub hind, mida klient on nõus turundusteenuse eest maksma, eeldatavast investeeringu tagasiteenimise ootusest. Ryanairi esitatud uurimuses võrreldud teenuseosutajad ja nende CPT-hinnad ei ole ilmselgelt võrreldavad, kui ei võeta arvesse teisi tegureid – mida selles uuringus ei tehta –, nagu eeskätt veebisaidi külastaja ostuvalmidus. Ryanairi esitatud uuringus ei esitata samas ühtegi konkreetset tõendit, mille puhul seda tegurit oleks arvesse võetud. Selles uuringus võrreldakse väga erinevate summade ja külastajate arvuga veebisaite ning keskendutakse väga erinevatele klientidele, kelle ostuvalmidus ja ostukavatsused on enamal või vähemal määral ära märgitud. Kasutatud valimis on teatud veebisaidid suunatud klientidele, kes soovivad osta otseselt lennupileteid, samas kui teised veebisaidid on suunatud klientidele, kes valmistavad üldises plaanis ette oma järgmist reisi.

(322) Lisaks sellele märgib komisjon, et teised kahepoolsed turundusteenuste lepingud, mille Ryanairi esitas komisjoni nõudmisel ning mille täpne sisu on konfidentsiaalne, on väga erinevate kestuste, ulatuste ja summadega. Seega puudub selles valdkonnas hindade läbipaistvus.

(323) Lisaks sellele märgib komisjon, et 2017. aasta pakkumismenetluse hankeosade 4 ja 5 analüüs näitab, et piirkonnas reklaamiteenuseid osutavatel võrreldavatel veebisaitidel, nagu raudtee-ettevõtjad SNCF ja RENFE, on võimalik teenuseid osta oluliselt odavama hinnaga.

(324) Isegi kui APFTE sõlmitud turunduslepingute suhtes oleks võimalik teha võrdlusanalüüsi (*benchmarking*) (millele komisjon ei saanud ametliku uurimismenetluse käigus kinnitust), ei oleks selle võrdlusanalüüsi abil olnud võimalik näidata, et APFTE makstud hinnad vastavad turuhindadele. Võttes arvesse turunduslepingute sõlmimise tegelikku eesmärki, mida on üksikasjalikult kirjeldatud põhjenduses 192 ja sellele järgnevates põhjendustes, oleks selle võrdlusanalüüsi abil olnud võimalik tõendada vaid seda, et turunduslepingute alusel Ryanairile/AMSile antav abisumma oli piisav selleks, et tagada Montpellier' lennujaamas Ryanairi lendude käitamine.

7.1.3.5. Järeldus

(325) Neid asjaolusid arvesse võttes leiab komisjon, et kõnealuste turunduslepingutega anti Ryanairile majanduseelis.

([166]) Ryanairi väitel põhinevad Ryanairi veebisaidi turunduskampaaniate hinnad CPT-hindadel.

7.1.4. *Valikulisus*

(326) Vaadeldavate meetmete näol on tegemist APFTE ja Ryanairi/AMSi vahel sõlmitud kahepoolsete lepingutega, mis on sõlmitud tingimustel, mis ei ole avalikud ja mille suhtes ei kehti APFTE normaliseeritud ja Ryanairi konkurentide suhtes kohaldatavad ostutingimused.

(327) Prantsusmaa väidab, et 2013. ja 2017. aasta hankemenetluse korraldamine annab tunnistust valikulisuse puudumisest, kuna pakkumismenetlused olid avatud kõigile huvitatud ettevõtjatele.

(328) Ryanair ei esitanud väiteid seoses turunduslepingute valikulisusega, vaid üksnes eeldusel, et tehakse turunduslepingute ja lennujaamateenuste lepingute ühine analüüs. Sellise eelduse korral esitab Ryanair komisjonile süüdistuse, mille kohaselt komisjon ei ole teinud uurimist selle kohta, kas teiste lennuettevõtjate suhtes, kes soovivad Montpellier' lennujaamas lennuliine käitada, oleks kohaldatud samu tingimusi.

(329) Kõnealuste turunduslepingute näol on tegemist individuaalsete meetmetega, kuna neid ei ole sõlmitud abikava alusel nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([167]) artikli 1 lõike d tähenduses, mille kohaselt abikava on „mis tahes õigusakt, mille alusel võidakse ilma edasiste rakendusmeetmeteta anda individuaalset abi õigusaktis üldiselt ja abstraktselt määratletud ettevõtjatele, ja mis tahes õigusakt, mille alusel võidakse anda eriprojektiga sidumata abi ühele või mitmele ettevõtjale määramata ajaks ja/või määramata ulatuses".

(330) 2010. aasta turundusleping (ja selle muudatus ja lepingu pikendamise kokkulepped) sõlmiti otseselt AMSiga ilma eelneva pakkumismenetluseta ning ilma et need lepingud põhineksid nõuetel, mis vastavad määruse (EL) 2015/1589 artikli 1 lõikes d sätestatud tingimustele.

(331) 24. juuni 2010. aasta APFTE asutava üldkogu protokoll annab tunnistust ühemõttelisest soovist jätkata AMSi/Ryanairiga sõlmitud eelnevaid lepinguid, otsimata nende sihtpunktide ja kasutatava eelarve jaoks alternatiivset teenuseosutajat, kusjuures puudus sellist liiki makseid reguleeriv abikava.

(332) 2013. ja 2017. aasta turunduslepingute puhul ei leia komisjon, et pakkumismenetluse korraldamine sellisel viisil, nagu APFTE seda tegi, oleks võinud tegelikult avada turu teistele teenuseosutajatele.

(333) Komisjon märgib, et 2010. aasta lepingu ja 2013. aasta lepingu sõlmimise vahelisel ajal võttis komisjon vastu ametlike uurimismenetluste algatamise otsuseid; nende menetluste tulemuseks olid negatiivsed lõppotsused, mis hõlmasid muu hulgas Nîmes'i, Pau' ja Angoulême'i lennujaamu ning keskendusid samuti Ryanairi/AMSi sõlmitud turunduslepingutele. Seega oli nähtav komisjoni soov analüüsida selliste lepingute vastavust riigiabi valdkonnas kohaldatavatele eeskirjadele ning ilmne oli asjaomaste ettevõtjate vajadus peatada sellealane tegevus või vähemalt seda varjata.

(334) APFTE esitatud protokollidest ja aruannetest nähtub, et APFTE tundis end kohustatud olevat kuulutama 2010. aasta lepingu lõppemisel 2013. aasta lõpus uue turunduslepingu sõlmimiseks välja hankemenetluse vastavalt liidu hankemenetluste suhtes kohaldatavatele eeskirjadele. APFTE soovis samuti tagada, et Ryanair säilitaks turismivood, st Ryanairi käitatavate Frankfurt-Hahni, Brüssel-Charleroi, Leeds-Bradfordi et Birminghami lennuliinide tekitatud turistide liikumise. Seetõttu olid pakkumismenetluse tingimused suunatud pigem lennuliinidele kui internetireklaami teenustele ([168]).

([167]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad ELi toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

([168]) Vt 4. juuli 2013. aasta APFTE büroo aruanne, lk 1: „[APFTE juhataja] teatab, et ühendusel on kohustus kuulutada internetiturunduse lepingute jaoks välja pakkumismenetlus, kuna 2010. aastal Airport Marketing Service'iga sõlmitud lepingu lõpptähtaeg on saabumas"; ja lk 2: „kuna Airport Marketing Service'iga sõlmitud lepingu lõpptähtaeg on saabumas, kuulutatakse välja hankemenetlus üksnes selle lepinguga hõlmatud lennuliinide kohta, iga sihtpunkti jaoks eraldi".

(335) Nagu on osutatud põhjenduses 63 ja sellele järgnevates põhjendustes ning põhjenduses 202 ja sellele järgnevates põhjendustes, korraldati 2013. ja 2017. aasta pakkumismenetlused sellisel viisil, et eelistati Ryanairi/AMSi pakutavaid teenuseid, et jätkata Ryanairile tehtavaid makseid ja säilitada seega tema tegevus Montpellier' lennujaamas. Lennusuundade, asjaomaste piirkondadega seotud kohustuste määratlemise ja kohustuslikult pakutavate turundusteenuste hõlmamise tõttu ei olnud ükski teine teenuseosutaja peale Ryanairi – ei turundusettevõtja ega lennuettevõtja – suuteline pakkuma nende pakkumismenetluste puhul Ryanairile konkurentsi.

(336) Ryanair oli 2013. aastal ainus ettevõtja, kes esitas pakkumuse hankeosade 1–4 kohta, mis hõlmasid Ryanairi juba käitatavaid lennuliine. Ryanair ei esitanud seevastu pakkumust hankeosa nr 5 kohta (mille ligikaudne hind oli märkimisväärselt madalam kui hankeosade 1–4 ligikaudne hind), mis ei hõlmanud Ryanairi sihtpunkti (lende Montpellier'st sellesse sihtpunkti käitas juba teine lennuettevõtja).

(337) Seoses 2017. aasta pakkumismenetlusega märgib komisjon, et selle pakkumismenetluse tulemusel rakendas APFTE ellu vaid Ryanairiga sõlmitud lepingud, mis hõlmasid kolme esimest hankeosa (mille ligikaudsed hinnad olid oluliselt kõrgemad hankeosade 4–7 ligikaudsetest hindadest). Seda asjaolu arvesse võttes näivad täiendavad hankeosad kujutavat endast vaid pettemanöövrit, millega muudetakse usutavamaks Ryanairi kuulutamine pakkumismenetluse võitjaks. Lisaks sellele oli Ryanairi pakkumisega konkureeriv pakkumine, mis oli pakutavaid turundusteenuseid silmas pidades väga erinev, iga hankeosa puhul täpselt […] võrra Ryanairi pakkumisest kallim, kusjuures APFTE ei tundnud huvi selle püsiva hinnaerinevuse põhjuste vastu. Lisaks sellele tugines APFTE otsus kuulutada võitjaks Ryanair asjaolul, et tema turundusteenuste pakkumine oli paremini suunatud sihtklientuurile, samas kui Ryanairi pakutavate turundusteenuste puhul ei ole võimalik täheldada tegelikku suunatust mõnele pakkumiskutses nimetatud piirkonnale (Valloonia, Yorkshire, Rheinland-Pfalz). Võttes arvesse Ryanairi tegelikult osutatud teenuseid turunduslepingu alusel, piirdub piirkondlik suunamine reklaami esitamisega Ryanairi veebisaidi teatud kindlates keeleversioonides või riigipõhistel veebilehtedel (inglis-, saksa- ja hollandikeelsel lehel ning Belgia prantsus- ja hollandikeelsel lehel), seega on tegemist pigem riigi- kui piirkonnapõhise suunatusega.

(338) Komisjon leiab, et neid asjaolusid arvestades ei saanud 2013. ja 2017. aasta pakkumismenetlused tagada võrdseid konkurentsitingimusi Ryanairi ja teiste ettevõtjate vahel.

(339) Komisjon järeldab eespool osutatud asjaolude põhjal, et 2013. ja 2017. aasta hanke tehnilised kirjeldused olid *a priori* suunatud Ryanairi kuulutamisele hankemenetluste võitjaks ning pakkumismenetluse hankeosade 1–3 võitja valimiseks kohaldatavad kriteeriumid olid sellised, et võitjaks oli võimalik valida üksnes Ryanair.

(340) Seega leiab komisjon, et 2010., 2013. ja 2017. aasta turunduslepingute, nende muudatuste ja lepingute pikendamise kokkulepete näol oli tegemist ühekordsete meetmetega, need sõlmiti individuaalselt lepinguosaliste vahel, hõlmasid lepingulisi erikohustusi ja nende puhul ei kohaldatud APFTE suhtes avalikke või muul viisil eelnevalt kindlaksmääratud hindu. Ryanairile ja AMSile anti turunduslepingute alusel majanduslik eelis, mida nad tavalistel turutingimustel ei oleks saanud. Järjepideva kohtupraktika kohaselt tuleb eeldada, et individuaalsed meetmed, mille alusel abisaaja saab eelise ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, on valikulised ([169]).

(341) Komisjon järeldab seega, et 2010., 2013. ja 2017. aasta turunduslepingutega, nende muudatustega ja nende lepingute pikendamise kokkulepetega Ryanairile antud majanduslik eelis on valikuline.

([169]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. juuni 2015, komisjon *vs.* MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60 ja sellele järgnevad punktid. Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 30. juuni 2016, komisjon *vs.* Belgia, C-270/15 P, ECLI:EU:C:2016:489, punkt 49. Vt ka kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair ja Airport Marketing Services *vs.* komisjon, T–53/16, ECLI:EU:T:2018:943, punkt 165 ja sellele järgnevad punktid; ning kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair ja Airport Marketing Services *vs.* komisjon, T–165/15, ECLI:EU:T:2018:953, punkt 402 ja sellele järgnevad punktid.

7.1.5. *Mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele ja konkurentsi moonutamine*

(342) Kui liikmesriigi antud finantsabi tugevdab ettevõtjate seisundit Euroopa Liidu siseturul võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimatinimetatuid käsitada ettevõtjatena, keda see abi mõjutab. Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale ([170]) on selleks, et meede moonutaks konkurentsi, piisav, kui abisaaja konkureerib teiste ettevõtjatega konkurentsile avatud turgudel.

(343) Vaadeldaval juhul on Ryanair konkurentsiolukorras teiste lennuettevõtjatega ELi-sisese lennutranspordi turul, seda turgu iseloomustab tihe konkurents sel turul tegutsevate lennuettevõtjate vahel. Kahjustades siseturul tegutsevate lennuettevõtjate vahelist konkurentsi, võivad vaadeldavad lepingud samas kahjustada ka liikmesriikidevahelist kaubandust. Lisaks sellele ilmneb Ryanairi eelise olemasolu väljaselgitamise käigus esitatud väidetest, et Suurbritannia, Hispaania, Prantsusmaa ja Itaalia piirkondlikud lennujaamad konkureerivad Ryanairi huvi äratamise pärast, samas kui Ryanairi seisukohalt on tegemist vastastikku asendatavate lennujaamadega ([171]). Abi andmine Ryanairi huvi äratamiseks konkreetse piirkondliku lennujaama vastu võib samuti moonutada konkurentsi lennujaamade vahel Euroopa Liidus.

(344) Komisjon järeldab selle põhjal, et kõnealused lepingud kahjustavad liikmesriikidevahelist kaubandust ja moonutavad konkurentsi.

7.1.6. *Järeldus riigiabi olemasolu kohta*

(345) Eelnevat silmas pidades järeldab komisjon, et vaadeldavate meetmete näol on tegemist Ryanairile antava riigiabiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.2. **Abi siseturuga kokkusobimatus**

(346) Prantsusmaa ei esitanud siseturuga kokkusobivuse analüüsi, kuna ta on seisukohal, et vaadeldavad tasud ei kujuta endast riigiabi. Komisjonil seevastu ei ole teavet, mis võimaldaks tõendada, et vaadeldavad meetmed on siseturuga kokkusobivad. Ainuke mõeldav kokkusobivuse alus oleks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkt c, nagu seda on tõlgendatud 2014. aasta suunistes, mis hõlmab lennuettevõtjatele antavat stardiabi (punkt 5.2.).

(347) Sellega seoses tuleb märkida, et 16. septembri 2010. aasta turundusleping, selle muudatused ja 2010. aasta lepingu pikendamise kaks kirja ning 22. novembri 2013. aasta lepingud sõlmiti enne 2014. aasta suuniste avaldamist. Seoses sellise abi siseturuga kokkusobivusega, mida anti enne 2014. aasta lennundussuuniste jõustumist, osutatakse 2014. aasta suuniste punktis 174 eeskirjadele, mida kohaldati abi andmise hetkel, st 2005. aasta ühenduse suunistele lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta ([172]) („2005. aasta suunised"). Seevastu 19. mai 2017. aasta turundusleping suhtes kohaldatakse 2014. aasta suuniseid.

(348) 2005. aasta suunistes ja 2014. aasta suunistes on täpsustatud kohtupraktika ja komisjoni varasema otsustuspraktika alusel väljakujunenud kokkusobivuse põhimõtteid. Komisjon võib kuulutada lennuettevõtjatele antava tegevusabi siseturuga kokkusobivaks, kui see abi toetab väikese lennujaama arengut lennuliikluse selge suurendamise teel seoses uute lennuliinide avamisega, kui abi on vajalik, see tähendab, et sellega ei toetata sama lennuettevõtja käitatava olemasoleva lennuliini arendamist või mõne teise lennuettevõtja käitatava sama või sarnase lennuliini arendamist, ([173]) kui selle andmine on ajaliselt piiratud ja lennuühendus, mille arendamiseks abi antakse, on suuteline muutuma tulutoovaks, ([174]) kui abi summa on seotud lennuliikluse nähtava arendamisega ja kui abi on antud läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil, kui samaaegselt ei anta lennuettevõtjale muud abi ning kui makstavate summade puhul on järgitud proportsionaalsuse põhimõtet ([175]).

([170]) Kohtuotsus, Üldkohus, 30. aprill 1998, Het Vlaamse Gewest (Flaami piirkond) *vs.* Euroopa ühenduste komisjon, T 214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([171]) Vt Ryanairi 15. jaanuari 2019. aasta märkuste mittekonfidentsiaalne versioon: „Ryanair has a large choice of airports in Europe. Airports in the UK, Spain, France or Italy compete for Ryanair routes and capacity, and are substitutable from Ryanair's perspective. The similarities between the Airport and these other airports are significant enough to render them comparable for MEO test purposes".

([172]) Komisjoni teatis: Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1).

([173]) Vt 2005. aasta suuniste punktid 71–75 ja punkti 79 alapunktid b ja c ning 2014. aasta suuniste punktid 139, 140, 141, 151.

([174]) Vt 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktid b, d ja i ning 2014. aasta suuniste punkt 147.

([175]) Vt 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktid g ja h ning punkt 80 ning 2014. aasta suuniste punktid 101, 150, 152 ja 153.

(349) Kuid vaadeldaval juhul ei vasta ükski kõnealustest turunduslepingutest neile tingimustele.

(350) Eelnevat silmas pidades järeldab komisjon, et vaadeldavate lepingute alusel antud riigiabi on siseturuga kokkusobimatu.

7.3. **Abi ebaseaduslikkus**

(351) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohaselt „informeeritakse [komisjoni] kõikidest plaanidest abi määramise või muutmise kohta piisavalt aegsasti, et ta võiks avaldada oma arvamuse. […]. Asjassepuutuv liikmesriik ei tohi rakendada kavatsetud meetmeid enne, kui nimetatud menetluse järgi on tehtud lõplik otsus."

(352) Vaadeldaval juhul on asjaomased lepingud ellu rakendatud ilma sellest komisjonile teatamata.

(353) Komisjon ei ole tuvastanud õiguslikku alust, mis vabastaks Prantsusmaa kohustusest kõnealusest abist teatada.

(354) Komisjon järeldab seega, et Ryanairile 2010., 2013. ja 2017. aasta lepingute ning nende lepingute pikendamise kokkulepete ja muudatuste alusel antud abi rikub ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid.

8. **TAGASINÕUDMINE**

(355) Vastavalt ELi toimimise lepingule on komisjon pädev otsustama, et asjaomane liikmesriik peab abi andmise lõpetama või seda muutma ([176]). Samuti on Euroopa Liidu kohtud järjepidevalt sedastanud, et liikmesriigi kohustus lõpetada sellise abi andmine, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, on kehtestatud selleks, et taastada varasem olukord ([177]).

(356) Sellega seoses on Euroopa Liidu kohtud leidnud, et see eesmärk on saavutatud, kui kasusaaja on ebaseadusliku abina saadud summad tagasi maksnud. Tagastamisega jääb kasusaaja ilma eelistest, mis tal siseturul konkurentide ees olid, ja taastatakse abi andmisele eelnenud olukord ([178]).

(357) Osutatud kohtupraktikast tulenevalt on määruse (EL) 2015/1589 artikli 16 lõikes 1 sätestatud, et kui „ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada".

(358) Seetõttu, võttes arvesse, et kõnealused meetmed võeti, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid, ning need meetmed on lisaks sellele siseturuga kokkusobimatud, tuleb selleks, et taastada siseturul abi väljamaksmisele eelnenud olukord, need abisummad täies ulatuses tagasi maksta. Tagasinõudmine peab hõlmama ajavahemikku alates hetkest, kui abi anti abisaaja käsutusse kuni selle täieliku tagasimaksmiseni. Tagasimakstava summa pealt arvestatakse intressi kuni selle summa tegeliku tagasimaksmiseni.

(359) Komisjon käsitab ettevõtjaid Ryanair ja AMS ühe majandusüksusena ([179]). Seega vastutavad Ryanair ja AMS solidaarselt APFTE poolt kummalegi ettevõtjale antud abi tagasimaksmise eest.

(360) Komisjoni käsutuses käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäeva seisuga vastavad tagasimakstavad summad summadele, mida APFTE tegelikult Ryanairile või tema tütarettevõtjale AMSile ajavahemikul 2010–2019 selle perioodi jooksul sõlmitud turunduslepingute alusel maksis ning mis on esitatud tabelis 4 (vt põhjendus 82).

([176]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. juuli 1973, komisjon *vs.* Saksamaa, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.
([177]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märtsi 1990, Belgia *vs.* komisjon, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 66.
([178]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. juuni 1999, Belgia *vs.* komisjon, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punktid 64 ja 65.
([179]) Vt põhjendus 156.

9. **KOKKUVÕTE**

(361) Komisjon märgib, et Prantsusmaa rakendas APFTE ja Ryanairi/AMSi vahel aastatel 2010–2018 sõlmitud turunduslepinguid ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid. Võttes arvesse, et Ryanairile/AMSile nende turunduslepingute alusel makstud summade näol on tegemist siseturuga kokkusobimatu abiga, tuleb selleks, et taastada abi väljamaksmisele eelnenud olukord, abisummad täies ulatuses tagasi maksta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Prantsusmaa võetud meetmete näol, mis tulenevad APFTE ja Ryanairi või tema tütarettevõtja Airport Marketing Services vahel ajavahemikul 2010–2018 sõlmitud lepingutest, st 16. septembri 2010. aasta lepingust, 22. novembri 2013. aasta lepingutest ja 19. mai 2017. aasta lepingutest (ning nende muudatustest ja pikendamise kokkulepetest), on tegemist Ryanairile ja tema tütarettevõtjale Airport Marketing Services antud ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu riigiabiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

1. Prantsusmaa peab artiklis 1 osutatud riigiabi selle saajatelt sisse nõudma.

2. Ettevõtjaid Ryanair ja Airport Marketing Services käsitatakse ühe majandusüksusena ning nad vastutavad järelikult solidaarselt APFTE poolt kummalegi ettevõtjale antud riigiabi tagasimaksmise eest.

3. Tagasimakstavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, mil riigiabi anti abisaaja käsutusse, kuni selle tegeliku tagastamise kuupäevani.

4. Intressi arvutatakse liitintressina vastavalt määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükile ja määrusele (EÜ) nr 271/2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004.

5. Prantsusmaa tühistab kõik artiklis 1 osutatud riigiabi tasumata jäänud maksed alates käesoleva otsuse teatavakstegemise kuupäevast.

Artikkel 3

1. Artiklis 1 osutatud riigiabi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

2. Prantsusmaa ülesandeks on jälgida, et käesolevat otsust rakendataks nelja kuu jooksul alates selle teatavakstegemisest.

Artikkel 4

1. Kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest edastab Prantsusmaa komisjonile järgmise teabe:

a) abisaajatelt nõutav kogusumma (põhisumma ja intress);

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

c) dokumendid, mis tõendavad, et abisaajatele on antud korraldus abi tagasi maksta.

2. Prantsusmaa teavitab komisjoni käesoleva otsuse täitmiseks võetud riiklike meetmete edenemisest, kuni kogu artiklis 1 viidatud riigiabi on täielikult tagasi makstud. Prantsusmaa esitab viivitamata, komisjoni esimesel nõudmisel kogu teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Lisaks esitab Prantsusmaa üksikasjalikud andmed abisaajatelt juba tagasi nõutud abisummade ja intressi kohta.

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 2. august 2019

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER