KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/1227,

23. juuli 2014,

riigiabi SA.22614 (C 53/07) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia

(teatavaks tehtud numbri C(2014)5085 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

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

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

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

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 25. jaanuari 2007. aasta e-kirjaga teatasid Prantsuse ametiasutused Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping") artikli 108 lõike 3 kohaselt komisjonile meetmest, mis on võetud täielikult lennuettevõtjale Ryanair Limited (edaspidi „Ryanair") kuuluva tütarettevõtja Airport Marketing Services (edaspidi „AMS") kasuks Ryanairiga sõlmitud turundusteenuste lepingu vormis. Prantsuse ametiasutused teatasid kõnealusest meetmest kui riigiabist. Kuna Prantsuse ametiasutused olid kõnealust meedet juba kohaldanud, registreeris komisjon meetme ebaseadusliku abi nimekirjas numbri NN 12/07 all.

(2) Prantsuse ametiasutuste taotlusel korraldati komisjoni talitustega töökoosolekud 20. veebruaril 2007 ja 16. juulil 2007.

(3) 26. veebruari 2007. aasta kirjaga palus komisjon Prantsuse ametiasutustelt täiendavat teavet. Kuna määratud tähtajaks vastust ei saabunud, saadeti Prantsuse ametiasutustele 15. juunil 2007 meeldetuletus. Prantsuse ametiasutused esitasid nõutud teabe 12. juuli 2007. aasta kirjaga.

(4) 28. novembri 2007. aasta kirjaga teatas komisjon Prantsuse ametiasutustele otsusest algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohane ametlik uurimismenetlus.

(5) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 15. veebruaril 2008 ([3]). Komisjon palus huvitatud isikutel esitada kõnealuse meetme kohta märkused.

(6) 18. detsembril 2007 ja 29. jaanuaril 2008 palusid Prantsuse ametiasutused pikendada tähtaega, mis oli neile määratud märkuste esitamiseks menetluse algatamise otsuse kohta. 4. jaanuari 2008. aasta ja 1. veebruari 2008. aasta kirjaga nõustus komisjon pikendama kõnealust tähtaega kuni 28. veebruarini 2008.

(7) Prantsuse ametiasutuste märkused edastati komisjonile 2. juunil 2008.

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

([2]) ELT C 41, 15.2.2008, lk 11; ELT C 96, 31.3.2012, lk 22.

([3]) ELT C 41, 15.2.2008, lk 11.

(8) Komisjon sai 25. veebruaril 2008 märkused Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojalt (*chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn*, edaspidi „CCIPB") ([4]), 14. märtsi 2008. aasta kirjaga ettevõtjalt AMS ([5]), lennuettevõtjalt Ryanair ja Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduselt ning 19. märtsil 2008 lennuettevõtjalt Air France ([6]). Komisjon edastas need märkused Prantsusmaale 11. juuni 2008. aasta kirjaga, andes talle võimaluse neid märkusi kommenteerida.

(9) 7. juuli 2008. aasta kirjaga teatasid Prantsuse ametiasutused komisjonile, et neil ei ole kolmandate isikute märkuste kohta kommentaare.

(10) Prantsuse ametiasutuste palvel korraldati 4. novembril 2008 koosolek koos komisjoni talituste ja CCIPB esindajatega. Koosoleku käigus teavitas komisjon Prantsuse ametiasutusi, et ta on kõnealuste lepingute analüüsimisel abi saamiseks pöördunud sõltumatu konsultandi (edaspidi „konsultant") poole. Konsultant esitas oma aruande 30. märtsil 2011.

(11) 17. märtsi 2011. aasta kirjaga palus komisjon Prantsuse ametiasutustel esitada lisateavet. 13. aprilli 2011. aasta kirjaga palusid Prantsuse ametiasutused pikendada teabe esitamise tähtaega kuni 1. juunini 2011 ja 6. mai 2011. aasta kirjaga teatas komisjon oma nõusolekust tähtaega pikendada. Prantsuse ametiasutused esitasid oma vastuse 30. mai 2011. aasta kirjaga.

(12) 11. aprilli 2011. aasta kirjaga palus komisjon Ryanairil esitada täiendavat teavet. Ryanair vastas sellele 31. augusti 2011. aasta kirjaga. Komisjon edastas need märkused 11. oktoobri 2011. aasta kirjaga Prantsusmaale kommentaaride esitamiseks. 21. novembri 2011. aasta kirjaga teatasid Prantsuse ametiasutused komisjonile, et nad ei soovi nende märkuste kohta kommentaare esitada.

(13) 25. jaanuari 2012. aasta kirjaga teatas komisjon Prantsusmaale otsusest laiendada 2007. aastal algatatud ametlikku uurimismenetlust Pau lennujaama kasutavate lennuettevõtjate ning lennujaama käitaja kasuks võetud mitmesugustele meetmetele. Komisjoni otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 31. märtsil 2012 ([7]). Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused kõnealuste meetmete kohta.

(14) 22. veebruari 2012. aasta kirjaga palus komisjon Prantsuse ametiasutustel esitada lisateavet. 28. veebruaril 2012 palusid Prantsuse ametiasutused pikendada tähtaega, mis oli neile määratud märkuste esitamiseks 25. jaanuari 2012. aasta otsuse kohta, ning komisjoni 22. veebruari 2012. aasta kirjaga esitatud tähtaega. Komisjon nõustus pikendama kõnealuseid tähtaegu kuni 27. märtsini 2012. 29. märtsi 2012. aasta kirjaga esitasid Prantsuse ametiasutused oma vastuse komisjoni 22. veebruari 2012. aasta kirjale ning oma märkused menetluse laiendamise otsuse kohta.

(15) Menetluse laiendamisega seoses sai komisjon 30. aprillil 2012 märkused CCIPBlt ([8]), 30. aprillil 2012 ettevõtjalt AMS ([9]) ning 30. aprillil 2012 lennuettevõtjalt Ryanair ([10]). Komisjon edastas need märkused 31. mai 2012. aasta kirjaga Prantsusmaale kommentaaride esitamiseks. 13. juuni 2012. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa, et ta ei soovi esitada kõnealuste märkuste kohta kommentaare.

(16) 26. aprilli 2012. aasta kirjaga palus komisjon Prantsuse ametiasutustel esitada lisateavet. Prantsuse ametiasutused esitasid oma vastuse 10. mai 2012. aasta kirjaga.

(17) 10. aprilli 2013. aasta kirjaga edastas Ryanair komisjonile kaks ettevõtja Oxera koostatud märkust ja professor Damien P. McLoughlini koostatud analüüsi. 3. mai 2013. aasta kirjaga edastas komisjon need dokumendid kommentaaride esitamiseks Prantsuse ametiasutustele. 7. juuni 2013. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa, et ta ei soovi kommentaare esitada.

([4]) 14. aprillil 2008 palus komisjon CCIPB-l esitada oma märkuste mittekonfidentsiaalse versiooni. 16. aprillil 2008 kinnitas CCIPB, et tema märkused ei sisalda konfidentsiaalset teavet, mida ei tohiks esitada Prantsuse ametiasutustele.

([5]) 10. aprillil 2008 palus komisjon ettevõtjal AMS esitada oma märkuste mittekonfidentsiaalse versiooni. 19. mail 2008 edastas ettevõtja AMS komisjonile oma märkuste mittekonfidentsiaalse versiooni.

([6]) 13. märtsi 2008. aasta kirjaga palus Air France pikendada 28. novembri 2007. aasta otsuse kohta esitatavate märkuste tähtaega ning komisjon nõustus 17. märtsil 2008 seda tähtaega pikendama.

([7]) ELT C 96, 31.3.2012, lk 22.

([8]) 14. mail 2012 kinnitas CCIPB, et tema märkused ei sisalda konfidentsiaalset teavet, mida ei tohiks esitada Prantsuse ametiasutustele.

([9]) 1. mail 2012 edastas ettevõtja AMS komisjonile oma märkuste mittekonfidentsiaalse versiooni.

([10]) Ryanair kinnitas, et tema märkused ei sisalda konfidentsiaalset teavet.

(18) 14. novembri 2013. aasta kirjaga palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet.

(19) 16. detsembri 2013. aasta kirjaga edastas komisjon konsultandi aruande kommentaaride esitamiseks Prantsuse ametiasutustele. Ettenähtud tähtaja jooksul Prantsusmaa vastust ei saatnud.

(20) 19. detsembril 2013 palus Prantsusmaa pikendada talle 14. novembril 2013 edastatud teabenõudele vastamise tähtaega. Komisjon nõustus pikendama kõnealust tähtaega kuni 23. jaanuarini 2014. Et nimetatud tähtaja jooksul vastust ei saabunud, saatis komisjon Prantsusmaale 24. jaanuaril 2014 meeldetuletuse, määrates uueks tähtajaks kümme tööpäeva. Prantsusmaa esitas oma vastuse 6. veebruari 2014. aasta kirjaga.

(21) Komisjon sai Ryanairilt märkused 20. detsembril 2013, 17. jaanuaril 2014 ja 31. jaanuaril 2014. Need täiendavad märkused edastati Prantsusmaale vastavalt 9. jaanuaril 2014, 23. jaanuaril 2014 ja 4. veebruaril 2014. 29. jaanuari 2014. aasta, 3. veebruari 2014. aasta ja 21. mai 2014. aasta kirjadega teatas Prantsusmaa komisjonile et ta ei soovi märkusi esitada.

(22) 24. veebruaril, 13. märtsil ja 19. märtsil 2014, pärast seda, kui jõustusid suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta ([11]) (edaspidi „uued suunised"), palus komisjon Prantsusmaal ja huvitatud isikutel esitada märkused uute suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes. 19. märtsil 2014 esitas Prantsusmaa oma märkused.

(23) Lisaks sellele avaldati 15. aprillil 2014 *Euroopa Liidu Teatajas* teade ([12]), milles paluti liikmesriikidel ja huvitatud isikutel esitada oma märkused, sealhulgas ka kõnealuse juhtumi kohta, võttes arvesse uute suuniste jõustumist. Ettenähtud tähtaja jooksul esitasid oma märkused ettevõte Air France, valitsusväline organisatsioon „Transport & Environment" ning CCIPB. Komisjon edastas need märkused Prantsuse ametiasutustele 28. mai 2014. aasta kirjaga. 6. juuni 2014. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa komisjonile, et ei soovi märkusi esitada.

(24) 27. veebruari 2014. aasta kirjaga palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. 17. märtsil 2014 palus Prantsusmaa pikendada talle 27. veebruaril 2014 edastatud teabenõudele vastamise tähtaega. Komisjon nõustus pikendama kõnealust tähtaega kuni 27. aprillini 2014. Prantsusmaa esitas oma vastuse 25. aprilli 2014. aasta kirjaga ([13]).

(25) 16. mai 2014. aasta kirjaga palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. Prantsusmaa esitas oma vastuse 6. juuni 2014. aasta kirjaga.

2. ÜLDINE TEAVE LENNUJAAMA KOHTA

(26) Nagu on märgitud ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses, asub Pau-Pyrénées lennujaam (edaspidi „Pau lennujaam") Pyrénées-Atlantiquesi departemangus Akvitaania piirkonnas.

(27) Kõnealuse lennujaama omanik oli algselt riik, kes usaldas selle käitamise kuni 31. detsembrini 2015 avalike teenuste kontsessiooni alusel 12. märtsi 1965. aasta ministeeriumidevahelise otsusega (edaspidi „1965. aasta otsus") CCIPB-le, kõnealusele otsusele lisati tehniline kirjeldus, milles määrati kindlaks riigi ja CCIPB vastavad kohustused. Ministeeriumidevahelist otsust ja kontsessiooni tehnilist kirjeldust muudeti hiljem nelja järjestikuse lisakokkuleppega.

(28) CCIPB kuulub kaubandus-tööstuskodade võrgustikku. Prantsusmaal kujutavad kaubandus-tööstuskojad endast halduslikku iseloomuga avalikke asutusi. Üldjuhul esindab kaubandus-tööstuskoda oma piirkonna kaubanduse, tööstuse ja teenindusega seotud üldhuve. Kaubandus-tööstuskodade ülesanded ja pädevusalad on kindlaks määratud seadusega ning nende üle teostab rahandus- ja taristuministeeriumi ning territooriumi planeerimise ja haldamise ministeeriumi vahendusel haldus- ja finantsjärelevalvet riik, seejuures tegutsevad kõnealused ministeeriumid oma vastavas pädevusalas. Äriseadustiku artiklis R 712–2 on sätestatud: „Piirkondliku kaubandus-tööstuskoja ning kohalike kaubandus- tööstuskodade üle teostab järelevalvet piirkonna prefekt, keda abistab riigi rahandusameti piirkondlik juht." Järelevalvet teostav ametkond peab sellest tulenevalt olema teadlik teatud olulistest õigusaktidega kehtestatud otsustest (mis hõlmavad näiteks eelarvet, laenude võtmist, kolmandatele isikutele antavaid tagatisi, võõrandamistehinguid, rahaliste osaluste võtmist või laiendamist tsiviil- või äriettevõtetes jne). Selliste toimingute teostamine on võimalik üksnes juhul, kui neist on teatatud järelevalvet teostavale ametkonnale, kellel on õigus nende toimingute suhtes vastuväiteid esitada. Kaubandus-tööstuskoda juhib vastava piirkonna ettevõtjate esindajate hulgast valitud kogu.

([11]) ELT C 99, 4.4.2014, lk 3.
([12]) ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.
([13]) Koos selle kirjaga edastas Prantsusmaa ka CCIPB märkuse, osutades seejuures, et Prantsuse ametiasutused ei nõustu kõnealuses märkuses toodud seisukohaga. Samas kordab see märkus põhijoontes teavet, mille CCIPB oli komisjonile juba varem otse esitanud.

(29) Pau lennujaama haldamise kohta peetakse eraldi raamatupidamisarvestust, mis on eraldi CCIPB ülejäänud raamatupidamisarvestusest.

(30) 1. jaanuaril 2007. aastal andis riik kohalike omavalitsuste õigusi ja vastutusalasid käsitleva 13. augusti 2004. aasta seaduse 2004-809 artikli 28 kohaldamise alusel lennujaama omandiõiguse üle kohalike organite ühendusele, Pau-Pyrénées lennujaama ühisametiühingule (edaspidi „ühisametiüh ing"), mille liikmed on Akvitaania piirkondlik nõukogu, Pyrénées-Atlantiquesi üldnõukogu, Pau Porte des Pyrénées piirkonna linnade ühendus ja 14 kommuunide ühendust. Sellega seoses sõlmiti riigi ja ühisametiühingu vahel kokkulepe, mis jõustus 1. märtsil 2007. Kokkulepet muudeti 12. augusti 2009. aasta lisakokkuleppega.

(31) Lennujaama omanikuks saanud ühisametiühing vahetas kontsessiooni andjana välja riigi. Eespool nimetatud 13. augusti 2004. aasta seaduse artikli 28-VI-2 kohaselt võttis ühisametiühing üle varasemad lepingud, sealhulgas CCIPBga sõlmitud kontsessioonilepingu. Seega oli CCIPB lennujaama käitaja nii enne omandiõiguse üleandmist ühisametiühingule kui ka pärast seda.

(32) Lennujaam võtab vastu nii tsiviil- kui ka sõjalennukeid. Järgmises tabelis on toodud lennujaama kasutanud reisijate (lahkunud ja saabunud) koguarv aastatel 2000–2013.

Tabel 1

Pau lennujaama lennuliiklus (reisijate arv) ajavahemikul 2000–2013

Aasta	Kokku
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Allikas: Prantsusmaa esitatud andmed ja CCIPB veebisait

(33) Ryanair alustas tegevust Pau lennujaamas 2003. aasta aprillis. Vaadeldaval ajavahemikul (2003–2011) käitas Ryanair Londoni, Charleroi, Bristoli ja Beauvais' lennuliine.

(34) 2010. aastal langes Ryanairi teostatud lendude arvele ligikaudu 16 % lennujaama reisijate koguarvust. Ryanair lõpetas oma lennud Pau lennujaamast 1. aprillil 2011, pärast lepinguliste suhete lõppemist lennujaamaga.

(35) Peale Ryanairi on peamine Pau lennujaama kasutav lennuettevõtja Air France. See lennuettevõtja käitab enamikku Pau lennujaamast lähtuvaid lennuliine ja hõlmab suurema osa kõnealuse lennujaama lennuliiklusest (ligikaudu 80 % reisijatest).

(36) Vaadeldaval ajavahemikul kasutasid lennujaama ka teised lennuettevõtjad, eeskätt Air France KLM tütarettevõtja Transavia CV (edaspidi „Transavia").

3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE TINGINUD MEETMED JA KONSULTANDI ARUANNE

(37) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse tinginud meetmed hõlmasid eeskätt Pau lennujaama ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelise lennuliini käitamist. Ühelt poolt oli tegemist CCIPB ja AMSi vahel 2005. aastal sõlmitud turundusteenuste lepinguga ja teiselt poolt samal kuupäeval Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepinguga. Kaks nimetatud lepingut (edaspidi „2005. aasta lepingud") allkirjastati 30. juunil 2005 ja sõlmiti viieks aastaks, nähes ette nende pikendamise võimaluse täiendavaks viieks aastaks.

3.1. *2005. AASTAL AMSI JA RYANAIRIGA SÕLMITUD LEPINGUD*

3.1.1. AMSIGA SÕLMITUD TURUNDUSTEENUSTE LEPING SEOSES LENNULIINIGA PAU-LONDON STANSTED

(38) AMS on Ryanairi tütarettevõtja, kellel on ainulitsents turundusteenuste pakkumiseks Ryanairi veebisaidil www.ryanair.com. AMSiga sõlmitud interneti vahendusel osutatavate turundusteenuste lepingus (edaspidi „2005. aasta turundusteenuste leping"), millest Prantsusmaa on komisjonile teatanud, on sätestatud: „Käesoleva lepingu aluseks on Ryanairi kohustus käitada igapäevast lennuliini Pau ja Londoni (Stanstedi) vahel" (artikkel 1). Turundusteenuste lepingu eesmärk on „määrata kindlaks tingimused, mille kohaselt Airport Marketing Services osutab CCIPB-le spetsiifilisi turundusteenuseid, mille eesmärk on edendada mitmesugust turismivaldkonna tegevust ja äritegevust Pau ja Béarni piirkonnas", ning lepingus on sätestatud, et „käesoleva lepingu alusel osutatavate turundusteenuste põhivahendiks on veebisait http://www.ryanair.com, mis võimaldab teenuseid otseselt suunata odavlennuettevõtja Ryanair võimalikele klientidele." (artikkel 1.1).

(39) 2005. aasta turundusteenuste lepingus on määratud kindlaks tingimused, mille kohaselt AMS osutab teatud reklaamiga seotud teenuseid Ryanairi veebisaidil ([14]). Kõnealused teenused on järgmised:

— „vastav ruum veebisaidi http://www.ryanair.com Pau sihtkohaga seotud lehel, mahuga viis (5) 150sõnalist lõiget rubriigis „Airport marketing Services Top Five Things To Do" (viis asja, mida ei tohi jätta tähelepanuta Paus) (ühe lõigu hind aastas hinnakirja kohaselt 20 000 eurot)";

— vastav ruum veebisaidi http://www.ryanair.com Pau sihtkohaga seotud lehe paremas servas paikneval ribal, kuhu paigutatakse üks (1) link CCIPB määratud veebisaidile (ühe lingi hind aastas hinnakirja kohaselt 15 000 eurot);

— vastav ruum veebisaidi http://www.ryanair.com Pau sihtkohaga seotud lehel rubriigis „Top Five Things To Do", kuhu paigutatakse seitse (7) linki CCIPB määratud veebilehtedele (ühe lingi hind aastas hinnakirja kohaselt 10 000 eurot);

— „45 (neljakümne viie) päeva kestel aastas veebisaidi http://www.ryanair.com ingliskeelsel avalehel kuvatav link CCIPB määratud veebisaidile (ühe päeva hind aastas hinnakirja kohaselt: 6 000 eurot) (artikkel 3)."

(40) Kõnealuse lepingu kohaselt kohustus CCIPB igal aastal kogu lepingu kehtivuse aja jooksul maksma AMSile 437 000 euro suuruse summa.

3.1.2. RYANAIRIGA SÕLMITUD LENNUJAAMATEENUSTE LEPING SEOSES LENNULIINIGA PAU-LONDON STANSTED

(41) Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepingus (edaspidi „2005. aasta lennujaamateenuste leping") on kindlaks määratud tingimused, mille kohaselt võimaldatakse lennuettevõtjal kasutada Pau lennujaama taristuid, eeskätt hõlmab leping maapealseid teenuseid ja ruumide kasutamise võimaldamist. Leping hõlmab 2003. aasta aprillis käivitatud lennuliini London Stansted-Pau. Kõnealune leping asendas 28. jaanuaril 2003. aastal sõlmitud esialgse lepingu, mille Pau halduskohus tühistas 3. mail 2005. aastal.

(42) Kõnealuse lepingu eesmärk on „määrata kindlaks töökorralduslikud ja rahalised tingimused, mille kohaselt Ryanair kohustub korraldama ja tagama lennujaama suunduvaid ja sealt väljuvaid rahvusvahelisi ärilende. Lisaks sellele […] on lepingus sätestatud Ryanairile lennujaama võimaldatavate teenuste osutamise tingimused seoses maandumise, nõutava toega ja muuga" (artiklid 1.1 ja 1.2).

([14]) http://www.ryanair.com

(43) 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu artikli 4 kohaselt tagab Ryanair igapäevase regulaarse lennuühenduse lennuliinil London-Pau ja maksab lennujaamatasusid, mis on üksikasjalikult sätestatud artiklis 7.1 (reguleeritud lennujaamatasud) ja 7.2 (lennundusega seotud reguleerimata tasud).

3.2. *KONSULTANDI ARUANNE*

(44) Oma aruandes on konsultant vaadelnud CCIPB ja lennundusettevõtjate vahel sõlmitud lepingute, eeskätt CCIPB poolt 2005. aastal Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingutes sätestatud turundusteenuste laadi ja lennujaamateenuste üksikasju ([15]).

3.2.1. RYANAIRI JA AMSIGA SÕLMITUD TURUNDUSTEENUSTE LEPINGUD

(45) Konsultandi aruandes on kokku võetud kõik CCIPB ning Ryanairi ja AMSi vahel sõlmitud Pau lennujaama turundusteenuste lepingud aastatel 2003–2008, millest üksnes 2005. aasta lepingute suhtes otsustati algatada menetlus.

(46) Konsultant tegi järgmist:

— kontrollis, kas turundusteenuste lepingus kindlaksmääratud turundusteenuste hinnad olid vastavuses AMSi veebisaidil (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf) toodud hindadega. Konsultandi väitel olid AMSi veebisaidil toodud hinnad vastavuses 2005. aasta turundusteenuste lepingus sätestatud hindadega;

— analüüsis AMSi esitatud arvetel olevate summade seost Ryanairi tegevusaktiivsusega Pau lennujaamas. Konsultandi väitel tunduvad turundusteenuste eest tasutud hinnad olevat vastavuses toimunud lendude arvu muutustega;

— võrdles teenuseid, mida AMS osutas CCIPB-le, teiste interneti vahendusel üldiselt kättesaadavate ja lähedastel tingimustel osutatud turundusteenustega.

(47) Konsultant seadis kahtluse alla CCIPB huvi sõlmida sellistel tingimustel turundusteenuste ostmise leping, tuues välja järgmised põhjused. Esiteks on Ryanairi veebisait eeskätt sait lennupiletite ostmiseks ning tegemist ei ole turismireise müüva üldise veebisaidiga. Konsultandi väitel tundub Ryanairi veebisait olevat eeskätt võrreldav teiste lennuettevõtjate saitidega, millel pakutakse tasulist reklaami küllalt vähe ning kus reklaamijateks ei ole lennujaamad. Teiseks märgib konsultant, et lennujaamad ei ole võrreldavad lennuettevõtjate, nagu Ryanair, veebisaitidel võimalike reklaami esitavate teiste ettevõtjatega, sest lennujaama Ryanairi reisijatele osutatavad teenused on lahutamatult seotud Ryanairi enda osutatavate teenustega, erinevalt lisateenustest, nagu majutuse või autorendi pakkumine. Ja lõpuks seab konsultant üldises plaanis kahtluse alla lennujaamade tegevuse ratsionaalsuse, kui nad kulutavad oma raha lennuettevõtjate heaks, meelitades kliente nende lendudele, samas kui selle tulemusena lisanduvad reisijad suurendavad otseselt kõnealuste lennuettevõtjate kasumit.

(48) Neil põhjustel leiab konsultant, et lennujaamal on vaid vähene majandushuvi avaldada reklaami Ryanairi veebisaidil.

(49) Teiselt poolt väidab konsultant, et isegi kui selline huvi on olemas, ei ole ei lennujaam ega Ryanair selle ulatust kunagi analüüsinud. Konsultant märgib samuti, et turundust hõlmav teave Ryanairi veebisaidil on küllalt lühike ja lihtsakoeline ning kui seda reklaami oleks hinnatud tõhusaks (kas lennujaam või Ryanair), oleks tehtud investeeringuid selle reklaami kvaliteedi ja kujunduse parandamiseks. Konsultant järeldab nimetatud asjaoludest lähtuvalt, et turundusteenuste kaubanduslik väärtus ei ole lepinguosaliste jaoks olulise tähtsusega.

(50) Seevastu võiks lendude sihtkoha piirkond konsultandi arvates tõhusalt kasutada reklaamiteenuseid, mis innustavad Ryanairi kliente veetma piirkonnas rohkem aega või suurendama kohal viibides tarbimist. Sellele vaatamata on konsultant seisukohal, et CCIPB ja Ryanairi või tema tütarettevõtja vahel sõlmitud leping ning piirkonna saadavad võimalikud eelised tuleks jätta lepingu analüüsist välja.

(51) Konsultandi väitel tõstatab vastuolu turundusteenuste turu väga muutliku iseloomu ja AMSi kohaldatava fikseeritud hindadega hinnakirja vahel küsimuse kõnealuse ettevõtte tegevuse tegelikest eesmärkidest. Ryanairi väitel on AMSiga sõlmitud leping vabatahtlik ja lennujaama käitajad ei oleks kaubandusliku väärtuse puudumisel seda sõlminud. Konsultant tõstatab siiski küsimuse surve kohta, mida Ryanair avaldas läbirääkimiste käigus lennujaamale seoses lennuliinide käitamisega, seda eriti olukorras, kus mitmed lähedal asuvad lennujaamad (Pau puhul näiteks Tarbesi ja Biarritzi lennujaam) on Ryanairi lendude vastuvõtmisel Pau lennujaamaga konkureerivas olukorras.

([15]) Oma aruandes vaatles konsultant erinevaid turundusteenuste lepinguid, mille CCIPB oli sõlminud Ryanairi ja AMSiga, samuti Transaviaga aastatel 2002–2008 sõlmitud lepinguid, aastatel 2002–2005 sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid, lennujaama majandustulemusi aastatel 2002–2007 ja Ryanairi käitatava lennuliini Pau-London Stansted mõju lennujaama raamatupidamisarvestusele aastatel 2003–2008. Seega on kõnealuse aruande eesmärk püstitatud laiemalt kui uurimismenetluse algatamise otsuste oma.

(52) Konsultandi väitel järeldub eespool toodud asjaoludest, et Ryanairi varjatud strateegia seoses turundusteenuste lepingu sõlmimisega on saada lennujaamalt rahalist toetust, mis võimaldab tal hoida pakutavad hinnad madalal.

3.2.2. TRANSAVIAGA SÕLMITUD TURUNDUSTEENUSTE LEPINGUD

(53) Konsultant vaatles samuti CCIPB ja lennuettevõtja Transavia vahel 2006. aastal sõlmitud turundusteenuste lepingut. Seda lepingut uurimismenetluse algatamise otsus ei käsitle.

3.2.3. LENNUJAAMATEENUSTE LEPINGUD

(54) Konsultant analüüsis CCIPB ja eri lennuettevõtjate (sh Ryanair, Air France ja Transavia) vahel aastatel 2003–2005 sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid.

(55) Konsultant väitis lennujaamateenuste hindade kujunemise kohta järgmist: reguleeritud tasud (valgustustasu, maandumistasu, parkimistasu ja reisijatasu) tulenevad kõikide lennuettevõtjate suhtes kohaldatavast hinnakirjast. Kõik lennujaamatasude määrad vaadatakse igal aastal läbi, arvestades maksumäära, mille suurus määratakse kindlaks lennujaama majanduslikus nõuandekomisjonis toimuvate läbirääkimiste käigus. Konsultandi väitel ei ole reguleeritud tasude puhul seega võimalik kehtestada eri lennuettevõtjatele erinevaid hindu.

(56) Reguleerimata tasude suurus (lennujaama tugiteenuste eest) on konsultandi väitel aga eri lennuettevõtjate puhul erinev ja sõltub kahepoolsetest äriläbirääkimistest.

(57) Konsultant viis läbi reguleerimata teenustasude võrdluse Ryanairi makstud tasude ja samade teenuste eest teiste lennuettevõtjate (Air France ja Transavia) makstud tasude vahel. Kõnealuse võrdluse puhul on võetud arvesse nii osutatud teenuste laadi kui ka kohaldatud hinda.

(58) Konsultant tõdes, et nimetatud kahe lennuettevõtjaga sõlmitud lepingu tingimusi on järgitud ning et eri lennuettevõtjatele osutatavate teenuste laad on reaalselt erinev. Kõige suuremas mahus osutatakse teenuseid lennuettevõtjale Air France. Samas kohaldatakse Ryanairi suhtes kindlasummalisi tasusid, mis on madalamad kui Transavia makstavad tasud (Ryanairi lendude maht on aga suurem).

(59) Kokkuvõttes leiab konsultant, kes võrdles Ryanairi ja Transavia suhtes võrreldavate teenuste eest kohaldatavaid kindlasummalisi tasusid ja Air France'i suhtes kohaldatavaid hindu, et Ryanairi makstav tasu ([…] (*) eurot) on madalam kui Air France'i suhtes kohaldatav hind ([…] eurot] või Transavia suhtes kohaldatav hind ([…] eurot). Ryanairi makstav tasu moodustab […] % teiste lennuettevõtjate makstavast hinnast.

(60) Prantsusmaa väitel ei võeta konsultandi teostatud võrdluses reguleerimata lennujaamateenuste puhul asjakohaselt arvesse CCIPB peetud mitmete läbirääkimiste tulemusi. Prantsusmaa toob välja mõned kehtestatud hindu põhjendavad asjaolud, eeskätt asjaolu, et Ryanair ei kasuta teatud Air France'ile osutatavaid teenuseid.

4. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE LAIENDAMISE OTSUSE TINGINUD MEETMED

(61) Komisjon pidas vajalikuks laiendada ametlikku uurimismenetlust kõikidele CCIPB ning AMSi ja Ryanairi vahel sõlmitud lepingutele ajavahemikul, mil Ryanair tegutses Pau lennujaamas (2003–2011), et selgitada välja, kas lepingud, mille CCIPB sõlmis Ryanairi ja AMSiga, sisaldavad riigiabi.

(62) Komisjon otsustas samuti laiendada ametlikku uurimismenetlust lepingule, mille CCIPB sõlmis 23. jaanuaril 2006 lennuettevõtjaga Transavia, ning mitmesugustele maksetele, mis avaliku sektori asutused tegid lennujaamale vaatlusalusel ajavahemikul ja mille loetelu Prantsusmaa esitas komisjonile 30. mai 2011. aasta kirjaga.

(63) Kõnealuseid meetmeid on täpsustatud allpool punktides 4.1– 4.3.

(*) Konfidentsiaalne informatsioon

4.1. *CCIPB NING RYANAIRI JA AMSI VAHEL SÕLMITUD LEPINGUD*

(64) Menetluse laiendamise otsus hõlmab eri lepinguid, mille CCIPB sõlmis lennuettevõtjatega Ryanair ja AMS aastatel 2003–2011.

4.1.1. 28. jaanuari 2003. AASTA LEPING

(65) 28. jaanuaril 2003. aastal allkirjastatud leping sõlmiti CCIPB ja otseselt Ryanairi (mitte ettevõtja AMS) vahel. See leping hõlmab lennujaamateenuseid ja turundusteenuseid käsitlevaid sätteid.

(66) Lepingu artiklis 2 on toodud Ryanairi kohustused CCIPB suhtes ning lennujaamatasude suurused. Lepingu artiklis 3 on täpsustatud CCIPB kohustused ning on märgitud eeskätt, et CCIPB on kohustatud oma kulul ja lepingus toodud tingimustel:

a) „osutama või vahendama lennujaama terminali-/taristuteenuseid osas, mida on üksikasjalikumalt kirjeldatud lepingu A lisas;

b) täitma avalike suhete ja turunduse valdkondadega seotud ülesandeid, mida on täpsemalt kirjeldatud lepingu B lisas;

c) maksma Ryanairile pärast lepingu allkirjastamist kaheksakümne tuhande (80 000) euro suuruse kokkuleppelise summa uue liini käivitamise eest;

d) võttes arvesse reklaami, millest Pau lennujaam saab kasu tänu CCIPB-le pakutavatele võimalustele avaldada linke Ryanairi veebisaidil, ajakirjanduses avaldatavat reklaami seoses Pau lennujaamast väljuvate ja sinna suunduvate lennuliinide madalate hindadega ja teisi võimalusi, nagu Ryanairi levitatav raadio- ja telereklaam ning välisreklaam, maksma Ryanairile osutatud teenuste eest üheteistkümne (11) euro suuruse summa iga Pau lennujaamast väljuva lennu reisija eest igakuiste maksetena kokkulepitud kuupäeval ja/või mahaarvamistena summadest, mida Ryanair maksab CCIPB-le vastavalt käesoleva lepingu artikli 2 punkti b sätetele, kusjuures aasta jooksul makstav summa on piiratud neljasaja tuhande (400 000) euroga igapäevaselt osutatavate teenuste eest;

e) käesolev leping kehtib ainult Pau-Londoni liini suhtes, mille minimaalne maht on üks lend päevas, 364 päeva aastas. Kui Pau-Londoni lennuliini areng võimaldab pakkuda päevas mitu lendu, ei maksa CCIPB sellega seoses mingeid täiendavaid summasid. Kui ühise kokkuleppe alusel avatakse täiendavaid lennuliine Saksamaale, Belgiasse, Iirimaale või Itaaliasse, vaadatakse käesolev leping üle ja kõnealuste liinide avamisega seoses tasutakse sama suur kaheksakümne tuhande (80 000) euro suurune summa ning kohaldatakse seoses üheteistkümne (11) euro suuruse tasuga iga lennujaamast väljuva lennu reisija kohta maksimaalset aastast piirmäära nelisada tuhat (400 000) eurot. Iga uue liini avamise puhul sõlmitakse uus leping või koostatakse lisa käesolevale lepingule."

(67) Lepingu A lisas on toodud loetelu maapealse teeninduse liikidest ja seotud teenustest, mida kohaldatakse Ryanairi käitatavate lendude suhtes. B lisa hõlmab sätteid lennujaama avalike suhete, müügi ja turustusega seotud ülesannete kohta. Müüki ja turustust puudutavas osas on seejuures sätestatud:

„Lennujaam pakub Ryanairile abi ja toetust lennujaama teeninduspiirkonnas regulaarsete müügiürituste korraldamisel, eeskätt võimaldades Ryanairi töötajatel kasutada tasuta kontoriruume, telefoniliini ja koopiamasinat. Lennujaam kaalub kõikide Ryanairile kõnealuses piirkonnas eeldatavalt huvipakkuvate reklaamivõimaluste (välisreklaam, ajakirjades avaldatav reklaam, tele- ja raadioreklaam jne) kasutamise võimaldamist."

(68) Pau halduskohus (*le tribunal Administratif de Pau*) tühistas selle lepingu 3. mail 2005 ([16]) järgmistel põhjustel:

tasakaalu puudumine […] lepinguosaliste vastastikuste kohustuste vahel, mis tuleneb ettevõtja Ryanair Limited kohustuste ebamäärasusest seoses välisturismi valdkonda hõlmavate Pau linna reklaamimeetmetega, ning asjaolust, et lepingus ei ole sätestatud kohustust vähemalt osaliselt tagastada makstud summad, kui püstitatud eesmärke ei saavutata, sunnib hagi aluseks olevat otsust käsitama ettevõtjale Ryanair Limited antava rahalise abina;

vaidlusalusest otsusest, millega kiidetakse heaks leping, mille alusel ettevõtjale Ryanair Limited antakse rahalist abi, ei ole Euroopa Ühenduste Komisjonile teatatud, ning seetõttu on kõnealune otsus ebaseaduslik ning tuleb tühistada.

([16]) Pau halduskohtu 3. mai 2005. aasta otsus kohtuasjas *Air Méditerranée*. Pau halduskohtu otsus tulenes 2003. aasta septembris Pau naaberlinna Tarbes'i lennujaamas tšarterlende käitava lennuettevõtja Air Méditerranée esitatud hagiavaldusest. Air Méditerranée väitel kahjustas tema huve ebaseaduslik konkurents tema käitatavate lennuliinidega Londoni ja Edela-Prantsusmaa vahel.

(69) Pau halduskohus märgib oma 3. mai 2005. aasta kohtuotsuses, et Pau lennujaama käitav CCIPB kohustus ilma vastuhüvitiseta tasuma Ryanairile London Stansted-Pau liini avamise eest 2003. aastal 80 000 eurot. CCIPB kohustus samuti tasuma Ryanairile 11 eurot iga reisija kohta, kuni aastase ülemmäärani 400 000 eurot, hüvitisena Pau linna kuvandi parandamisele suunatud tegevuse eest. Kohus leidis, et kokkuleppe näol oli tegemist rahalise abiga Ryanairile.

(70) Kõnealune 2003. aasta leping asendati seega kahe 2005. aasta lepinguga, mille suhtes tehti ametliku uurimismenetluse algatamise otsus.

4.1.2. 2005. AASTA LEPINGUD ([17])

(71) 2005. aasta lepinguid kontrollis Akvitaania piirkondlik kontrollikoda (*Chambre régionale des comptes d'Aquitaine*, edaspidi „CRC").

(72) CRC lõppjäreldusi CCIPB kohta hõlmav aruanne võeti vastu 19. oktoobril 2006 ning see kajastab eelarveaastaid alates 2001. aastast. Aruande üks osa hõlmab odavlennuettevõtjale antavat abi (aruande 3. peatükk). Enne aruande koostamist uuris CRC turundusteenuste lepingut. Lõppjäreldusi hõlmavas aruandes esitab CRC järgmised märkused:

„Kaubandus-tööstuskoda kasutas halduskohtu otsuse [milles otsustati, et ettevõtjaga Ryanair 2003. aastal sõlmitud lepingu alusel anti ebaseaduslikku riigiabi] õiguslikust mõjust möödahiilimiseks uut õiguslikku skeemi."

„Ettevõtja AMS näol on tegemist Ryanairi tütarettevõtjaga ning seda juhivad kaks ettevõtja Ryanair juhtivtöötajat."

„Võttes üle halduskohtu kasutatud arutluskäigu (Strasbourgi halduskohtu 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas äriühing Brit Air *vs.* Strasbourgi ja Alam-Reinimaa kaubandus-tööstuskoda ning Strasbourgi haldusapellatsioonikohtu 18. detsembri 2003. aasta otsus kohtuasjas Strasbourgi ja Alam-Reinimaa kaubandus-tööstuskoda *vs.* äriühing Brit Air), on tasakaalu puudumine lepinguosaliste kohustuste vahel ilmne. Reklaami avaldamine oma veebisaidil toob kasu samal ajal ka ettevõtjale Ryanair ning seda ei saa käsitada otsese hüvitisena konsulaarkoja [CCIPB] võetud rahaliste kohustuste eest."

(73) Tähelepanekuid käsitlevas aruandes on märgitud, et tegemist on „tasakaalu puudumisega […] lepinguosaliste vastastikuste kohustuste vahel".

(74) Aruandes on märgitud, et CRC „jääb oma seisukohale kindlaks", vaatamata AMSi ja Ryanairi esitatud vastuargumentidele. CRC teeb järgmise järelduse:

„Võttes arvesse pädeva kohtu antud hinnangut, leiame, et kõnealuse teenuste osutamise lepingu näol on tegelikult tegemist Ryanairile antava rahalise abiga ning kuivõrd sellest abist ei ole eelnevalt komisjonile teatatud, on tegemist ebaseadusliku abiga."

(75) Aruanne hõlmab samuti abi mõjusust (3.2 peatükk) ja tõhusust (3.3 peatükk). Selles on märgitud, et lennuliini Pau-London Stansted majanduslik mõju Béarni piirkonnale on vaieldamatu:

„2003. aastal püstitatud eesmärk jõuda 50 000 reisijani Londonist väljuval lennuliinil saavutati peaaegu täielikult pärast teist tegevusaastat. 2005. aastal kaubandus-tööstuskoja läbiviidud uuringu kohaselt ulatub lennuliini majanduslik mõju peaaegu 8 miljoni euroni aastas. Selle mõju mõõtmiseks koostati turismiga seotud majandustegevusalade esinduslik valim. Enam kui 700 Béarni piirkonna töötajat küsitleti Ühendkuningriigist pärit klientide osakaalu kohta nende käibes. Lennuliini osatähtsust Ühendkuningriigist pärit reisijate jaoks hinnati reisijate seas korraldatud küsitluse abil ja maakondliku turismi komitee edastatud andmete põhjal".

(76) Abi tõhususe kohta on aruandes märgitud, et „kaubandus-tööstuskoja lennuliiniga seotud kulud 2004. aastal ulatusid kõnealuse tegevuse tulusid arvesse võttes ligi 360 000 euroni".

(77) CRC tõstatab küsimuse, kas CCIPB oleks võinud Béarni majandusliku arengu valdkonnas saavutada samu tulemusi, andes lennuettevõtjale Ryanair väiksemat rahalist abi. Sellega seoses osutatakse aruandes kokkusobivuse tingimustele, mis on sätestatud 2005. aasta ühenduse suunistes lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta ([18]) (edaspidi „2005. aasta suunised"). Aruandes jõuti järeldusele, et need tingimused ei ole täidetud.

([17]) Neid lepinguid käsitleti juba menetluse algatamise otsuses, vt 3.1 jagu.
([18]) ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

4.1.3. LENNUJAAMA NING RYANAIRI JA AMSI VAHEL PÄRAST 2005. AASTAT SÕLMITUD LEPINGUD

(78) Prantsuse ametiasutuste esitatud teabe kohaselt on pärast 2005. aastat CCIPB ning Ryanairi ja AMSi vahel sõlmitud järgmised lepingud ja lisalepingud:

— 25. septembril 2007 sõlmitud turundusteenuste leping, mille esialgne kestus allkirjastamisest oli viis aastat ja mille kohaselt lepinguosalised kohustusid „kohtuma CCIPB ja AMSi koostöö jätkumise arutamiseks" hiljemalt kuus kuud enne lepingu esialgse tähtaja lõppemist. Kõnealune edenduskava oli seotud Pau-Charleroi lennuliini käitamisega sagedusega kolm lendu nädalas terve lennuliini käitamise aasta jooksul. Vastutasuks CCIPB määratud veebilingi avaldamise eest Ryanairi veebisaidi Belgia ja Madalmaade avalehtedel (www.ryanair.com) maksab CCIPB AMSile summa, mille suurus on […] eurot aastas. Lennuliin avati 30. oktoobril 2007. Kõnealust lepingut muudeti 16. juuni 2009. aasta kirjavahetusega, millega määrati reklaamikampaania eest tasutavaks summaks alates 1. jaanuarist 2009 […] eurot, kusjuures osutatavaid teenuseid ei muudetud.

— 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu lisaleping sõlmiti CCIPB 25. septembri 2007. aasta nõustumiskirjaga ning sellega kohaldati 2005. aasta lennujaamateenuste lepingus sätestatud tingimusi Pau-Charleroi lennuliini suhtes viie aasta jooksul.

— 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu lisaleping sõlmiti CCIPB 17. märtsi 2008. aasta nõustumiskirjaga ning sellega kohaldati 2005. aasta lennujaamateenuste lepingus sätestatud tingimusi Pau-Bristoli lennuliini suhtes ühe aasta jooksul.

— 31. märtsil 2008 sõlmitud turundusteenuste leping ajavahemikuks 16. maist 2008 kuni 13. septembrini 2008, mille kohaselt lepinguosalised kohustusid „kohtuma CCIPB ja AMSi koostöö jätkumise arutamiseks hiljemalt kolm kuud enne lepingu esialgse tähtaja lõppemist". Selle lepinguga ettenähtud edendusmeetmed on seotud Ryanairi kohustusega käitada Pau-Bristoli lennuliini sagedusega kolm lendu nädalas lepingu kehtivusaja jooksul. CCIPB määratud veebilingi avaldamise eest Ryanairi Ühendkuningriigi veebisaidi www.ryanair.com avalehel 8 päeva jooksul maksab CCIPB AMSile summa, mille suurus on […] eurot.

— 15. juuni 2009. aasta otsusega andis CCIPB oma presidendile loa muuta 2005. aasta turundusteenuste lepingus sätestatud tasu suurust, piirates selle 2009. aasta jaoks […] euroga, seoses Ryanairi lendude vähendamisega Pau-Londoni lennuliinil 211 lennuni.

— 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu lisaleping sõlmiti CCIPB 16. juuni 2009. aasta nõustumiskirjaga ning sellega kohaldati 2005. aasta lennujaamateenuste lepingus sätestatud tingimusi Pau-Bristoli lennuliini suhtes 2009. aasta suveperioodi jooksul.

— 16. juunil 2009 sõlmitud turundusteenuste leping ajavahemikuks 1. aprillist 2009 kuni 24. oktoobrini 2009, mida oli võimalik lepinguosaliste nõusolekul pikendada kolm kuud enne lepingu tähtaja lõppemist. Selle lepinguga ettenähtud edendusmeetmed on seotud Ryanairi kohustusega käitada Pau-Bristoli lennuliini sagedusega kaks lendu nädalas 60 lendu hõlmava kava alusel lepingu kehtivusaja jooksul. Vastutasuks CCIPB määratud veebilingi avaldamise eest Ryanairi Ühendkuningriigi veebisaidi www.ryanair.com avalehel 9 päeva jooksul maksab CCIPB AMSile summa, mille suurus on […] eurot. Lennuliin peatati 2009. aasta oktoobris;

— 28. jaanuaril 2010 sõlmitud turundusteenuste leping, „mille esialgne kehtivusaeg algab lepingu allkirjastamise kuupäevast ja lõpeb lennuliinide käivitamisega" ja mida võib „pikendada täiendava üheaastase ajavahemiku võrra". Selle lepinguga ettenähtud edendusmeetmed on seotud lennuliini Pau-London Stansted käitamisega alates 30. märtsist 2010 sagedusega kolm lendu nädalas vähemalt 220 lennu ulatuses, Pau-Charleroi lennuliini käitamisega alates samast kuupäevast sagedusega kolm lendu nädalas vähemalt 100 lennu ulatuses ja Pau-Beauvais' lennuliini käitamisega alates 2010. aasta aprillist sagedusega kolm lendu nädalas vähemalt 100 lennu ulatuses. Vastutasuks CCIPB määratud veebilingi avaldamise eest Ryanairi Ühendkuningriigi, Belgia, Madalmaade ja Prantsusmaa veebisaidi avalehtedel 25 või 45 päeva jooksul maksab CCIPB AMSile summa, mille suurus on […] eurot.

(79) AMSi pakutavad teenused ning nende osutamise rahalised tingimused on toodud erinevate turundusteenuste lepingute artiklis 3. Prantsuse ametiasutuste väitel on AMSile makstavate summade muutused tingitud uute lennuliinide (Charleroi, Bristol) avamise tõttu sõlmitud uutest lepingutest ja esialgsete lennukavade muutmisest eeskätt lennuliini Pau-London Stansted puhul. Pärast pikendatud 30. juuni 2005. aasta ja 25. septembri 2007. aasta lepingute tähtaja lõppemist sõlmiti uus leping, mis hõlmab kõiki käitatavaid lennuliine alates 30. märtsist 2010.

(80) Prantsuse ametiasutuste väitel ei ole pärast 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu tähtaja lõppemist 2010. aasta aprillis sõlmitud ühtki uut lennujaamateenuste lepingut. Pärast seda tähtaega kohaldatakse Ryanairi suhtes ajavahemikul 2010. aasta aprillist kuni 2011. aasta aprillini majandusliku nõuandekomisjoni kinnitatud reguleeritud tasude hinnakirja ning lennukite maapealse teenindamise osas 2005. aasta lepingus sätestatud hindu, sest läbirääkimised uue lepingu sõlmimiseks ei olnud veel lõppenud. Prantsuse ametiasutused märkisid, et uus leping sõlmiti ainult turundusteenuste kohta.

(81) Prantsusmaa väitel avati lennujaamateenuste lepinguga hõlmatud Pau-Londoni, Pau-Charleroi ja Pau Beauvais' lennuliinidest kaks esimest 30. märtsil 2010 ja kolmas 2010. aasta aprillis. Lepingu esialgne kehtivusaja lõpp oli seega 2010/2011 talvises kavas ettenähtud kuupäev. 14. veebruari 2011 kirjas palus CCIPB „seoses sellega, et lepingut ei pikendatud täiendava üheaastase tähtaja võrra" AMSil „võtta teadmiseks, et lepingu kehtivus lõpeb automaatselt 1. aprillil 2011".

(82) 30. mai 2011. aasta ja 10. mai 2012. aasta kirjadega esitas Prantsusmaa kokkuvõtte summade kohta, mida CCIPB ja teised avaliku sektori asutused maksid ettevõtjale AMS (ning Ryanairile 28. jaanuari 2003. aasta lepingu alusel) aastatel 2003–2011. Põhjendustes 64–81 osutatud lepingute alusel aastatel 2003–2011 makstud kogusumma oli [4–6] miljonit eurot. Täpsed summad, mis CCIPB ja teised avaliku sektori asutused maksid ettevõtjale AMS (ja Ryanairile), on toodud allpool tabelis 2.

Tabel 2

AMSile ja Ryanairile makstud summad lennuliinide kaupa

(tuhandetes eurodes)

AMSile ja Ryanairile makstud summad lennuliinide kaupa	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Kokku
Pau-London	[…]	[…]	[…]	437	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Charleroi					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Bristol						[…]	[…]			[…]
Pau-Beauvais								[…]	[…]	[…]
AMSile ja Ryanairile makstud summad kokku	[…]	[…]	[…]	**437**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	**[4 000 – 6 000]**

Allikas: Prantsusmaa 30. mai 2011. aasta ja 10. mai 2012. aasta kirjad ([1]).

([1]) Et 2011. aasta kohta puudub täpne summade jaotumine lennuliinide lõikes, otsustas komisjon jaotada kogusumma eri lennuliinide vahel 2010. aastaga samas proportsioonis.

4.2. *CCIPB JA TRANSAVIA VAHEL SÕLMITUD LEPING*

(83) 23. jaanuaril 2006 sõlmis CCIPB lepingu lennuettevõtjaga Transavia. Leping sõlmiti tähtajaga kolm aastat ja see jõustus Pau-Amsterdami lennuliini käivitamise kuupäeval 26. aprillil 2006, lepingut oli võimalik pikendada täiendava kaheaastase ajavahemiku võrra. Lepingut pikendati vaikimisi 2009. aasta aprillis, kuid kuulutati kehtetuks 2009. aasta oktoobris, kui Transavia peatas teenuste osutamise.

(84) Lepinguga nähti ette turundusteenuste osutamise eest 250 000 euro tasumine kahe esimese aasta jooksul, aasta jooksul nähti ette 156 väljuvat lendu. Kui lendude arv jääb väiksemaks kui 156, nähti ette maksete proportsionaalne vähendamine. Kolmandal aastal nähti ette […] euro suurune tasu iga väljuva lennu reisija eest (kuni aastase ülemmäärani […] eurot.

(85) Lepinguga nähti ette võimalus selle pikendamiseks kahe täiendava aasta võrra, neljanda aasta jaoks nähti ette […] euro ja viienda aasta jaoks […] euro suurune tasu iga väljuva lennu reisija eest.

(86) Lepingu alusel maksis CCIPB Transaviale ajavahemikul 26. aprillist 2006 kuni 29. oktoobrini 2009 osutatud turundusteenuste eest kokku [700 000–900 000] eurot.

4.3. *MITMESUGUSTE AVALIKU SEKTORI ASUTUSTE RAHALISED MAKSED PAU LENNUJAAMALE*

(87) 30. mai 2011. aasta kirjaga esitas Prantsusmaa komisjonile kokkuvõtte kõikide toetuste kohta, mis lennujaamale olid võimaldatud riiklikest ressurssidest. Meetmeid, millele otsustati laiendada uurimismenetlust, on kirjeldatud põhjendustes 88–107. Prantsusmaa väitel ei saanud lennujaam mingit riigi toetust või riigiabi, mis oleks olnud mõeldud lennujaama käitamise eelarve tasakaalustamiseks.

(88) Et hinnata neid toetusi riigiabi valdkonnas kohaldatavate õigussätete valguses, tuleb eristada mitmesuguste avaliku sektori asutuste antud taristutoetusi ja riigi antud toetusi selliste kulude katmiseks, mis on Prantsuse ametiasutuste väitel seotud riiklike ülesannete täitmisega.

Tabel 3

Pau-Pyrénées lennujaam, mitmetelt avaliku sektori asutustelt aastatel 2000–2010 saadud rahalised maksed

(tuhandetes eurodes)

Toetuse liik	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Kokku
Riigi toetus FIATA (riiklike ülesannete täitmine)			396		11		400	300				1 107
Riigi taristutoetus (eraldised riiklike ülesannete täitmiseks	166 (SSLÏA ruumid ([1]))		1 782 (2 läbivalgustusseadet+sõiduk) SSLIA	466 (SSLÏA sõiduk)								2 414
Taristutoetused kokku (riiklike ülesannete täitmine)	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Pyrénées Atlantiquesi üldnõukogu (eraldised lennujaamataristule)	1 326 (kaubaterminal)		91 (lennuraja varustus)			478 (ruleerimisteedega seotud tööd)						1 895
Akvitaania piirkondlik nõukogu	1 413 (kaubaterminal)	2 164 (reisiterminal)	232 (terminalid)			479 (ruleerimisteedega seotud tööd)						4 288
Pau kommuunide ja linnastu ametiühing	1 479 (kauba- ja reisiterminal)	1 683 (reisiterminal)	643 (reisiterminal)	5 (terminalid)								3 810
FEDER		1 559 (reisiterminal)	1 184 (terminalid)	291 (reisiterminal)		653 (ruleerimisteedega seotud tööd)						3 687

(tuhandetes eurodes)

Toetuse liik	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Kokku
Gaz de France				38 (koostootmisjaam)								38
Pau Pyrénées lennujaama ühisametiühing										4 030 (lennuraja ja valgustuse remont)	100 (lennuraja ja valgustuse remont)	4 130
Taristuoetused kokku (muu kui riiklike kohustuste täitmine)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Pyrénées Atlantiquesi üldnõukogu (võetud laenukapitali tagasimaksmine)	97	272	113	122	98	77						779
Tehtud investeeringud	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Lennukite ohutuse ja tuletõrje eest vastutav talitus (Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs, SSLÏA).

4.3.1. TARISTUTOETUSED

(89) Aastatel 2000–2010 sai lennujaam ühisametiühingult, riigilt, mitmesugustelt kohalikelt organitelt, Euroopa Regionaalarengu Fondilt (FEDER) ja ettevõtjalt „Gaz de France" mitmesuguste investeeringute rahastamiseks (terminalid, lennuraja remont, valgustuse remont, kaubajaam, koostootmisjaam jne) makseid (edaspidi „taristutoetused") kokku 17,8 miljoni euro ulatuses (vt tabel 3 eespool).

(90) Pyrénées-Atlantiquesi üldnõukogu eraldas lennujaamale 1,895 miljoni euro ulatuses vahendeid kaubaterminali, lennuraja varustuse ja ruleerimisteedega seotud tööde rahastamiseks. Prantsusmaa teatas samuti, et Pyrénées-Atlantiquesi üldnõukogu oli aastatel 2000–2005 maksnud 779 000 eurot lennujaama võetud laenu põhiosa hüvitamiseks. Prantsusmaa täpsustas, et see meede tulenes 5. novembril 1990 kohalike organite ja CCIPB vahel sõlmitud Pau lennujaama rahastamiskava protokollist. Kõnealuse kava kogumaksumus oli 5,680 miljonit eurot ja see hõlmas lennujaama territooriumi ja lennuradade valgustuse nõuetekohaseks muutmisega ja terminali laiendamisega seotud töid. Kõnealuse protokolli kohaselt võis kohalike organite poolne rahastamine toimuda lennujaamataristule mõeldud eraldise näol või lennujaama käitaja poolt investeeringute rahastamiseks võetud laenude hüvitamise teel, samuti oli võimalik kaht nimetatud võimalust omavahel kombineerida. Eespool osutatud 779 000 euro suuruse summa näol oli tegemist Pyrénées Atlantiquesi üldnõukogu võetud kohustusega laenukapitali tagasimaksmiseks 1990. aasta protokolli alusel, kusjuures see kohustus lõppes 2005. aastal.

(91) Akvitaania piirkondlikult nõukogult sai lennujaam neli toetust kokku 4,288 miljoni euro ulatuses kauba- ja reisiterminali ehituse ning ruleerimisteedel tehtavate tööde rahastamiseks.

(92) Pau-Pyrénées piirkonna linnade ühendus ja ühenduse ametiühing (*Syndicat des Communes et la Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées*) eraldas lennujaamale 3,810 miljonit eurot kauba- ja reisiterminali ehituseks.

(93) FEDER toetas reisiterminali arendust ja ruleerimisteedel tehtavaid töid 3,687 miljoni euro ulatuses.

(94) Ka ettevõtja Gaz de France eraldas Pau lennujaamale 2003. aastal 38 000 eurot koostootmisjaama varustuse hankimiseks. Selle toetuse eraldamise ajal oli Gaz de France'i näol tegemist riikliku tööstus- ja kaubandusettevõttega.

(95) Ja lõpuks rahastas ühisametiühing lennuraja ja valgustuse remonti ning autoparkla laiendamist hõlmavat investeerimiskava 4,130 miljoni euro ulatuses.

(96) Allpool tabelis 4 on toodud kokkuvõte eri meetmete kohta, ehk teisisõnu eri õigusaktide kohta, mille alusel anti eespool kirjeldatud lennujaamataristu arendamise toetusi. Tabelis on eri meetmete kohta toodud taristutoetuste eraldamise aeg, rahastatud investeeringute laad ja investeeringute kogukulu, eri meetmete rahastamiseks antud taristutoetuste kogusummad ning ajavahemikud, mille jooksul kõnealused summad eraldati.

Tabel 4

Taristutoetuste aluseks olnud meetmete kokkuvõte

Toetuse eraldamise aeg	Toetuse eraldanud avaliku sektori asutused	Investeeringu laad	Investeeringute kogukulud (mln eurodes)	Toetussummad (mln eurodes)	Toetuse maksmise ajavahemik
1999–2000	Haldusnõukogu Piirkondlik nõukogu Pau kommuunide ja linnastu ametiühing Gaz de France	Kauba- ja reisiterminal, lennuraja varustus, koostootmisjaam	15,3	11,9	2000–2003

Toetuse eraldamise aeg	Toetuse eraldanud avaliku sektori asutused	Investeeringu laad	Investeeringute kogukulud (mln eurodes)	Toetussummad (mln eurodes)	Toetuse maksmise ajavahemik
2004	Haldusnõukogu Piirkondlik nõukogu Euroopa Liit (FEDER)	Ruleerimisteedega seotud tööd	2,6	1,6	2005
2009	Ühisametiühing	Lennuraja ja valgustuse uuendamine, autoparkla laiendamine	5,1 ([1])	4,1	2009–2010

Allikas: Prantsusmaa esitatud dokumendid
([1]) Sh 450 000 eurot parkla laiendamise eest.

4.3.2. RIIKLIKUD TOETUSED, MILLE ABIL PRANTSUSMAA VÄITEL RAHASTATAKSE RIIKLIKE ÜLESANNETE TÄITMIST – RIIKLIKE ÜLESANNETE TÄITMISE RAHASTAMISSÜSTEEM PRANTSUSMAA LENNUJAAMADES

(97) Tabelis 3 on toodud ka riiklikud toetused, mille abil Prantsusmaa väitel rahastatakse riiklike ülesannete täitmist. Tegemist on järgmiste toetustega (vt tabeli read 1-2, aastad 2000–2010):

— lennujaamade ja lennutranspordi sekkumisfondi (*Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien,* FIATA) toetused 1,107 miljoni euro ulatuses;

— taristutoetused 2,414 miljoni euro ulatuses.

(98) Kokku sai Pau lennujaam aastatel 2000–2010 selliseid toetusi 3,521 miljoni euro ulatuses.

(99) Prantsusmaa väitel katavad need toetused kulud seoses riiklike ülesannetega, mille täitmine toimub Prantsusmaa õigusaktide kohaselt riigieelarvest ja mille täitjateks on lennujaamade käitajad. Kõnealuste ülesannete täitmist rahastatakse lennujaamatasudest saadavatest tuludest ning täiendavate finantsvahendite abil. Selliste finantsvahendite ja ülesannete ajalooline ülevaade ja rakendamise meetodid on toodud põhjendustes 100–108.

(100) 1998. aasta SCARA kohtuasjas ([19]) tehtud otsuses leidis riiginõukogu, et lennujaamade julgeoleku ja ohutuse tagamine on riigi vastutusalas olev kohustus ning seda ei saa seetõttu täita lennujaama kasutajatelt tasude kaudu saadavate vahendite abil. Selle otsuse tulemusena kehtestati 18. detsembri 1998 aasta seaduse nr 98-1171 (lennutranspordiga seotud teatud teenuste korralduse kohta) ja 30. detsembri 1998. aasta seaduse nr 98-1266 (1999. aasta rahandusseadus) ([20]) artikli 136 kohaselt alates 1. juulist 1999 kohaldatav lennujaamamaks. Tegemist on sihtotstarbelise maksuga, st sellest saadavat tulu võib kasutada vaid teatud kulude katmiseks, eeskätt hõlmavad need kulud selliste ülesannete täitmist lennujaamades, mida Prantsusmaa on määratlenud riigi ülesannetena. Eespool osutatud õigussätete alusel rakendatakse ka nende ülesannete täitmisel täiendavat rahastamismehhanismi, mida on kirjeldatud põhjendustes 105–107.

(101) Rakenduseeskirjadega täpsustatud õigusaktides on täpselt määratletud, milliste ülesannete täitmist on võimalik lennujaamamaksu abil rahastada. Tegemist on lennukitega seotud päästetööde ja tuletõrjemeetmetega, loomade hukkumist vältivate meetmetega ([21]), registreeritud pagasi läbivaatamise, reisijate ja käsipagasi läbivaatamise, piiratud juurdepääsuga aladele juurdepääsu kontrollimise ([22]), keskkonnanõuetele vastavuse tagamise meetmete ([23]) ning biomeetriliste andmete tuvastamist hõlmavate automaatse piirikontrolli meetmetega. Viide biomeetrilist tuvastamist

([19]) Riiginõukogu 20. mai 1998. aasta otsus „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*" („Sõltumatute lennuettevõtjate ametiühing") (SCARA).
([20]) Hiljem kodifitseeritud üldise maksuseadustiku artiklisse 1609w.
([21]) Loomade hukkumine hõlmab eeskätt lindude hukkumist lennukite ja lindude kokkupõrkel, mis võib ohustada lennukite pardal olevate inimeste ja vara ohutust.
([22]) Selle ülesande täitmine võib näiteks hõlmata avaliku juurdepääsuga ala ja piiratud juurdepääsuga ala vaheliste piirete paigaldamist ja hooldust ning piiratud juurdepääsuga ala äärtele paigaldatavaid videojärelevalve seadmeid.
([23]) Need meetmed hõlmavad eeskätt müravastaseid meetmeid, mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse lennukite trajektoore, samuti ka õhu ja vee kvaliteedi kontrollimist lennujaamade ümbruses.

hõlmavatele automaatse piirikontrolli meetmetele lisati õigusakti 2008. aastal. Ülejäänud meetmete osas ei ole lennujaamamaksu abil rahastatavate üleannete ulatust muudetud ja see vastab SCARA otsuses kindlaksmääratud ulatusele. Lennujaamade käitajate kohustusi kõnealuste ülesannete täitmisel on täpsustatud mitmete riiklike ja Euroopa eeskirjadega. Nii on näiteks lennukitega seotud päästetööde ja tuletõrjemeetmete puhul eeskirjades täpselt kindlaks määratud rakendatavad inimressursid ja vahendid sõltuvalt lennujaamade eripärast.

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

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

(104) Kui lennujaamamaksu tariifi arvestus toimub kulude ja lennuliikluse mahtude prognoositud andmete alusel, on võimalik kohaldada tagantjärele rakendatavat kohandamismehhanismi, mis kehtestati tagamaks, et lennujaamamaksust saadav tulu, millele võivad lisanduda põhjendustes 105–107 kirjeldatud täiendava rahastamisvahendi abil saadud tulud, ei ületaks asjaomaste ülesannete täitmise tegelikke kulusid. Kõnealused kulud hõlmavad nimetatud ülesannete täitmise tegevuskulusid ja personalikulusid, nende ülesannete täitmisega seotud investeeringute amortisatsioonikulusid ning nende ülesannete täitmisega seotud üldkulude osa ([24]). Lennujaamade käitajad peavad pidama mitmeaastast arvestust lennujaamamaksudest ja täiendavast rahastamisvahendist saadavate tulude kohta ning asjaomaste ülesannete täitmisega seotud kulude kohta. Kui tuvastatakse tekkinud positiivne saldo, kantakse see üle eelnevate aastate kumuleeritud saldosse ja kui seejuures tekib positiivne või negatiivne kogusaldo, võetakse seda arvesse lennujaamamaksu tariifi kindlaksmääramisel järgmise aasta jaoks. Positiivne kogusaldo toob lennujaama käitajale kaasa täiendavad rahastamiskulud.

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

(106) Üksteise järel kasutati erinevaid täiendavaid rahastamisvahendeid. Esialgu kasutasid Prantsuse ametiasutused rahastamiseks lennujaamade ja lennutranspordi sekkumisfondi (FIATA), mis loodi samaaegselt lennujaamamaksu kehtestamisega sama eespool osutatud 30. detsembri 1998. aasta seaduse nr 98-1266 alusel. Kõnealusele tsiviillennundusmaksu teatud osa abil rahastatavale fondile eelnes lennutranspordi ühtlustusfond (*fonds de péréquation des transports aériens*, FPTA), mis oli algselt ette nähtud piirkondlikku arengut ja maakasutuse planeerimist toetavate lennuliinide rahastamiseks. FIATA abil rahastamine täitis samu ülesandeid kui FPTA abil rahastamine, kuid seda laiendati ülesannetele, mille täitmist rahastati lennujaamamaksu abil, ning seda kasutati väiksemate lennujaamade puhul lisaks lennujaamamaksude tuludele. FIATA abil rahastamist kasutati peaasjalikult kahes eraldi valdkonnas: lennujaamade valdkond, kus fondi abil rahastati täiendavalt julgeoleku ja ohutusega seotud kulusid väiksemates lennujaamades, ja lennutranspordi valdkond, kus fondi vahendeid kasutati piirkondlikule arengule ja maakasutuse planeerimisele kaasa aitavate lennuliinide toetamiseks. Otsused FIATA vahendite kasutamiseks julgeolekut ja ohutust tagavate ülesannete täitmise täiendava rahastamise kohta tehti pärast FIATA lennujaamade valdkonna haldusnõukogu arvamuse ärakuulamist.

(107) 2005. aastal lõpetas FIATA tegevuse ja vastav rahastamine toimus kahe aasta jooksul otseselt riigieelarvest, seejuures toimus rahastamise haldamine samade põhimõtete kohaselt, hõlmates ka haldusnõukogu arvamuse ärakuulamist. Alates 2008. aastast asendas riik selle mehhanismi lennujaamamaksu üldise tõstmisega, kehtestades lennujaama-

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

maksu määra kõrgemal tasemel, kui see on vajalik julgeoleku ja ohutusega seotud ülesannete täitmisega seotud kulude katmiseks. Sel viisil saadav täiendav tulu jagati väiksematele lennujaamadele, et täiendada nende lennujaamamaksust saadavaid tulusid.

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

5. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE JA LAIENDAMISE PÕHJUSED

5.1. *AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE OTSUS*

(109) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses märgib komisjon vastavalt Prantsusmaa esitatud teatele, et 2005. aasta turundusteenuste lepingu alusel tehtud makse näol on tegemist toetusega, mida CCIPB maksis AMSile. Võttes arvesse asjaolu, et CCIPB näol on tegemist riikliku asutusega, leidis komisjon, et kõnealune leping hõlmab riigi ressursside kasutamist.

(110) Käsitledes majandusliku eelise olemasolu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, väljendas komisjon kahtlust, kas CCIPB tegevus AMSi ja Ryanairiga kõnealuseid lepinguid sõlmides vastab turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja käitumisele, kes järgib üldist või sektori struktuuripoliitikat ja juhindub lühemas või pikemas perspektiivis tasuvuse väljavaadetest.

(111) Seda silmas pidades jõudis komisjon tema käsutuses olevate andmete põhjal esialgsele seisukohale, et 2005. aasta turundusteenuste leping sõlmiti vaatamata tegelikult osutatud teenustele selleks, et toetada lennuliini Pau-London Stansted, ja et sellega anti Ryanairile tema tütarettevõtja AMS kaudu majanduseelis, mida ettevõtja ei oleks tavalistes turutingimustes saanud. Komisjon leidis, et kõnealust meedet võis pidada riigiabiks, mida CCIPB andis AMSile, mis on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud põhimõtte kohaselt keelatud. See hinnang põhineb Prantsusmaa esitatud teabe ja kõnealuse lepingu sõlmimise asjaolude analüüsil.

(112) 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu puhul väljendas komisjon kahtlusi, et Ryanairile on antud majanduseelis vähendatud lennujaamamaksude abil.

(113) Ja lõpuks kahtles komisjon selles, kas kõnealused meetmed sobivad kokku siseturuga, kui nende suhtes kohaldada 2005. aasta suuniseid.

5.2. *AMETLIKU UURIMISMENETLUSE LAIENDAMISE OTSUS*

(114) Seoses CCIPB ning Ryanairi ja AMSi vahel sõlmitud lepingutega (lennujaamateenuste ja turundusteenuste lepingud) jõudis komisjon uurimismenetluse laiendamise otsuses seisukohale, et samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste ja turundusteenuste lepinguid tuleb hinnata koos, sest Ryanairi ja AMSi näol on sisuliselt tegemist ühe ja sama abisaajaga. Seetõttu leidis komisjon, et määramaks kindlaks, kas nende erinevate lepingute näol on tegemist riigiabiga, tuleb kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja kriteeriumi lepingute sõlmimisega seotud eri kuupäevade seisuga ([25]):

— 28. jaanuar 2003 (lennuliin Pau-London Stansted);

— 30. juuni 2005 (lennuliin Pau-London Stansted) ja 16. juuni 2009, kui seda lepingut muudeti;

— 25. september 2007 (lennuliin Pau-Charleroi) ja 16. juuni 2009, kui seda lepingut muudeti;

— 2008. aasta märts (17. märtsi 2008. aasta lennujaamateenuste leping, 31. märtsil 2008 sõlmitud turundusteenuste leping) (lennuliin Pau-Bristol);

([25]) Välja arvatud mõned juhud, kui lepinguga hõlmatud tegevuse alustamise tegelik kuupäev ei kattu lepingu sõlmimise kuupäevaga. Vt põhjendus 395.

— 16. juuni 2009 (lennuliin Pau-Bristol);

— 28. jaanuar 2010 (lennuliinid Pau-London, Pau-Charleroi, Pau-Beauvais).

(115) Komisjon jõudis järeldusele, et ta ei saa tema käsutuses oleva teabe alusel välistada, et Ryanair ja AMS on asjaomaste lepingute raames saanud riigiabi, kuid leidis siiski, et tal ei ole piisavalt andmeid selles küsimuses lõpliku otsuse tegemiseks. Hinnangu andmiseks leidis komisjon, et tema käsutuses olevate tõendite alusel tuleb lennujaama käitaja, CCIPB talituste ja muude avaliku sektori asutuste käitumist hinnata tervikuna seoses nende suhetega Ryanairi ja AMSiga.

(116) Komisjon väljendas samuti kahtlusi Transaviaga sõlmitud lepingu vastavuses turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja kriteeriumile.

(117) Vaadeldes lennuettevõtjatele antud võimaliku abi siseturuga kokkusobivust ([26]), eristas komisjon enne 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmeid ja pärast jõustumist võetud meetmeid.

(118) Esimese meetmete rühma puhul leidis komisjon, et kriteeriumid võimaliku abi siseturuga kokkusobivuse hindamiseks on järgmised:

— meede toetab ühist huvi pakkuva eesmärgi täitmist, nagu uute, pikaajaliselt jätkusuutlike lennuliinide avamine Euroopa Liidu teistesse lennujaamadesse;

— abi summa on uute lennuliinide avamisega tekkivate kulude hüvitamiseks vajalik ja proportsionaalne ning meetmel on innustav mõju;

— meede on rakendatud läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil;

— meetme puhul on nähtud ette sanktsioonid juhuks, kui lennuettevõtja ei täida oma kohustusi;

— meede ei kahjusta konkurentsi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(119) Komisjon kahtleb, kas kõnealused kriteeriumid on täidetud ning kas võimalik abi on kooskõlas siseturu toimimisega.

(120) Pärast 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmete puhul viitab komisjon põhiliselt neis suunistes toodud kriteeriumidele lennuettevõtjatele antava starditoetuse kohta. Komisjon kahtleb, kas need kriteeriumid on täidetud.

(121) CCIPB-le antud taristutoetuste puhul kahtleb komisjon selles, et avaliku sektori asutused on neid toetusi andes toiminud aruka investorina. Komisjon märkis, et ta ei saa välistada võimalust, et nende toetuste puhul on tegemist riigiabiga.

(122) Võimaliku abi siseturuga kokkusobivuse osas osutas komisjon 2005. aasta direktiivides sätestatud kriteeriumidele seoses lennujaamadele antava investeerimisabiga. Komisjon väljendas kahtlusi kõnealuse võimaliku abi siseturuga kokkusobivuse kohta.

6. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

6.1. *HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED PÄRAST AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMIST*

(123) Komisjon sai märkusi viielt huvitatud kolmandalt isikult:

6.1.1. PAU-BÉARNI KAUBANDUS-TÖÖSTUSKODA (CCIPB)

6.1.1.1. ***Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste leping***

(124) CCIPB väitis, et võttes arvesse objektiivseid ja mittediskrimineerivaid tingimusi, mille kohaselt kohaldati lennujaamamakse Ryanairi ja kõikide ülejäänud Pau lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes, ei hõlma lennujaamateenuste leping riigiabi andmist.

([26]) Käesolevas otsuses tähistab mõiste „lennuettevõtja” edaspidi nii lennuettevõtjat kui ka selle tütarettevõtjaid, hõlmates seega ka AMSi.

(125) CCIPB märkis, et Pau lennujaam rahastab end ise oma tuludest ning leidis, et lennujaam ei saa oma tegevuse tasakaalustamiseks mingit riigiabi ega riiklikku rahastamist.

(126) Ryanairi suhtes kohaldatavate lennujaamamaksude puhul kinnitab CCIPB, et need tulenevad Ryanairi suhtes kohaldatavatest maksutariifidest samalaadselt kõikide teiste lennuettevõtjatega.

(127) CCIPB märgib, et on olemas kolme liiki lennujaamatasusid:

— lennundusega seotud reguleeritud tasud;

— maapealsete teenustega seotud reguleerimata tasud;

— riigimaksud.

(128) Esiteks kinnitab CCIPB, et ta kohaldab lennundusega seotud reguleeritud tasusid (mida on kokku neli: maandumistasu, parkimistasu, valgustustasu ja reisijatasu) lennuettevõtjate suhtes objektiivselt ja mittediskrimineerivalt. Kõnealuste tasude suuruse on kindlaks määranud ühiskomisjon, kuhu kuuluvad nii lennuettevõtjate kui ka järelevalvega tegeleva ametiasutuse esindajad.

(129) CCIPB märgib, et Ryanair ei ole vabastatud parkimis- ja valgustustasude maksmisest, kuid lepingus on kõnealuste tasude kohta lihtsalt sätestatud, et Ryanair ei pea üldjuhul neid tasuma. CCIPB märgib parkimistasude kohta, et neid tasusid tuleb maksta juhul, kui lennuk peatub lennujaamas enam kui kahe tunni jooksul, samas kui Ryanairi lennukite maapealse teenindamise aeg on tavapäraselt piiratud 25 minutiga. CCIPB märgib valgustustasude kohta, et Ryanairi lennud toimuvad üksnes päevasel ajal, mis vähendab tõenäosust, et Ryanair peab maksma valgustustasusid.

(130) Teiseks märgib CCIPB maapealsete teenuste reguleerimata tasude kohta (näiteks lennujaama tugiteenuste osutamine või lennukite kinnitamine), et nende tasude tariifid määratakse kindlaks kaubanduslike läbirääkimiste teel iga lennuettevõtjaga eraldi, võttes arvesse konkreetse ettevõtja eripära ja olukorda. Seetõttu võib eri lennuettevõtjate võrdlemine lihtsalt aritmeetilisel alusel osutuda mitteasjakohaseks, kuivõrd isegi samasuuruste lennukite puhul tuleb arvesse võtta mitmeid muid kriteeriume, nagu lennuettevõtja aastas sooritatud lendude arv, lendude sagedus, lendude kellaaeg (tipptund või muu aeg), lisatariifid öiste lendude eest, hilinemised, lennukite jäätõrje, lennukite puhastamine jne.

(131) CCIPB rõhutab kolmandaks, et riigimakse (neid on kaks: lennujaamamaks ja tsiviillennundusmaks) kohaldatakse kõikide lennuettevõtjate suhtes rangelt ühetaolistel alustel. CCIPB ei otsusta nende maksude suuruse üle, need määravad kindlaks haldusasutused.

6.1.1.2. ***AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping***

(132) CCIPB väidab, et summad, mis CCIPB maksis AMSile, ei kujuta endast riigiabi. CCIPB märgib, et Pau lennujaama kontsessionäärina otsustas ta vastavalt 2005. aasta suuniste sätetele avaldada ajakirja „Air & Cosmos" 2007. aasta detsembrinumbris projektide pakkumiskutse, et leida lennuettevõtjad, kes oleks valmis rahalise toetuse saamisel avama Pau lennujaamast lähtuvaid uusi lennuliine Euroopasse (kavandatud oli käivitada kaheksa toetuspaketti). Samas selgus, et projektide esitamise tähtpäevaks, 31. jaanuariks 2008 ei esitatud ühtegi lennukompanii pakkumust.

(133) Seetõttu leiab CCIPB, et tema otsus sõlmida turundusteenuste leping Ryanairiga ei ole seostatav riigiga. CCIPB väitel ei olnud riigiasutused ega haldusasutused mitte ühelgi hetkel kaasatud Ryanairiga peetud läbirääkimistesse ja kaubanduslike partnerlussuhete sõlmimisse kõnealuse lennuettevõtjaga.

(134) CCIPB on seisukohal, et kaubandus-tööstuskojad (CCI) kasutavad lennujaamataristut „eraõiguslike tingimuste kohaselt".

(135) Kaubandus-tööstuskojad on CCIPB väitel „väga spetsiifiline avalike asutuste liik […], kelle eesmärk on vabalt esindada oma ringkonna kaubandus- ja tööstushuve riigiasutuste ees". CCIPB lisab samuti, et „asjaolu, et nad on riigiga seotud […], ei hõlma iseenesest mingit alluvussuhet". Lennujaama käitades ja Ryanairiga partnerlussuhteid sõlmides on CCIPB enda väitel järelevalvet teostavast ametiasutusest täiesti sõltumatu ning puudub mis tahes otsene või kaudne riigi sekkumine tema tegevusse.

6.1.1.3. ***Turutingimustes tegutseva erainvestori põhimõte***

(136) CCIPB märgib, et ta võttis vastu lennuettevõtja Ryanair pakkumise, mis hõlmas lennuliini Pau-London Stansted käitamise jätkamist pärast seda, kui Pau halduskohus oli 3. mail 2005 tühistanud 28. jaanuari 2003. aasta lepingu.

(137) CCIPB sõlmis lennuettevõtjaga Ryanair seoses lennuliini käitamisega lennujaamateenuste lepingu, milles CCIPB väitel ei ilmnenud sisulisi suhtumise erinevusi Ryanairi ja teiste Pau lennujaama kasutavate lennuettevõtjate vahel. CCIPB lisab, et lennujaama turundustegevuse arendamiseks sõlmis ta interneti turundusteenuste lepingu ettevõtja Ryanairi tütarettevõtja AMSiga, milles Ryanairil on 100 % osalus. Selle lepinguga seoses väidab CCIPB, et ta käitus turumajanduse tingimuses tegutseva erainvestori põhimõtte kohaselt, mida kinnitavad viis põhjendustes 138–142 esitatud põhjust.

(138) Esiteks osutas AMS vastutasuks CCIPB makstavatele summadele reaalseid kaubandusteenuseid, pakkudes eeskätt mitmeid veebilinkide avaldamise võimalusi veebisaidil www.ryanair.com, mis võimaldasid interneti kasutajatel suunduda otse CCIPB, lennujaama, piirkonna taristu (bussid, rongid, taksod), Béarni turismiameti jne veebisaitidele.

(139) Teiseks on veebisait www.ryanair.com praegu vaieldamatult Euroopa suurim reiside broneerimise veebisait ning kuulub ilmselgelt internetikasutajate Google'i otsingumootoris enim otsitud veebilehtede hulka. Võimalus kasutada veebisaiti www.ryanair.com lennujaama reklaamide avaldamiseks on Pau lennujaama ja tema teenindatavate kohalike organite jaoks väga oluline. Lennujaamad ja muud kolmandad isikud (autorendiettevõtjad, hotellid, piirkonnad jne) on valmis maksma AMSi veebisaidil avaldatud hinnakirjas toodud hindu. Ka mõned täiesti eraõiguslikud lennujaamad on nõustunud kõnealuseid hindu maksma. CCIPB rõhutab veebisaidil ryanair.com avaldatud reklaami loodavat lisaväärtust ning osutab ettevõtte Planet-Work uuringule, mille kohaselt veebisaidil www.ryanair.com ostetud reklaam suurendab interneti kasutajate vaatamiskordade põhjal Pau lennujaama ja kogu piirkonna nähtavust suuremal määral kui reisimisega seotud veebisaidil sncf.com avaldatud reklaam. CCIPB järeldab selle põhjal, et osutatud teenuste eest makstavad hinnad, mille on määranud AMS ja tasunud CCIPB, vastavad „turuhindadele".

(140) Kolmandaks väidab CCIPB, et osutatud teenuste eest makstavate hindade kindlasummalisus ei peaks olema kriteerium, mis määrab ära, et tegemist on riigiabiga.

(141) Neljandaks, Pau-Charleroi lennuliini lepingu alusel makstavate summade eest saadi erinevaid teenuseid kui need, mida CCIPB-le osutati Pau-Londoni lennuliiniga seotud lepingu alusel. Seega ei maksnud CCIPB sama teenuse eest kaks korda, mis tema väitel näitab, et makstud summade näol ei ole tegemist liini avamise eest makstava toetusega. CCIPB märgib samuti, et kui makstud summade eesmärk oleks olnud lennuliini käitamisest tingitud struktuurse puudujäägi katmine, ei oleks kõnealused summad ilmselgelt olnud piisavad.

(142) Viiendaks leiab CCIPB, et „avalik-õiguslikul asutusel, kelle tegevuse eesmärk ei ole kasumi teenimine", on väga keeruline tõendada, et AMSile eraldatud […] eurot võimaldasid CCIPB-le „sisse tuua" […] eurot. CCIPB jääb endiselt seisukohale, et veebisaidil www.ryanair.com avaldatud lingi nähtavus ja/või atraktiivsus kaalub (võttes arvesse asjaolu, et kõnealusel veebisaidil teised lähedased sihtkohad puuduvad) kõnealuse investeeringu väärtuse üles.

6.1.1.4. ***Konkurentsi kahjustamine***

(143) CCIPB leiab, et summad, mis ta maksis AMSi osutatud turundusteenuste eest, ei mõjuta konkurentsi toimimist.

(144) Pau lennuliinid ei oleks spontaanselt huvitanud ühtegi teist lennuettevõtjat peale Air France'i ning vaatamata lennujaama pingutustele avaldasid lennuliinide käitamiseks soovi vaid Ryanair seoses Londoni liini ja Transavia seoses Amsterdami liiniga.

(145) CCIPB märgib, et odavlennuliinide avamine ei mõjutanud Air France'i lennuliine, mille Paust lähtuv liiklus on 2003. aastast alates suurenenud.

6.1.2. EUROOPA LENNUETTEVÕTJATE ÜHENDUS (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES, AEA)

(146) AEA loeb end käesolevas menetluses huvitatud pooleks. Üks Pau lennujaama kasutav lennuettevõtja (Air France) on ühenduse liige. Üldisemas plaanis leiab Euroopa transpordiettevõtjate „võrgustiku" huvide eest seisev AEA, et tal on loomulik huvi jälgida 2005. aasta suuniste ellurakendamist. AEA väitel soodustavad transpordiettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ebaseaduslikult teatavaid väiksema määraga tasusid, konkurentsi moonutamist siseturul teiste transpordiettevõtjate arvel, kes peavad nende tegevuse kulud kinni maksma.

(147) AEA on seisukohal, et kaks lepingut, mis CCIPB sõlmis Ryanairi ja Ryanairi 100 % osalusega tütarettevõtja AMSiga, ehk 1) lennuliini London Stansted-Pau lennujaamateenuste leping ja 2) interneti turundusteenuste leping, mille kohaselt AMS saab igal aastal ühekordse makse 437 000 eurot, on äärmiselt murettekitavad.

(148) AEA väitel tuleb pidada enam kui vaieldavaks tava, mille puhul on Ryanair ainuke seda lennujaama kasutav lennuettevõtja, kellega on sõlmitud lennujaamateenuste erileping. Lisaks sellele leiab AEA, et Ryanair ei peaks olema vabastatud parkimis- ja valgustustasudest ning juhul kui lennuettevõtja peatub lennuväljal kauem kui kaks tundi, tuleks tema suhtes kohaldada sama tariifiga tasusid kui teiste lennuettevõtjate suhtes.

(149) AEA kinnitab, et mitmed Prantsusmaa õiguskaitseasutused on üldiselt tunnistanud asjaolu, et AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping on loonud Ryanairi jaoks äärmiselt soodsad tingimused ([27]). Ta märgib, et ka Pau halduskohus on 2005. aasta mais tehtud kohtuotsuses kasutanud selliseid väljendeid, nagu „tasakaalustamata", ning sellest võib järeldada, et selliste lepingute näol on tegemist rahalise abi andmisega Ryanairile. AEA ei sea kahtluse alla turundusteenuste osutamist iseenesest, vaid väljendab kahtlust, et konkreetse lepingu sätete puhul ei ole järgitud tavapäraseid turutingimusi.

6.1.3. RYANAIR

(150) Ryanair kinnitab, et 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu tingimused vastavad turutingimustele ning et lepinguga ei anta lennuettevõtjale mingeid valikulisi eeliseid ning seetõttu ei kahjusta kõnealune leping konkurentsi ega mõjuta liikmesriikidevahelist kaubandust.

(151) Lennuettevõtja rõhutab, et ta maksab Pau lennujaamas kehtivaid tavapäraseid lennundustasusid ja -makse ning lisaks sellele ka komisjonitasu piletimüügi ja ülekaalus pagasi pealt. Ta täpsustab, et kõnealused tasud on sama suured kui teistes võrreldava suurusega lennujaamades ning samaväärsed Pau lennujaama kasutavate teiste lennuettevõtjate makstavate tasudega. Lennuettevõtjale teadaolevalt ei rakenda CCIPB tema suhtes soodsamat kohtlemist kui teiste lennuettevõtjate suhtes.

(152) Ryanairi väitel põhinevad 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu artiklites 7.1.3 ja 7.2 toodud tasude tingimuslikud vähendamised, mida kohaldatakse parkimis- ja valgustustasule ning veoste käitlemise tasule, lepingus sätestatud objektiivsetel kriteeriumidel, st asjaolul, et päeva ajal valgustust ei kasutata, ning asjaolul, et Ryanairi lennukite lennujaamas parkimine ja veoste käitlemine ei kesta tavaliselt üle 25 minutit, samuti selle lennuettevõtja reisijatele pakutava teenuse üldisel laadil. Ryanair märgib, et samasugust maksuvabastust kohaldatakse ka teiste samalaadsete lennuettevõtjate suhtes ning et 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu artiklis 3 on sõnaselgelt sätestatud CCIPB kohustus kohaldada Ryanairi suhtes rakendatavaid tingimusi ka teiste samalaadsete lennuettevõtjate suhtes ([28]).

(153) Ryanair rõhutab, et talle pakutud võimalused ja tingimused ei olnud salastatud ning et erinevalt asjaomases sektoris tavapärasest käitumisest on 2005. aasta lennujaamateenuste lepingus sõnaselgelt lubatud CCIPB-l avalikustada lepingu sisu teistele lennuettevõtjatele.

(154) Ryanair väidab, et ta ei ole 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu raames CCIPBlt saanud mingeid ebaseaduslikke eeliseid ning et lepingu alusel tekkivaid läbipaistvaid lepingulisi suhteid iseloomustab valikulisuse puudumine, mis on teatud meetme riigiabiks tunnistamise peamine (kuigi mitte piisav) tingimus. Ryanair väidab lisaks sellele, et kõnealuse meetme puhul ei ole täidetud ka teised riigiabi olemasoluks nõutavad tingimused (näiteks mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele ja konkurentsi moonutamine).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) AMS märgib, et ta pakub reklaamiruumi Ryanairi veebisaidil tavapärastel turutingimustel ning et vastavad tariifid on avaldatud tema enda saidil.

(156) Ettevõtja on seisukohal, et CCIPBga sõlmitud interneti turundusteenuste leping ei kuulu Euroopa Liidu transpordi valdkonna eeskirjade kohaldamisalasse, kuivõrd tegemist on tavapärase kaubandusreklaami lepinguga, mis on samalaadne ajalehtede, telekanalite, raadiojaamade, välisreklaami pakkujatega jne sõlmitud lepingutega.

([27]) AEA osutab eeskätt riiginõukogu 27. veebruari 2006. aasta otsusele kohtuasjas *Compagnie Ryanair Limited* (nr 264406).

([28]) 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu artiklis 3 on sätestatud: „Mitteeksklusiivsuse põhimõte. Käesolev leping on sõlmitud lähtuvalt mitteeksklusiivsuse põhimõttest. Tingimusi, mida käesoleva lepingu kohaselt kohaldatakse Ryanairi suhtes, kohaldatakse samaväärselt kõikide teiste lennuettevõtjate suhtes, kellega Pau-Pyrénées lennujaam otsustab kokku leppida uue rahvusvahelise odavlennuliini avamises. Kõnealuseid tingimusi muudetakse, võttes arvesse uute rahvusvaheliste lennuliinide iseloomulikke jooni, nagu lendude sagedus, veetavate reisijate arv, lendude tariifitingimused."

(157) AMSi väitel peegeldavad CCIPB pakutavad tingimused reklaamiruumi ostmiseks Ryanairi veebisaidil turutingimusi ja vastavad neile tingimustele. Ryanairi veebisaidi reklaamiruumi väärtuse kohta väidab AMS, et kõnealuse reklaamiruumi jaoks kindlaksmääratud hind peegeldab kõnealuse veebisaidi järjest kasvavat kaubanduslikku edukust ning väga suurt võimekust toetada väga täpselt määratletud sihtrühmale suunatud reklaamisõnumi mõju.

(158) AMS märgib, et Ryanairi veebisait on reklaamiruumina palju külastatavam kui mis tahes muu üldise veebiportaali reisiteenustele pühendatud sait, mida komisjon on kasutanud võrdlusalusena. AMS täpsustab, et Ryanairi veebisaidil registreeritakse igas kuus enam kui 300 miljonit klahvivajutust.

(159) Ta väidab, et CCIPB ostis reklaamiruumi samadel tingimustel kui erakliendid. AMS märgib, et interneti turundusteenuste lepingus toodud hinnad vastavad lepingu sõlmimise ajajärgul kohaldatud jooksvatele hindadele ning need olid võrdsed kõikide klientide jaoks, sõltumata sellest, kas tegemist oli era- või riiklike klientidega. Ettevõtja osutas, et ka eraõiguslikud lennujaamade käitajad (näiteks […] ja […]) on sõlminud AMSiga samalaadseid lepinguid kui CCIPB.

(160) AMS ei pea asjakohaseks kõnealuse tehingu vajalikkuse kriteeriumi, mille komisjon sõnastas menetluse algatamise otsuses järgmiselt: „[…] komisjon ei ole veendunud, et lepingus sätestatud turundusteenused on CCIPB jaoks vajalikud, ning selles, et turundusteenuste lepingut ei sõlmitud üksnes lennuliini Pau-London Stansted toetamiseks" ([29]).

(161) AMSi väitel välistab selline turutingimustel teostatud tehing abi olemasolu ning puudub õiguslik pretsedent tehingu „vajalikkuse" hindamiseks. Samas meenutab AMS, kuivõrd komisjon soovib kõnealuse lepingu vajalikkust kahtluse alla seada, et CCIPB vastutab samaaegselt Pau-Béarni piirkonna edendamise eest ja Pau lennujaama käitamise eest. Ta leiab, et võttes arvesse nimetatud kaht eesmärki, on reklaami avaldamine Ryanairi veebisaidil kaubanduslikult igati loogiline.

(162) Piirkonna edendamiseks reklaamiruumi ostmise kohta leiab AMS, et Prantsusmaa kaubandus-tööstuskojad konkureerivad omavahel ning peavad kasutama „territoriaalset turundust", et suurendada oma konkurentsivõimet teiste ees.

(163) AMS on seisukohal, et Ryanairi veebisaidil ostetud reklaamiruum suurendab Pau lennujaama nähtavust. Ta väidab, et CCIPB-l on otsene kaubanduslik huvi sel viisil toimida, sest sellest tulenev reisijate arvu suurenemine meelitab ka teisi ettevõtjaid lennujaama ja suurendab seeläbi lennujaama tulusid.

(164) AMS rõhutab, et CCIPB ei avalda Ryanairi veebisaidil reklaami Pau-Londoni lennuliini toetamiseks, vaid et Ryanairi veebisaidi reklaamiruum annab CCIPB käsutusse vajaliku ressursi, mille puhul on leidnud tõendamist, et see pakub väga suurt huvi teistele huvilistele, sealhulgas erasektori ettevõtjatele. Seega ei saa pidada õigeks väidet, et kõnealuse reklaamiruumi müük on üksnes ettekääne toetuste andmise võimaldamiseks.

(165) AMSi väitel ei ole interneti turundusteenuste lepingu näol tegemist abiga, sest selle lepingu tingimused vastavad tavapärase ärilepingu tingimustele ning ei anna AMSile (või Ryanairile) mingeid eeliseid. Ettevõtja on seisukohal, et kõnealune leping ei kahjusta konkurentsi toimimist ja ei mõjuta liikmesriikidevahelist kaubandust.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) Air France pakub Pau lennujaamast ligikaudu 5 igapäevast lendu Pariisi Orly lennujaama, 3 igapäevast lendu Pariisi Roissy-Charles de Gaulle'i lennujaama ja 4 igapäevast lendu Lyoni lennujaama (tütarettevõtja vahendusel).

(167) Air France leiab, et lennuettevõtjale Ryanair ja tema tütarettevõtjale AMS antud eelised, mida Air France ei saa kasutada, on märkimisväärselt vähendanud Ryanairi tegevuskulusid. Air France'i väitel mõjutab see asjaolu otseselt Ryanairi ja Air France'i vahelist konkurentsi seoses Pau lennujaamast väljuvate ja sinna saabuvate lendudega, samuti mõjutab see konkurentsi seoses kõikide ühendusesiseste lennuliinidega. Seega mõjutavad need eelised otseselt liikmesriikidevahelist kaubandust.

([29]) Menetluse algatamise otsuse punkt 43.

6.1.5.1. ***Lennujaamatasud***

(168) Air France märgib, et CCIPB avaldatud 2007. aasta tariifitabeli kohaselt on parkimistasu üldine määr 0,16 eurot tonni kohta tunnis. Seda tasu kohaldatakse juhul, kui lennuk peatub lennuväljal vähemalt kahe tunni jooksul. Air France leiab, et tuleb pidada loomulikuks, et Ryanair ei maksa seda tasu juhul, kui tema lennuk peatub lennuväljal 25 minutit, kuid on seisukohal, et kui see on enam kui kaks tundi, peaks Ryanair seda tasu maksma.

(169) Air France märgib, et CCIPB avaldatud 2007. aasta tariifitabeli kohaselt on valgustustasu üldine määr 35,18 eurot lennuki liikumise kohta. Seda tasu tuleb maksta juhul, kui lennuki liikumise, st maandumise või õhkutõusmise puhul kasutatakse valgustussüsteeme, sõltumata sellest, kas tegemist on päevase või öise lennuga. See tähendab, et kõnealuse tasu kohaldamata jätmine Ryanairi suhtes ettekäändel, et lennuettevõtja lennukid peatuvad lennuväljal ainult päevasel ajal, ei ole kooskõlas kõnealuse tasu kohaldamise üldiste tingimustega.

(170) Air France rõhutab, et kõnealused tasumäärad vaadatakse teatud aja järel läbi ning et Ryanairi – nagu ka teiste Paust lähtuvate ja sinna suunduvate lennuliinide käitajate – suhtes tuleks kohaldada kõnealuste tasumäärade võimalikke muutusi.

6.1.5.2. ***Lennujaama tugiteenused***

(171) Air France märgib, et talle Pau lennujaamas osutatavate maapealsete tugiteenuste kohta on sõlmitud ametlik leping. Air France selgitab, et 2005. aasta suuniste kohaselt võib „[l]ennujaama käitaja, kes tegutseb maapealsete teenuste osutajana, […] kasutada lennufirmade arvele kantavate maapealse teenindamise maksude puhul erinevaid tariife, kui need erinevused peegeldavad kulude erinevusi, mis on seotud osutatud teenuste laadi ja ulatusega". Air France rõhutab, et 3. mai 2005. aasta kohtuotsuses leidis Pau halduskohus, et Ryanairile võimaldatud maapealse teenindamise tasude põhjendamatu allahindluse näol on tegemist riigiabiga ning kuivõrd sellest ei ole teatatud, tuleb seda lugeda ebaseaduslikuks abiks.

(172) Air France märgib, et ta pakub märkimisväärselt rohkem Paust väljuvaid ja sinna suunduvaid lende kui lennuettevõtja Ryanair. Seda silmas pidades leiab Air France, et CCIPB poolt lennuettevõtjale Ryanair pakutavad lennuvälja tugiteenuste tariifid ei tohiks olla soodsamad kui Air France'ile pakutavad tariifid.

6.1.5.3. ***AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping***

(173) Air France märgib, et sellelaadsed lepingud lennujaama käitava ettevõtte ja Ryanairi tütarettevõtte AMSi vahel tunduvat olevat Ryanairi jaoks lennujaamades, kus lennuettevõtja otsustab avada uusi lennuliine, tavapärased. Air France märgib, et Prantsusmaa õigusasutused on juba tauninud selliseid meetmeid, kuivõrd väidetavaid reklaamiteenuseid ei osutatud või osutati Ryanairi jaoks äärmiselt soodsatel tingimustel.

(174) Air France osutab väljendile „tasakaalustamata", mida Pau halduskohus kasutas 3. mai 2005. aasta kohtuotsuses lepinguosaliste vastastikuste kohustuste kohta seoses 2003. aastal sõlmitud CCIPB ja Ryanairi vahelise kokkuleppega. Air France leiab, et küsimus lepinguosaliste kohustuste tasakaalu kohta 2005. aastal AMSiga sõlmitud lepingus on õigustatud. Air France'i väitel ei anna miski alust arvata, et Ryanair tagastab osaliselt või täies ulatuses makstud summa, kui asjaomane lennuliin suletakse või kui reklaamiga seotud võimalikke kindlaksmääratud eesmärke ei saavutata.

(175) Air France ei vaidlusta asjaolu, et teatud turundusega seotud abi võib ühenduse eeskirjade kohaselt olla lubatud. Samas peab Air France vähetõenäoliseks, et kõnealune turundusteenuste leping vastab nõutud tingimustele, et olla kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c sätetega.

6.1.5.4. ***Kokkuvõte***

(176) Air France soovib, et lõpetataks tema väitel alates 2005. aastast tehtud ebaseaduslikud maksed Ryanairile Pau lennujaamas ning et Ryanairilt nõutaks tagasi ebaseaduslikult saadud abi.

6.2. *HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED PÄRAST AMETLIKU UURIMISMENETLUSE LAIENDAMIST*

6.2.1. PAU-BÉARNI KAUBANDUS-TÖÖSTUSKODA (CCIPB)

(177) CCIPB on seisukohal, et turundusteenuste lepingud ja lennujaamateenuste lepingud, mis ta sõlmis lennuettevõtjatega ja/või nende tütarettevõtjatega, ei sisalda mitte mingil määral riigiabi.

(178) CCIPB leiab, et kõnealuste lepingute laad ja eesmärk on oluliselt erinevad ning et seetõttu tuleb neid analüüsida eraldi. Asjaolu, et kõnealused lepingud võisid olla sõlmitud samal päeval, ei tule pidada oluliseks, sest nende lepingute eesmärgid on erinevad. Lennujaamateenuste lepingu eesmärk on määrata kindlaks tingimused, mille kohaselt Pau lennujaam annab lennuettevõtja käsutusse oma taristu ja osutab lennuettevõtjale teatud tasu eest mitmeid lennujaamateenuseid. Turundusteenuste lepingu eesmärk seevastu on määrata kindlaks tingimused, mille kohaselt lennuettevõtja peab teatud tasu eest reklaamima oma veebisaidil Pau lennujaama ning Pau ja Béarni piirkonna turismiobjekte ja ärietteõtteid. Need kaks lepinguliiki ei ole seega vastastikku seotud. Samuti, kui lennujaama osutatud lennujaamateenuste asjaolud ja tingimused ning lennuettevõtja või tema tütarettevõtja osutatud turundusteenuseid käsitletakse ühes ja samas lepingus, ei saa sellest järeldada, et nende kahe teineteist mittekompenseeriva teenuseliigi puhul tuleks läbi viia ühe ja sama riigiabi olemasolu hõlmav õiguslik analüüs.

(179) CCIPB ja teiste avaliku sektori üksuste käitumise kohta väidab CCIPB, et neid ei saa hinnata koos, vähemalt mitte selles osas, mis puudutab turundusteenuste lepinguid (mis põhjendab ka vajadust hinnata lepinguid eraldi), kuivõrd kõnealuste lepingute sõlmimisele eelnenud läbirääkimisi pidas ja lepingud sõlmis CCIPB täiesti iseseisvalt, ilma teiste avaliku sektori üksuste sekkumiseta.

6.2.1.1. ***CCIPB sõlmitud turundusteenuste lepingud***

Riigiga seostatavus

(180) CCIPB väitel ei ole turundusteenuste lepingute alusel tehtud maksed seostatavad riigiga, sest CCIPB on lennujaama käitamisel tema üle järelevalvet teostavatest ametiasutustest täiesti sõltumatu. Otsused turundusteenuste osutamise eest tasumiseks AMSile ja Transaviale tegi CCIPB iseseisvalt ja sõltumatult, ilma riigi otsese või kaudse sekkumiseta.

Lennuettevõtjatele antav majanduseelis

(181) CCIPB leiab, et ta on toiminud nii, nagu oleks toiminud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Seejuures on ettevõtja AMS ja ettevõtja Transavia osutanud reaalseid kaubanduslikke teenuseid, eeskätt avaldades veebisaidil linke, mis võimaldavad interneti kasutajaid otseselt ümber suunata CCIPB veebisaitidele, kusjuures kõnealuste teenuste eest makstav tasu vastab turuhindadele. Sellega seoses rõhutab CCIPB Ryanairi ja Transavia veebisaitide suurt külastatavust.

(182) CCIPB märgib, et AMSi kohaldatud hinnad vastavad avalikus hinnakirjas toodud hindadele, mis on kättesaadavad ettevõtja veebisaidil. Kõnealust hinnakirja kohaldatakse AMSi kõikide lennujaamadest klientide suhtes, sealhulgas teatud täiesti eraõiguslike Suurbritannia lennujaamade suhtes. Transavia omakorda osutab turundusteenuseid ühele Itaalia eraõiguslikule lennujaamale.

(183) Lisaks sellele väidab CCIPB, et teatud eraõiguslike ettevõtjate (avaliku teenuse osutamise volituse alusel) käitatavad Prantsusmaa lennujaamad on väidetavalt sõlminud AMSiga turundusteenuste lepingud. CCIPB toob välja Tarbes-Lourdes Pyrénées lennujaama, mida käitab Kanada ettevõtja SNC-Lavalin. CCIPB väitel tõestab see, et tema tegevus vastab eraettevõtja omale.

(184) CCIPB märgib lisaks sellele, et osutatud teenuste eest tasutavate hindade kindlasummalisus ei anna alust eeldada, et tegemist on riigiabiga ning et Pau-Charleroi lennuliini lepingu alusel makstavate summade eest osutati erinevaid teenuseid kui need, mida CCIPB-le osutati Pau-Londoni lennuliiniga seotud lepingu alusel, seega ei maksa CCIPB sama teenuse osutamise eest kaks korda. Lisaks sellele väidab CCIPB, et makstud summad on lennuliini avamiseks liiga väikesed.

(185) CCIPB leiab samuti, et ostes turundusteenuseid lepingus toodud hindadega, sai ta vastutasuks vaieldamatut majanduslikku kasu ja seda kahel viisil. Esiteks mõjutasid turundusteenused soodsalt lennujaama tulusid, meelitades lennujaama rohkem reisijaid. Teiseks väljendub see majanduslik kasu täiendavalt ka Pau linna ja piirkonna saadava kasuna.

(186) CCIPB ei nõustu konsultandi seisukohaga, mille kohaselt „Ryanairi varjatud strateegia seoses turundusteenuste lepingu sõlmimisega on saada lennujaamalt rahalist toetust, mis võimaldab tal hoida pakutavad hinnad madalal”. Erinevalt konsultandist leiab CCIPB, et tal on oluline majanduslik huvi selliste teenuste ostmiseks, sest Pau lennujaama näol on tegemist piirkondliku lennujaamaga, mille tavapärane reisijate hulk ei ole piisav selleks, et tasakaalustada lennujaama käitamiskulusid. CCIPB märgib, et pärast seda, kui Ryanair hakkas lennujaama kasutama ja pärast tutvustuskampaaniat Ryanairi veebisaidil on Pau lennujaama lennuliiklus märkimisväärselt suurenenud.

(187) Ja lõpuks märgib CCIPB, et ta loobus AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepingu pikendamisest põhjusel, et läbirääkimiste käigus väljatoodud uued hinnad olid liiga kõrged. Selline otsus tõendab CCIPB väitel, et ta ei olnud nõus Ryanairi pakutavate mis tahes hindadega.

Konkurentsi moonutamine

(188) CCIPB leiab, et summad, mis ta maksis AMSi osutatud turundusteenuste eest, ei mõjuta konkurentsi ei lennuettevõtjate ega lennujaamade vahel. CCIPB rõhutab, et ta peab tegema pingutusi reklaamimiseks ning et tal on äärmiselt keeruline muuta lennujaama lennuettevõtjate jaoks atraktiivseks, sest need eelistavad lähikonnas asuvaid vabaajaturismi jaoks külgetõmbavamaid lennujaamu. CCIPB toob välja Biarritz-Anglet-Bayonne'i lennujaama, mis teenindab randade poolest kuulsat piirkonda ja Tarbes-Lourdesi lennujaama, mis asub Lourdesi palverännakute piirkonnas.

(189) CCIPB märgib, et Pau lennujaamas ei mõjuta odavlennuettevõtjate konkurents mingil määral Air France'i tegevust, kelle lendude maht suurenes kuni majanduskriisi alguseni 2008. aastal järjepidevalt. CCIPB rõhutab täiendavalt, et kuni Ryanairi saabumiseni 2003. aastal ei käitanud mitte ükski lennuettevõtja Pau lennujaamast lähtuvat rahvusvahelist lennuliini ning et seetõttu ei saanud Ryanairi saabumine mõjutada olemasolevate lennuliinide konkurentsi.

6.2.1.2. ***Lennujaamateenuste lepingud***

(190) CCIPB meenutab, et kõiki lennujaamatasusid kohaldatakse rangelt kõikide kasutajate suhtes ning kõikide Pau lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes ühetaolistel alustel. CCIPB väitel puuduvad seejuures mis tahes diskrimineerimise ilmingud.

(191) Teiselt poolt ei jaga CCIPB konsultandi arvamust, mille kohaselt reguleerimata tasud on eri lennuettevõtjate jaoks põhjendamatult erinevad. CCIPB väitel sõltuvad reguleerimata teenuste tasud iga konkreetse lennuettevõtjaga peetud läbirääkimistest ja selle lennuettevõtja konkreetsest olukorrast. CCIPB järeldab nende väidete põhjal, et mitte ükski komisjoni vaadeldud lennujaamateenuste leping ei sisalda mitte mingil määral riigiabi.

6.2.1.3. ***Lennujaamale makstavad toetused***

(192) CCIPB leiab, et mitte ükski ametliku uurimismenetlusega hõlmatud Pau lennujaama saadud „toetustest" ajavahemikul 2000–2010 ei sisalda riigiabi.

Toetused riiklike teenuste osutamise eest

(193) CCIPB väitel olid punktis 4.3.1 nimetatud toetused summas 3,521 miljonit eurot nähtud ette selliste ülesannete rahastamiseks, mis on seaduse kohaselt määratud lennujaama käitajale, kuid mille eest seoses avaliku võimu ülesannete täitmise pädevusega vastutab tavaliselt riik. Nende ülesannete puhul ei ole tegemist majandustegevusega ning seetõttu ei kuulu kõnealused toetused riigiabi kohta sätestatud eeskirjade kohaldamisalasse.

Taristutoetused

(194) CCIPB leiab, et ühisametiühingu ja kohalike organite antud taristutoetuste puhul ei ole tegemist riigiabiga. Kõnealused summad olid ette nähtud lennujaamataristu omanike taristu hooldamiseks ja täiustamiseks tehtud investeeringute rahastamiseks, teisisõnu nende oma vara väärtuse suurendamiseks. Kõnealustest investeeringutest kasusaajateks olid seega üksnes kõnealuse vara omanikud. Seejuures ei andnud kõnealused rahasummad CCIPB-le mingit majanduseelist, kuivõrd need ei võimaldanud vähendada tegevuskulusid, mida ta lennujaama käitajana tavapäraselt kandma pidi. CCIPB kui riikliku vara kasutaja, kelle ülesanne on nimetatud hooldus-, nõuetelevastavuse tagamise ja täiustamistööde teostamine, oli vaid kõnealuste summade „edasiandja".

(195) CCIPB väitel toimivad kontsessiooni andnud ametiasutus ja kohalikud organid kõnealuseid taristutoetusi andes täiesti loomulikult lennujaamataristu omanikena, avalike teenuste kontsessiooni raames, et tagada osutatava lennujaamateenuse vastavus nõuetele, tagada selle püsivus ja seda täiustada, suurendades seeläbi oma vara väärtust. Tegemist on seega investeeringutega, mille tegemise kohustus langeb riigile kuuluvate seadmete omanikule ja mitte selle käitajale.

(196) CCIPB märgib lisaks sellele, et kontsessiooni lõppedes (2015. aasta lõpus) peab ta kõnealuse lennujaamataristu koos tehtud investeeringutega omanikule tagastama.

(197) Lisaks sellele ei ole kõnealused toetused mingil määral kahjustanud konkurentsi teiste naabruses asuvate lennujaamadega (Tarbes-Lourdes-Pyrénées ja Biarritz-Anglet-Bayonne), sest need lennujaamad on saanud samasuguseid toetusi oma vastavatelt kontsessiooni andjatelt.

(198) Ettevõtjalt Gaz de France 2003. aastal saadud 38 000 euro suuruse summa kohta märgib CCIPB, et see ei ole seostatav riigiga, vaid selle eraldas iseseisvalt ettevõtja Gaz de France. Liiatigi ei ole selle otsusega antud Pau lennujaamale mingit majanduseelist, sest Gaz de France toimis turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestorina. Gaz de France tegi CCIPB-le ettepaneku rajada koostootmisjaam, mis aitab lennujaamal saavutada soojatootmisel ja kliimaseadmete kasutamisel energiakokkuhoidu ning võimaldab Gaz de France'il tarnida koostootmisjaama toimimiseks vajalikku gaasi.

Kokkusobivus siseturuga komisjoni otsuse 2005/842/EÜ alusel

(199) CCIPB märgib, et komisjoni otsus 2005/842/EÜ ([30]) (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2005. aasta otsus") on vaadeldavate meetmete suhtes kohaldatav. CCIPB rõhutab, et kõnealuse otsuse kohaldamisala määratluses on toodud „avalike teenuste osutamise eest makstav hüvitis lennujaamadele […], mille teenindatavate reisijate arv ei ületanud majandushuvi pakkuva teenuse osutamisele eelnenud kahe aasta jooksul lennujaamade puhul 1 000 000 […] inimest aastas" ja „kellele kõnealuse teenuse eest makstava hüvitise suurus jääb alla 30 miljoni euro aastas" (artikkel 2). Olles seisukohal, et ta osutab avalikku lennujaamateenust, leiab CCIPB, et isegi kui lennujaamale makstud toetuste näol on tegemist riigiabiga, on tegemist siseturuga kokkusobiva abiga, mille suhtes ei kohaldata eelneva teatamise nõuet üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse alusel.

Kokkusobivus siseturuga 2005. aasta suuniste põhjal

(200) CCIPB väidab täiendavalt, et Pau lennujaama ja CCIPB saadud toetused vastavad 2005. aasta suunistes toodud siseturuga kokkusobivuse kriteeriumidele.

6.2.2. RYANAIR

(201) Ryanair ei nõustu komisjoni lähenemisega, mille kohaselt ühendati CCIPB sõlmitud kaks lepingut, neist üks Ryanairiga ja teine AMSiga, üheks eeldatava riigiabiga seotud juhtumiks. Lennuettevõtja lisab, et AMSi ja Pau lennujaama seostele keskenduv uurimine on vastuolus Ryanairi pakkumise kaubanduseduga, sellega, et AMSil on palju kliente (sealhulgas mitte üksnes lennujaamad) ning et kõnealust ärimudelit rakendatakse järjest rohkem ka teiste lennuettevõtjate veebilehtedel.

6.2.2.1. ***Konsultandi 30. märtsi 2011. aasta aruanne***

(202) Ryanair ei nõustu konsultandi aruandes toodud teatud järeldustega, eeskätt kolme järgmise väitega ([31]):

a) „Ryanairi veebisait tundub olevat võrreldav teiste lennuettevõtjate veebisaitidega, millel pakutakse tasulist reklaami üldjuhul küllalt vähe ning kus reklaamijateks ei ole lennujaamad". Ryanair väidab, et ei ole kohane kinnitada, et teised lennuettevõtjad ei avalda oma veebisaitidel tasulist reklaami. Ettevõtja märgib, et selline tegevus on järjest enam levinud ning et väikese pakkumisega seotud piirkondlikud lennujaamad vaatlevad nende klientideks olevate odavlennuettevõtjate veebisaite järjest enam soodsa võimalusena reklaami avaldamiseks. Ryanair on samas lennuettevõtja, kes on oma veebisaidil reklaaminud ka parkimisteenust, mida osutab esimese kategooria lennujaam, kelle kliendiks lennuettevõtja on.

b) Ryanair rõhutab, et ei saa nõustuda väitega, mille kohaselt lennujaamad ei ole võrreldavad teiste tema veebisaidil reklaami avaldajatega, kuivõrd reisijatele osutatavaid lennujaamateenuseid ei ole võimalik lahutada Ryanairi enda poolt reisijatele osutatud teenustest. Lennuettevõtja väidab, et reisijad, kes näevad lennujaama reklaami tema veebisaidil, toovad lennujaamale lisatulu sõltumata sellest, kas nad reisivad Ryanairiga või mitte. Ryanair leiab sellest tulenevalt, et tema veebisaidil reklaami avaldavate lennujaamade olukord on vastupidiselt komisjoni väidetule, sarnane teiste reklaami avaldajate, nagu hotellid ja autorendiettevõtjad, omale.

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

([31]) Ametliku uurimismenetluse laiendamise otsuse põhjendus 38.

c) Ryanair ei nõustu seisukohaga, et „konsultant seab üldises plaanis kahtluse alla lennujaamade tegevuse ratsionaalsuse, kui nad kulutavad oma raha lennuettevõtjate heaks, meelitades kliente nende lendudele, samas kui selle tulemusena lisanduvad reisijad suurendavad otseselt kõnealuste lennuettevõtjate kasumit". Ryanair leiab, et asjaolu, et turundusteenuste osutamine toob kasu reklaamiruumi pakkujale, st Ryanairile, ei tähenda seda, et see ei tooks samaaegselt kasu ka kõnealuseid teenuseid ostvale lennujaamale. Asjaolu, kas lennujaam avaldab Ryanairi veebisaidil reklaami või mitte, ei ole lennuettevõtja jaoks eriti oluline, sest tema lendude täituvus nende lennujaamade puhul, kes on AMSiga sõlminud reklaamilepingu, on samas suurusjärgus kui nende lennujaamade puhul, kes vastavat lepingut ei ole sõlminud. Ryanair lisab, et piirkondlikel lennujaamadel, kelle turupositsioon ei ole väga tugev, on reklaami avaldamise näol tegemist hädavajadusega. Ta kinnitab samuti, et ei nõustu komisjoni lähenemisega, mis keskendub lennuettevõtja saadavatele eelistele, kuivõrd turutingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei nõua, et teatud meede ei tooks mingit kasu kolmandale isikule, kelleks võib olla reklaamiruumi pakkuja. Ryanair rõhutab, et turundusteenuste lepinguid, mis AMS on sõlminud lennujaamadega, tuleb eristada lepingutest, mis on lennujaamadega sõlminud Ryanair, ning need ei sõltu „eelisest", mida ettevõtja väidetavalt saab tänu lennujaama reklaamile veebisaidil ryanair.com.

6.2.2.2. ***AMS ja Ryanair kui üks abisaaja***

(203) Ryanair leiab, et lennujaamateenuste leping, mille CCIPB temaga sõlmis, ja AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping on kaks eraldi ja iseseisvat lepingut, mis hõlmavad erinevaid teenuseid ning nende vahel puuduvad mis tahes seosed, mis õigustaksid nende käsitamist kui meetmete ühist alust. Ryanairi väitel toovad AMSiga sõlmitud lepingud kasu reklaamiteenuste ostjale CCIPB-le ning nende eesmärk ei ole suurendada lennuettevõtja lendude täituvust või lennuettevõtja käitatavatel lennuliinidel saadavat tulu.

6.2.2.3. ***Riigi ressursid ja meetme riigiga seostatavuse puudumine***

(204) Ryanair ei nõustu väitega, mille kohaselt CCIPB tehtud otsused on seostatavad riigiga, ja kinnitab, et lepingute alusel, mis CCIPB sõlmis Ryanairi ja AMSiga, ei toimunud mitte mingit Prantsuse riigi ressursside üleandmist.

(205) Ryanair kinnitab, et CCIPBd ei saa vaadelda Prantsuse riigi teise tahuna ning et riigiga seostatavust ei saa põhjendada üksnes asjaoluga, et CCIPB näol on tegemist riigi osalusega äriühinguga ning et ta on seetõttu Prantsuse riigi kontrolli all. Lennuettevõtja on seisukohal, et komisjon peab uurima avalik-õiguslike asutuste osa otsustes, mis CCIPB tegi Ryanairi ja AMSi suhtes.

(206) Lisaks sellele osutab Ryanair Prantsuse kohtute kohtupraktikale, mille alusel ta väidab, et kaubandus-tööstuskojad on iselaadi asutused, mida iseloomustab kahetine laad, ning et neid tuleks käsitada „avalike majandusasutuste" kategooriasse kuuluvate asutustena.

(207) Riigi osaluse kohta eelnimetatud otsustusprotsessis väidab Ryanair, et riiki tuleb teavitada vaid teatud otsustest ning seda üksnes tagantjärele.

6.2.2.4. ***Äriplaan***

(208) Ryanair väidab, et äriplaani puudumist 2005. aasta lepingute sõlmimise kuupäeval ei saa kasutada tõendina selle kohta, et sõlmitud lepingud ei ole vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile.

6.2.2.5. ***Ryanairi 10. aprilli 2013. aasta märkused***

(209) Ryanair edastas 10. aprillil 2013 komisjonile kaks ettevõtja Oxera sõnastatud märkust ja professor Damien P. McLoughlini koostatud analüüsi.

Oxera esimene märkus – turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse kontrollimiseks tehtud võrdlusanalüüsi käigus kindlaksmääratud ja võrdlusaluseks võetav turuväärtus. Ryanairiga seotud riigiabi juhtum, Oxera koostatud märkus Ryanairile, 9. aprill 2013

(210) Oxera peab ekslikuks komisjoni rakendatud metoodikat, mille kohaselt võrdlusaluseks saab võtta vaid uurimisaluse lennujaamaga samas teeninduspiirkonnas paiknevaid lennujaamu.

(211) Oxera rõhutab, et võrdlusalustes lennujaamades saadavaid turu võrdlushindu ei mõjuta ümbritsevatele lennujaamadele antav riigiabi. Seega on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel võimalik usaldusväärselt hinnata võrdlusaluseks võetavat turuväärtust.

(212) Selle põhjused on järgmised:

a) võrdlusanalüüse on sageli teostatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel juhtumite puhul, mis ei ole seotud riigiabiga;

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

c) samas teeninduspiirkonnas asuvad lennujaamad ei konkureeri tingimata üksteisega ning esitatud aruandes võrdlusalusena toodud lennujaamad konkureerivad sama teeninduspiirkonna riigi omandis olevate lennujaamadega piiratud ulatuses [vähem kui kolmandiku võrdlusaluseks võetud lennujaamadega samas teeninduspiirkonnas asuvate ärilistel alustel tegutsevate lennujaamade omanikuks on täiel määral riik ja mitte ühegi võrdlusaluseks võetud lennujaamadega samas teeninduspiirkonnas asuva lennujaama suhtes ei ole algatatud riigiabimenetlust (aprillis 2013)];

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

e) turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavad lennujaamad ei kehtesta hindu, mis on piirkuludest madalamad.

Oxera teine märkus – turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse kontrollimiseks tehtud kulude-tulude analüüsi aluseks olevad põhimõtted. Ryanairiga seotud riigiabi juhtum, Oxera koostatud märkus Ryanairile, 9. aprill 2013

(213) Oxera märgib, et komisjonile esitatud aruannetes kajastatud kulude-tulude analüüsis lähtus ta põhimõtetest, mida oleks kohaldanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, ning kasutas lähenemisviisi, mis tuleneb komisjoni varasematest otsustest.

(214) Tulude-kulude analüüsi aluseks olevad põhimõtted on järgmised:

a) hindamine toimub vahemike kaupa;

b) varasema äriplaani olemasolu ei ole tingimata vajalik;

c) kui lennujaama lennuliiklus ei ole ülekoormatud, loetakse ühe kassa süsteemil põhinevat lähenemisviisi asjakohaseks;

d) arvesse võetakse ainult tegutseva lennujaama majandustegevusega seotud tulusid;

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

f) lepingute kasumlikkuse hindamisel tuleb kajastada ka tulevasi rahavoogusid.

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

Professor Damien P. McLoughlini analüüs – kaubamärgi konsolideerimine: kuidas ja miks peaksid väikesed kaubamärgid investeerima turundusse, Ryanairi jaks koostatud märkus, 10. aprill 2013

(216) Dokumendi eesmärk on tuua välja äriloogika, mis selgitab, miks piirkondlikud lennujaamad otsustavad osta AMSilt reklaamiruumi veebisaidil ryanair.com.

(217) Maailmas on palju suuri, tuntud ja aktiivselt kasutatavaid lennujaamu. Nõrgemad konkurendid peavad oma tegevuse arendamiseks ületama tarbijate staatilise ostukäitumise. Väiksemad piirkondlikud lennujaamad peavad leidma võimaluse edastada oma kaubamärgiga seotud sõnumit pidevalt võimalikult laiale avalikkusele. Tavapärased turunduskommunikatsiooni vormid nõuavad suuri kulutusi, mis ületavad nende võimalused.

(218) AMSi vahendusel avaldatav reklaam:

a) annab võimaluse jõuda olulise osa tarbijateni, kes kavatsevad osta reisi;

b) toob kaasa suhteliselt madalad kulud (võrguside turutariif);

c) võimaldab edastamist müügipunktis;

d) võimaldab luua loovat reklaami.

6.2.2.6. ***Ryanairi 20. detsembri 2013. aasta märkused***

(219) 20. detsembril 2013 esitas Ryanair märkused AMSile teostatud maksete kohta. Ryanair ei nõustu komisjoni esialgse hinnanguga, mille kohaselt AMSile tehtud maksete näol on tegemist lennujaama kuludega, väites, et selle lähenemise puhul ei võeta arvesse teenuste väärtust, mida AMS osutas lennujaamale. Lennuettevõtja leiab lisaks sellele, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumil põhineva analüüsi puhul tuleks eristada turundusteenuste ostmist turuhinnaga ja sellega seotud lennujaama ja lennuettevõtja vahelist lepingut.

(220) Oma väidete toetuseks esitab Ryanair analüüsi, milles on võrreldud AMSi hindu teiste reisidele pühendatud veebisaitide samaväärsete teenuste eest kehtestatud hindadega ([32]). Analüüsi põhjal leitakse, et AMSi kehtestatud hinnad on võrdlusaluseks võetud veebisaitide kehtestatud hindadest keskmiselt madalamad või asuvad keskmises hinnavahemikus.

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

(222) Ryanair leiab, et kui komisjon kohaldab jätkuvalt AMSiga sõlmitud lepingu ja Ryanairi lennujaamateenuste lepingu suhtes üht ja sama turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi (lähenemisviis, millega Ryanair ei nõustu), ei tohiks alahinnata teenuste väärtust, mida AMS on lennujaamadele osutanud.

(223) Lisaks sellele osutab Ryanair mitmesugustes aruannetes toodud järeldustele, mille kohaselt lennuettevõtja omab tugevat üleeuroopalist kuvandit, mis võimaldab tal oluliselt väärtustada oma reklaamiteenuseid.

6.2.2.7. ***Ryanairi 17. jaanuari 2014. aasta märkused***

(224) Ryanair esitas oma majandusliku nõustaja koostatud aruande, mis hõlmas põhimõtteid, mida lennuettevõtja väitel tuleks kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kasumlikkuse kriteeriumi suhtes ja mis hõlmavad samaaegselt lennujaamade ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid ning samade lennujaamade ja AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste lepinguid ([33]). Ryanair rõhutas, et kõnealune aruanne ei sea kahtluse alla tema seisukohta, mille kohaselt tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldada AMSi lepingute ja lennujaamateenuste lepingu suhtes eraldi.

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

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

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

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

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

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

(229) Aruandes on näidatud, et rahavoogudel põhinevat lähenemisviisi tuleks eelistada kapitaliseerimismeetodile, mille puhul AMSiga seotud kulutusi käsitataks mittemateriaalse varaga (st lennujaama kaubamärgi väärtusega) seotud kapitalikuludena. Reklaamikulud oleks võetud arvesse mittemateriaalse varana ning seejärel amortiseeritud kõnealuse vara kasulikkusea jooksul, nähes ette nende jääkväärtuse lennujaamateenuste lepingu lõppemisel. Selle lähenemise puhul ei võeta samas arvesse täiendavat tulu, mida lennujaam saab seoses Ryanairiga lennujaamateenuste lepingu sõlmimisega, samuti on keeruline hinnata immateriaalse vara väärtust seoses kaubamärgiga seotud kulutustega ja selle väärtuse ajalist kestust.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) AMS teatab, et ta ei ole saanud riigiabi ning et CCIPB on toiminud tema suhtes turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaselt.

(231) AMS väidab, et summad, mis CCIPB maksis AMSile turundusteenuste eest, olid vastavuses turuhindadega ning et kõnealused teenused olid lennujaama jaoks reaalse väärtusega.

(232) AMS kinnitab, et uurimismenetluse laiendamise otsuses osutatud konsultandi aruandes toodud kolm järgmist väidet on ekslikud järgmistel põhjustel:

a) „Ryanairi veebisait tundub olevat võrreldav teiste lennuettevõtjate veebisaitidega, millel pakutakse tasulist reklaami üldjuhul küllalt vähe ning kus reklaamijateks ei ole lennujaamad.” – AMS ei nõustu väitega, et teised lennuettevõtjad ei avalda oma veebisaidil tasulist reklaami. Ettevõtja väitel võib see isegi nii olla, kuid ryanair.com on selles valdkonnas lihtsalt teerajaja rollis. AMS märgib, et Ryanairi veebisait erineb selle poolest, et oma populaarsuse tõttu pakub ta reklaamiavaldajale suurt huvi. AMS märgib, et lennujaamade jaoks on reklaami avaldamine veebisaidil ryanair.com eriti huvipakkuv, sest see reklaam on väga hästi suunatud potentsiaalsetele reisijatele, võimaldab suurendada lennundusega mitteseotud tulusid ja kasvatab lennujaama tuntust rahvusvahelisel tasandil.

b) „Lennujaamad ei ole võrreldavad teiste võimalike reklaami avaldajatega lennuettevõtjate, nagu Ryanair, veebisaitidel, kuivõrd teenuseid, mida lennujaam osutab reisijatele, erinevalt teistest teenustest, nagu majutus- või autorenditeenused, ei ole nende teenuste laadi tõttu võimalik lahutada lennuettevõtja enda poolt reisijatele osutatud teenustest.” – AMS kinnitab, et teenused, mida lennujaam osutab reisijatele (nagu jaemüük, parkimine, toitlustuskohad jne), on hõlpsalt eristatavad teenustest, mida osutab reisijatele Ryanair. AMS lisab, et asjaolu, kas teenused, mida lennujaam osutab reisijatele, on „seotud” või mitte Ryanairi osutatud teenustega, ei vähenda lennujaama huvi seda liiki reklaami vastu. AMSi väitel kehtivad samad põhjendused ka eraõiguslike lennujaamade puhul, kes maksavad lennuettevõtja osutatud teenuste eest ning Ryanairi partneritest hotellide ja autorendiettevõtjate teenuste eest, mida võib samuti käsitada Ryanairi teenustega seotud (või mitteseotud) teenustena.

c) „Ei saa pidada ratsionaalseks lennujaamade tegevust, kes kulutavad oma raha lennuettevõtjate heaks, meelitades reisijaid nende lennuettevõtjate samadesse sihtkohtadesse suunduvatele lendudele, samas kui selle tulemusena lisanduvad reisijad suurendavad otseselt kõnealuste lennuettevõtjate kasumit.” – AMS märgib, et lennujaamad avaldavad veebisaidil ryanair.com reklaami seetõttu, et nad soovivad suurendada saabuvate reisijate arvu, mis toob üldjuhul lennujaamade jaoks kaasa lennundusega mitteseotud tulude suurenemise. AMS lisab, et lennujaamadel on samuti vaja avaldada reklaami selleks, et suurendada oma rahvusvahelist tuntust, ning et nende lähenemisviis on võrreldav selliste suurte rahvusvaheliste ettevõtete nagu Coca-Cola, McDonald's, Nike jne reklaamiga. AMS väidab, et asjaolul, kas lennujaam avaldab reklaami Ryanairi veebisaidil või mitte, ei ole lennuettevõtja jaoks erilist tähtsust, kuivõrd see ei muuda reisijate koguarvu ning asjaolu, et Ryanair võib veebisaidil ryanair.com avaldatud reklaami tõttu saada mingi eelise või mitte, ei ole lennujaama jaoks ärilises mõttes oluline.

(233) AMS rõhutab, et ei ole mingit põhjust kahelda äriloogikas, mille alusel lennujaam otsustas avaldada reklaami veebisaidil ryanair.com, kui teenuseid pakutakse turuhinnaga. Ettevõtja lisab, et piirkondlikud lennujaamad vajavad seda liiki reklaami äraelamiseks ja majanduskasvu tagamiseks.

(234) AMS leiab, et Ryanairi veebisaidil avaldatav reklaam võimaldab suurendada saabuvate reisijate hulka, kes suurendavad lennujaama lennundusega mitteseotud tulusid palju olulisemal määral kui välisriiki suunduvad lahkuvate lendude reisijad. Ta järeldab sellest, et otstarbekam on avaldada saabuvatele reisijatele suunatud kaubanduslikku reklaami Ryanairi veebisaidil, kui suunata reklaam kohalikele reisijatele ajalehtede või muude meediaväljaannete vahendusel.

(235) AMS väidab, et 2005. aasta suuniseid ei saa kohaldada lennujaama ja turundusteenuste osutajate vahelistele suhetele ning asjaolu, et AMSi emaettevõtja on lennuettevõtja, ei ole piisav selleks, et kõnealuseid suuniseid kohaldada.

6.3. *HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE ESITATUD MÄRKUSED PÄRAST* EUROOPA LIIDU TEATAJAS *AVALDATUD TEATIST, MILLEGA KUTSUTI LIIKMESRIIKE JA HUVITATUD KOLMANDAID ISIKUID ESITAMA MÄRKUSI UUTE SUUNISTE KOHALDAMISE KOHTA KÕNEALUSE JUHTUMI SUHTES*

6.3.1. AIR FRANCE

(236) Air France ei nõustu sellega, et uusi suuniseid kohaldatakse lennujaama käitajatele antava abi suhtes isegi juhul, kui kõnealust abi anti enne nende suuniste avaldamist, tuues välja järgmised põhjused:

a) Air France väidab, et sel juhul oleks tegemist uute suuniste tagasiulatuva kohaldamisega, mis annaks eelise ebaõigelt käitunud ettevõtjatele, seadustades nende toimingud, mis ei olnud kooskõlas kõnealuste meetmete võtmise ajajärgul kohaldatud suunistega. Selline lähenemisviis karistaks ettevõtjaid, kelle tegevus oli kooskõlas 2005. aasta suunistega ja kes hoidusid riiklike vahendite vastuvõtmisest;

b) Air France väidab samuti, et uute suuniste kohaldamine lennujaamadele antavate tegevustoetuste suhtes, mida neile anti enne kõnealuste suuniste jõustumist, on vastuolus üldiste õiguspõhimõtete ja Euroopa kohtupraktikaga.

(237) Air France väidab, et uute suuniste kohaldamise tulemusena antakse eelis uutele ettevõtjatele turgu valitsevate ettevõtjate arvel. Võimaldades uuel ettevõtjal maksta vaid oma kuludele täiendavalt lisanduvat osa, diskrimineerivad need suunised lennujaama varasemaid kasutajaid, kes peavad maksma suuremaid tasusid.

(238) Air France tuletab meelde, et kuigi teoreetiliselt võib lennujaama taristule mittediskrimineeriva juurdepääsu nõue tunduda hõlpsalt täidetavana, on tegelik olukord sellest erinev ning teatud käitamismudeleid diskrimineeritakse teadlikult.

6.3.2. CCIPB

(239) CCIPB viitab oma varasematele märkustele ja esitab analüüsi, milles kirjeldatakse põhjendusi, miks taristutoetused, isegi kui neid käsitatakse tema kasuks antava tegevusabina, oleksid kooskõlas uute suuniste punkti 5.1.2 sätetega, mis võimaldavad tagantjärele lubada enne nimetatud suuniste jõustumist lennujaamadele antud tegevustoetusi.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Kõnealune valitsusväline organisatsioon esitas märkused, milles kritiseeritakse uusi suuniseid ja komisjoni lennundussektoris siiani tehtud otsuseid, väites, et need avaldavad laastavat mõju keskkonnale.

7. **PRANTSUSMAA MÄRKUSED**

7.1. *PRANTSUSMAA MÄRKUSED PÄRAST AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMIST*

7.1.1. 2005. AASTA LENNUJAAMATEENUSTE LEPING

(241) Prantsusmaa on seisukohal, et 2005. aasta lennujaamateenuste lepingus tuuakse üksnes välja lennujaama hinnatingimused, mis on avalikud ja mida kohaldatakse samalaadselt kõikide lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes.

(242) Parkimistasude kohta on lennujaama hinnaeeskirjades nähtud ette, et neid tasusid tuleb maksta alates hetkest, millal lennuk peatub lennujaamas rohkem kui kaks tundi. Seega tuleb Prantsusmaa väitel pidada normaalseks, et kui Ryanairi lennukite maapealse teenindamise aeg piirdub üldjuhul 25 minutiga, ei esitata sellele lennuettevõtjale tavapäraselt nõuet parkimistasude maksmiseks.

(243) Samuti tuleb valgustustasu maksta vaid juhul, kui lennuradade valgustust kasutatakse (st öisel ajal või halva nähtavuse korral). Prantsusmaa väidab, et kuivõrd Ryanairi lennud toimuvad ainult päevasel ajal, ei ole vajadust valgustusteenust kasutada ning vastavat tasu ei pea maksma.

7.1.2. TSIVIILLENNUNDUSMAKS

(244) Prantsusmaa esitas täpsustusi punktis 4.3.2 kirjeldatud lennujaamamaksu ning tsiviillennundusmaksu kohta.

(245) Üldise maksuseadustiku artikli 302a punktis K sätestatud tsiviillennundusmaksu võtab riik lennutranspordiettevõtjatelt ning selle abil rahastatakse tsiviillennunduse peadirektsiooni selliste ülesannete täitmist, mida ei rahastata osutatud teenuste eest saadavate tasude abil. Maksu suurus arvestatakse Prantsusmaalt lahkuvate lendude reisijate arvu ning pardale laaditava kauba või posti kaalu alusel. Ühendusesisene maksutariif on kindlaks määratud eespool osutatud artiklis ja see on kogu Prantsusmaa territooriumil sama suur. Tariifi määrab kindlaks ja maksu kogub riik ning lennujaamade käitajad ei ole nende toimingutega seotud.

7.1.3. LEPING, MIS SEOB CCIPB ÄRIÜHINGUGA AMS

(246) Teavitamismenetluse aluseks oleva CCIPB ja AMSi vahelise lepingu kohta väidavad Prantsuse ametiasutused, et kõnealuses lepingus on sätestatud, et AMSil on ainuõigus pakkuda turundusteenuseid reisidele pühendatud veebisaidil www.ryanair.com. Prantsusmaa märgib, et kõnealune veebisait pakub samas ka paljudest Euroopa lennujaamadest lähtuvaid lende.

(247) Prantsusmaa märgib, et CCIPB on esitanud dokumendid, mis kuuluvad veebisaidi www.voyages-sncf.com kaubandusliku pakkumise hulka ja milles pakutavad teenused tunduvad küllalt lähedased AMSi lepingus toodud pakkumisele. Toodud teenuste väärtus on […] eurot ilma maksudeta, st […] koos kõikide maksudega, ning see summa on võrreldavas suurusjärgus Ryanairi tütarettevõtja küsitud hindadega.

(248) Prantsusmaa leiab, et arvesse tuleb võtta ka kõnealuse lepingu teisi iseloomulikke jooni ja eelkõige järgmist:

— lepingu viieaastane tähtaeg;

— lepingu sõlmimise tingimused, eeskätt eelneva hankemenetluse korraldamata jätmine seoses teenuste ostmisega avatud sektorile vastavas sektoris;

— kõnealuste turundusteenuste hinnakujundus, sh asjaolu, et hinnad kinnitati kindlasummaliste hindadena eelnevalt ja mitte tagantjärele, võttes arvesse veebisaidi www.ryanair.com internetiliikluse statistikat;

— ainuõiguse klauslid seoses täiendavate teenuste osutamisega (sõidukite rentimine, majutus), millega piiratakse neile juurdepääsu üksnes sellistele ettevõtjatega, kellega Ryanairi kontsernil on sõlmitud kaubandusleping.

7.2. *PRANTSUSMAA KOMMENTAARID HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA, MIS ESITATI PÄRAST AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMIST*

(249) Prantsusmaa ei soovinud esitada kommentaare huvitatud kolmandate isikute märkuste kohta, mis saadi pärast ametliku uurimismenetluse algatamist.

7.3. *PRANTSUSMAA MÄRKUSED PÄRAST AMETLIKU UURIMISMENETLUSE LAIENDAMIST*

7.3.1. VÄIDETAV LENNUETTEVÕTJATELE ANTUD ABI

(250) Prantsusmaa on seisukohal, et majanduseelise andmise väljaselgitamiseks tuleb lennujaamateenuste ja turundusteenuste lepinguid hinnata koos iga vaadeldava perioodi puhul.

(251) Prantsusmaa leiab seejuures, et CCIPB tegevust tervikuna ja CCIPB tegevust lennujaama käitajana ning lennujaama käitaja tegevust kontrolliva või tema rahastamisse sekkuva riigi või muude avalik-õiguslike asutuste tegevust tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel hinnata koos, käsitledes seejuures nende suhet Ryanairi ja AMSiga.

(252) Prantsusmaa leiab samas, et kaalutlused, millest lähtuvalt avaliku sektori asutused osalevad teatud rahastamistes, et tugine üksnes lennujaama kasumlikkuse kriteeriumile, vaid lennujaama tegevuse piirkonnale avaldatavatele laiematele majanduslikele ja sotsiaalsetele mõjudele, mida turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja kriteeriumi puhul arvesse ei võeta.

(253) Prantsusmaa viitab seejuures CCIPB kahele uuringule, mis tehti 2005. ja 2011. aastal lennuettevõtja Ryanair lennuliikluse mõju kohta. Prantsusmaa väitel ilmneb neist uuringutest lennuliini oluline majanduslik mõju piirkonnale.

(254) Mis puudutab kahtlusi, mida komisjon väljendas menetluse laiendamise otsuses ning mis puudutasid 2003. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingu ja 2005. aasta lepingute alusel antud võimaliku abi kokkusobivust siseturuga, märgib Prantsusmaa, et ta ise teatas kõnealustest meetmetest komisjonile 2007. aasta jaanuaris, et väljendada oma kahtlusi ja saada komisjonilt kinnitus, et ühenduse abiga seotud eeskirjade kohaselt on 2005. aasta lepingute alusel antud võimalik abi lubatav. Prantsusmaa leiab, et ta ei ole selles osas suuteline tooma täiendavaid tõestusi kokkusobivuse kohta.

(255) Prantsusmaa kinnitab CCIPB rahastatud lennuettevõtjate olulist mõju piirkondlikule majandusarengule. Samas ei saa Prantsusmaa selle põhjal kinnitada kõnealuste meetmete kokkusobivust siseturuga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel ega üldist majandushuvi pakkuvate teenuste suhtes kohaldatavate eeskirjadega.

7.3.2. LENNUJAAMALE ANTUD FINANTSTOETUS

(256) Seoses Pau lennujaamale antud rahalistes toetustes sisalduva riigiabiga leiab Prantsusmaa, et kõnealuse lennujaama, nagu ka enamiku sama suurusega lennujaamade puhul ei põhine toetusi andvate avaliku sektori asutuste investeerimisotsused mitte kontsessionäärilt otseselt tagasi saadaval kasul, vaid lennujaama tegevusest tuleneval sotsiaalsel ja majanduslikul mõjul piirkonnale.

(257) Prantsusmaa osutab seejuures punktis 4.3.2 nimetatud julgeoleku ja ohutusega seotud ülesannete täitmise rahastamise õiguslikule vahendile. Prantsusmaa leiab, et see vahend välistab lennujaama käitajate puhul riigi ülesannete hulka kuuluvate julgeoleku ja ohutusega seotud ülesannete täitmisel tehtud kulude mis tahes ülemäärase hüvitamise. Prantsusmaa väidab, et summad, mis riik maksab ohutusega (tuletõrjemeeskonnad. -varustus ja -sõidukid, loomade hukkumist vältivad meetmed, piirded) ja julgeolekuga (reisijate ja nende pagasi kontrollimiseks ettenähtud isikud ja varustus) seotud ülesannete täitmiseks, ei hõlma endas riigiabi.

7.4. *PRANTSUSMAA KOMMENTAARID HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA, MIS ESITATI PÄRAST AMETLIKU UURIMISMENETLUSE LAIENDAMIST*

(258) Prantsusmaa ei soovinud esitada kommentaare huvitatud kolmandate isikute märkuste kohta, mis saadi pärast ametliku uurimismenetluse laiendamist.

7.5. *PRANTSUSMAA KOMMENTAARID UUTE SUUNISTE KOHALDAMISE KOHTA KÄESOLEVA JUHTUMI SUHTES*

(259) Prantsusmaa märgib, et uued suunised on tegevustoetuste osas endistest eeskirjadest paindlikumad. Nende tagasiulatuv kohaldamine kõikide abimeetmete suhtes võimaldab Prantsusmaa väitel vältida liiga ranget suhtumist teatud lennujaamades esinenud olukorra suhtes.

(260) Prantsusmaa leiab siiski, et pärast uute suuniste jõustumist suhtutakse investeerimisabisse varasemast rangemalt, kuivõrd uutes suunistes on nähtud ette abi maksimaalne osakaal sõltuvalt lennujaama suurusest.

7.6. *PRANTSUSMAA KOMMENTAARID HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE ESITATUD MÄRKUSTE KOHTA SEOSES UUTE SUUNISTE KOHALDAMISEGA KÄESOLEVA JUHTUMI SUHTES*

(261) Prantsusmaa ei soovinud esitada kommentaare huvitatud kolmandate isikute esitatud märkuste kohta seoses uute suuniste kohaldamisega käesoleva juhtumi suhtes.

8. **HINDAMINE**

(262) Kõnealuste meetmete hindamiseks tuleb eristada lennuettevõtjatele antud võimalikku abi (käesoleva otsuse punkt 8.1) ja Pau lennujaama käitajale rahaliste maksete näol antud võimalikku abi (käesoleva otsuse punkt 8.2).

8.1. *LENNUETTEVÕTJATE KASUKS VÕETAVAD MEETMED*

8.1.1. ABI OLEMASOLU EUROOPA LIIDU TOIMIMISE LEPINGU ARTIKLI 107 LÕIKE 1 TÄHENDUSES

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

(264) Et meedet võiks käsitada riigiabina, peavad olema korraga täidetud järgmised tingimused: 1) kõnealust meedet rahastatakse riigi ressurssidest ja see on seostatav riigiga, 2) meede annab majandusliku eelise, 3) antav eelis on valikuline, 4) kõnealune meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust, 5) meetmest kasusaaja on ettevõtja Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, mis eeldab, et ta tegeleb majandustegevusega.

8.1.1.1. ***Riigi ressursid lepingutes, mis CCIPB sõlmis vaadeldaval ajavahemikul lennuettevõtjatega***

(265) Turundusteenuste ja lennujaamateenuste lepingud sõlmiti ühelt poolt lennuettevõtjate ja teiselt poolt CCIPB vahel.

(266) Prantsusmaa õigusaktide kohaselt on kaubandus-tööstuskojad riiklikud asutused. Kehtiva äriseadustiku artiklis L710-1 on sätestatud: „Kaubandus-tööstuskodade võrgustiku piirkondlike asutuste või kodade ülesannete hulka kuulub riiki ja elanikkonda vahendava organina tööstus- ja kaubandusettevõtjate ja teenuseosutajate huvide esindamine riigiasutuste või välisriikide ametiasutuste ees. Nende tegevus mitmete asjaomaste poolte vahendamisel ei või kahjustada õigusaktide või kehtivate eeskirjade alusel ametkondlikele või ametkondadevahelistele organisatsioonidele usaldatud ülesannete täitmist ega kohalike omavalitsuste tegevust nende vaba haldustegevuse raames. Võrgustik ja kõik sellesse kuuluvad piirkondlikud asutused või kojad aitavad kaasa majanduslikule arengule, atraktiivsuse tõstmisele ja maakasutuse planeerimisele ning abistavad ettevõtteid ja nende ühendusi, täites määruses sätestatud tingimustel nende eesmärkide saavutamiseks mis tahes üldist huvi pakkuvaid avalikke ülesandeid."

(267) Sama sättega nähakse ette:

„Selleks võib iga võrgustikku kuuluv asutus või koda, võttes vajaduse korral arvesse tema suhtes kohaldatavaid valdkondlikke kavasid, täita järgmisi ülesandeid:

1. Üldist huvi pakkuvad ülesanded, mille täitmine on talle usaldatud seaduse või eeskirjade alusel;

2. Ettevõtetele ning ettevõtete asutajatele ja ülevõtjatele pakutavad tugi-, abi-, suhtekorraldus- ja nõuandemeetmetega seotud ülesanded, võttes seejuures arvesse konkurentsiõiguse valdkonnas kehtivate õigusaktide ja eeskirjade sätteid;

3. Ettevõtete rahvusvahelise arengu ja nende toodangu ekspordi edendamise meetmetega seotud ülesanded, koostöös Prantsusmaa ettevõtete rahvusvahelise arengu agentuuriga;

4. Põhi- või täiendõpet hõlmavad ülesanded, eeskätt riiklike ja eraõiguslike koolitusettevõtete rajamise, haldamise või rahastamise teel;

5. Sisseseade hankimine ja haldamine eeskätt sadamate ja lennujaamade jaoks,;

6. Turunduslikud ülesanded, mille täitmise on talle usaldanud avalik-õiguslik isik või mis on vajalikud tema muude ülesannete täitmiseks;

7. Mis tahes ekspertiisi, konsulteerimist või uuringut hõlmavad ülesanded mille on tellinud riigiasutused seoses tööstust, kaubandust, teenuste osutamist, majandusarengut, kutseõpet või maakasutuse planeerimist puudutavate küsimustega, ilma et see kahjustaks kõnealuse asutuse või koja enda algatatud tegevust."

(268) Äriseadustiku artiklis L710-1 on lisaks sätestatud: „Prantsusmaa kaubandus-tööstuskodade assamblee, piirkondlikud kaubandus-tööstuskojad ning kaubanduskohtute ühendused on riigi järelevalve all olevad riiklikud asutused, mille

juhid valitakse ettevõtete juhtide seast."

(269) Selle sätte sõnastus on vaatlusaluse perioodi 2003–2010 jooksul muutunud. Samas on õigusakti aluspõhimõtted jäänud samaks. Kogu vaadeldava ajavahemiku jooksul on kaubandus-tööstuskojad, nagu CCIPB, jäänud seaduse alusel tegutsevateks riigiasutusteks, mis on riigi järelevalve all ja mida haldavad ettevõtete juhtide seast valitud juhid. Teiselt poolt, olles vahendajad elanikkonna ja riigi vahel, on nende olemasolu ja tegevuse esmane eesmärk (äriseadustiku artikli L710-1 kohaselt) täita seaduse alusel neile usaldatud üldhuvi pakkuvaid ülesandeid, mis eeskätt seisnevad tööstuse, kaubanduse ja teenuste osutamisega seotud ettevõtjate huvide esindamises riigiasutuste ees, kohalike ettevõtjate toetamises, piirkonna atraktiivsuse suurendamises ja maakasutuse planeerimises. Kaubandus-tööstuskodade tööstus- ja kaubandustegevus on seotud nende üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmisega ning on nähtud ette nende eesmärkide saavutamiseks.

(270) Lisaks sellele tuleb märkida, et riiklikes õigusaktides, eeskätt äriseadustiku artiklis L710-1 on kaubandus-tööstuskodade jaoks sätestatud konkreetsed rahastamistingimused. Kaubandus-tööstuskodade ressursid moodustuvad eeskätt maksutuludest (üldise maksuseadustiku artikli 1600 alusel kehtestatud kaubandus-tööstuskodade kulude katmiseks kehtestatud maks), toetustest või koolitustegevusest ja transporditaristuga seotud haldustegevusest laekunud vahenditest. Seega ei pea kaubandus-tööstuskojad oma kulude katmisel arvestama üksnes oma äritegevusest saadavate tuludega. See tundub kinnitavat järeldust, mille kohaselt kaubandus-tööstuskodade tööstus- ja kaubandustegevus on seotud nende üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmisega ning on nähtud ette nende eesmärkide saavutamiseks.

(271) Prantsusmaa kinnitas seda järeldust CCIPB osas. Prantsusmaa on märkinud: „Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoda esindab 13 000 kohaliku ettevõtja huve riigiasutuste ja kohalike organite ees. […] Koja ülesannete täitmise raames, mille hulka kuulub Pau-Pyrénées lennujaama haldamine, on lennujaam muutunud oma piirkonna majanduse arengu ja edendamise vahendiks. […] See tähendab, et kaubandus-tööstuskodade ülesanded hõlmavad ka üldist huvi pakkuvat eesmärki, mis on muu hulgas seotud piirkonna majandusarengu edendamise ja piirkonna atraktiivsuse tõstmisega. Nimetatud sätted toovad ühtlasi esile asjaolu, et lennujaama varustuse haldamine on seotud nimelt selle ülesande täitmisega."

(272) Prantsusmaa lisas: „Kaubandus-tööstuskojad tegelevad järjekindlalt lobitööga oma piirkonna atraktiivsuse tõstmiseks ja uute üldkasutatavate ehitiste tutvustamiseks ning rahastavad sellist tegevust. Samuti viivad nad läbi turistidele suunatud tutvustusüritusi, osaledes mitmete selle valdkonna piirkondlike ja maakondlike struktuuride tegevuses, nagu kooskõlas turismiseadustiku artiklitega L131-4 ja L132-3 moodustatud piirkondlikud ja maakondlikud turismikomiteed […]. Piirkonna atraktiivsuse edendamise alane tegevus nõuab samaaegselt meetmeid kapitali, turgude, ettevõtete, talendikate isikute, üliõpilaste ja turistide ligimeelitamiseks, mis aitab kindlustada vahendite olemasolu ettevõtjatele ja kogu piirkonnale. Atraktiivsus on seotud ka rahvusvahelise tuntusega. Sellises tegevuses võivad osaleda ka odavalennuettevõtjad koos oma veebisaitidega. Ja lõpuks nõuavad ka piirkonna elanikud ise uute lennuliinide avamist, pakkumise mitmekesistamist ja eeskätt madala hinnaga teenuseid, mis võimaldavad neile mugavamat ja samaaegselt odavamat ühendust Euroopaga."

(273) Neist kinnitustest nähtub ühemõtteliselt, et CCIPB tegevuse peamine eesmärk ja põhjus on – nagu kõikide kaubandus-tööstuskodade puhul – esindada kõikide kohalike ettevõtjate huve tervikuna ning toetada piirkonna majandusarengu edendamist ja atraktiivsuse tõstmist. Prantsusmaa esitatud kinnitustest ilmneb samuti, et kaubandus-tööstuskoja, nagu CCIPB, jaoks ei ole kaubandustegevuse, nagu Pau lennujaama käitamine, näol tegemist kasumlikkust silmas pidava tegevusega, vaid seda tehakse eesmärgiga täita üldhuvi pakkuvat ülesannet, mille täitmine on sellele ettevõttele pandud seaduse alusel. Nagu on märgitud eespool (põhjendus 142), peab CCIPB ise end avalik-õiguslikuks asutuseks, kelle eesmärk ei ole kasumi teenimine.

(274) Eelöeldut silmas pidades tuleb kaubandus-tööstuskodasid, nagu CCIPB, käsitada avaliku sektori asutustena, kelle kõiki otsuseid tuleb samalaadselt riigi keskaparaadi või kohalike omavalitsuste otsustega käsitleda riigiabi hõlmava kohtupraktika kohaselt riigiga seostatavatena ([34]) ning antuna riigi ressurssidest ([35]). Seejuures ei saa pidada oluliseks asjaolu, et kaubandus-tööstuskodasid juhivad kaubandustöötajate, ettevõtete juhtide ja esindajate hulgast valitud isikud ja mitte teiste avaliku sektori asutuste nimetatud isikud. Tuleb arvestada, et isegi riiklike parlamentide liikmeid valivad kõik hääleõigust omavad kodanikud. Samas esindavad nad mis tahes demokraatliku riigi põhiseaduslikku võimu ja kõik nende otsused on seostatavad riigiga.

([34]) Vt näiteks Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-303/88: Itaalia vs. komisjon (EKL lk I-1433) punkt 11, ja Üldkohtu 12. detsembri 1996. aasta otsus kohtuasjas T-358/94: Riiklik lennuettevõtja Air France vs. komisjon (EKL lk II-2109) punktid 58–61.

([35]) Vt sellega seoses komisjoni 14. juuli 2004. aasta otsus kohtuasjas C 25/2004: Saksamaa – Maapealne digitaaltelevisioon (DVB-T) Berlin-Brandenburgis, põhjendus 20.

(275) Kaubandus-tööstuskodade olukord on seega erinev riigi osalusega äriühingute omast, millega seoses on Euroopa Kohus *Stardust Marine* kohtuotsuses ([36]) öelnud: „Isegi kui riik saab riigi osalusega äriühingut kontrollida ja tal on valitsev mõju kõnealuse ettevõtja toimingute üle, ei saa automaatselt eeldada, et konkreetsel juhul seda kontrolli ka tegelikult teostatakse. Riigi osalusega äriühing saab tegutseda rohkem või vähem iseseisvalt sõltuvalt talle riigi poolt jäetud autonoomia ulatusest. Seega ainuüksi asjaolu, et riigi osalusega äriühing on riigi poolt kontrollitav, ei ole piisav, et selle ettevõtja võetud meetmeid saaks käsitada riigi meetmetena. Lisaks tuleb uurida, kas ametiasutused olid ühel või teisel moel seotud nende meetmete vastuvõtmisega."

(276) Kui tegemist on meetmega, mille on võtnud riigi osalusega äriühing, kes tegeleb majandustegevusega, tuleb kindlaks määrata, kas seda äriühingut näiteks kapitaliosaluse kaudu kontrollivad avaliku sektori asutused on seotud kõnealuste meetmete vastuvõtmisega. Kaubandus-tööstuskoja olukord on erinev, kuivõrd kõnealune asutus tegeleb ise avaliku haldusega kas elanikkonda ja riiki vahendava organina või avalik-õigusliku asutuse, st üldist huvi pakkuva ülesande täitmiseks seaduse alusel loodud avaliku sektori asutuse koosseisus. Seega, selleks et määrata kindlaks, kas kaubandus-tööstuskoja tehtud otsus on riigiga seostatav, ei ole vaja kindlaks määrata, kas mõni teine avaliku sektori asutus (näiteks riik kitsas tähenduses või kommuun või muud kohalikud organid) on seotud kõnealuse otsuse vastuvõtmisega. Tegelikult vastab selline otsus kahtlemata seostatavuse kriteeriumile.

(277) Sellist lähenemisviisi on komisjon eelistanud ka oma varasemas otsustuspraktikas. Nii on komisjon kinnitanud seoses Vari kaubandus-tööstuskojaga: „Prantsusmaa õiguse alusel asutatud avaliku asutusena täidab ta oma ülesandeid piiratud geograafilisel territooriumil, teda juhib valitud juhtkond ja tema tulu pärineb äriregistrisse kantud ettevõtetelt ja äriühingutelt, seega on tema puhul tegemist ametiasutusega komisjoni direktiivi 2000/52/EÜ ([37]) tähenduses. Seega ei ole vaja määrata kindlaks, kas tegemist on riigiga seostatavate meetmetega Stardust Marine kohtuotsuse tähenduses" ([38]).

(278) CCIPB ei nõustu ametliku uurimismenetlusega hõlmatud lepingute riigiga seostatavusega, eitades riigi ja kohalike organite osalemist tema tehtud otsustes. Eespool öeldut silmas pidades tundub see väide olevat ekslik, kuivõrd CCIPB enda näol on tegemist avaliku sektori asutusega, mille otsused on riigiabi hõlmava kohtupraktika kohaselt vaieldamatult riigiga seostatavad, sõltumata teiste asutuste osalemisest nende tegemisel. Samadel põhjustel ei saa lugeda asjakohaseks CCIPB põhjendust, mille kohaselt riigi teostatav kontroll ei sisalda alluvussuhet. Nagu on juba märgitud põhjenduses 273, määratles CCIPB end menetluse algatamise otsuse kohta esitatud märkustes avalik-õigusliku asutusena, kelle eesmärk ei ole kasumi teenimine, kinnitades sellega komisjoni väidet, mille kohaselt CCIPB on avaliku sektori asutus, kelle kõik otsused on seostatavad riigiga, ilma et tuleks kontrollida teiste sarnaste asutuste osalust nende otsuste tegemisel.

(279) Ryanairi märkused on selles osas CCIPB omadega samased. Ryanair väidab eeskätt, et komisjon peaks vaatlema riigiga seostatavuse kriteeriumi, lähtudes avaliku sektori asutuste avaldatavast mõjust otsustele, mida CCIPB on teinud Ryanairi ja AMSi suhtes. Püüdes tõestada kaubandus-tööstuskodade sõltumatust riigist kitsas tähenduses, osutab Ryanair muu hulgas riiginõukogu otsusele. Selle seisukoha kohaselt ei tähenda asjaolu, et kaubandus-tööstuskojad on riigiga seotud – kuivõrd iga avalik asutus peab tehniliselt olema seotud teatud juriidilise isikuga – iseenesest alluvussuhte olemasolu. Ryanair väidab sellega seoses, et riik (kitsas tähenduses) ei ole CCIPB teatud otsuste tegemisse segatud ning teda on neist otsustest üksnes tagantjärele teavitatud. Eespool toodud kaalutlustel ei saa neid põhjendusi lugeda asjakohasteks, kuivõrd kõnealuste küsimuste puhul ei ole vaja otsida muude avaliku sektori asutuste mõju peale CCIPB enda.

(280) Samuti ei saa lugeda asjakohaseks CCIPB väidet, mille kohaselt haldab ta Pau lennujaama eraõiguse tingimuste kohaselt, kuivõrd kõnealused meetmed kinnitas avalik-õiguslik asutus ning need on seetõttu kahtlemata riigiga seostatavad ([39]).

([36]) Vt Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsuse Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL lk I-4397), punkt 52.

([37]) Komisjoni direktiiv 2000/52/EÜ, 26. juuli 2000, millega muudetakse direktiivi 80/723/EMÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse kohta (EÜT L 193. 29.7.2000, lk 75).

([38]) Vt komisjoni 22. juuni 2006. aasta otsus seoses juhtumiga N 563/05 – Prantsusmaa – abi lennuettevõtjale Ryanair seoses Touloni ja Londoni lennuliini teenindamisega, põhjendus 16.

([39]) Lisaks sellele rõhutab komisjon, et riigiabi eeskirjade kohaldamise hindamiseks ei ole vaja eristada CCIPBd ja CCIPB konkreetset teenust lennujaama käitamiseks, kuivõrd Pau lennujaama käitamise teenistuse näol ei ole erinevalt CCIPBst tegemist iseseisva juriidilise isikuga, vaid tegemist on CCIPB allüksusega, millel puudub iseseisev otsustusõigus muudes küsimustes kui lennujaama igapäevase tegevuse juhtimine. Seega tuleb arvestada, et ametliku uurimismenetluse raames käsitletavatele lennujaamateenuste ja turundusteenuste lepingutele on alla kirjutanud CCIPB juhatuse esimees pärast seda, kui need on heaks kiitnud CCIPB üldnõukogu. Lisaks sellele ei ole ei Prantsusmaa ega kolmandad isikud väitnud, et ametliku uurimismenetluse raames käsitletavad meetmed oleksid seostatavad üksnes sellele teenistusega.

(281) Kokkuvõttes, käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud eri lepingud on seostatavad riigiga ja sisaldavad riigi ressursside kasutamist.

8.1.1.2. ***Lennuettevõtjatele Ryanair, AMS ja Transavia vaatlusalusel perioodil CCIPBga sõlmitud lepingute abil antav valikuline eelis***

(282) 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 ([40]).

(283) Selle analüüsi teostamiseks tuleb kõnealuste meetmete suhtes kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi. Selleks tuleb kindlaks määrata, kas CCIPB asemel tegutsev hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kes juhindub tasuvuse väljavaadetest, oleks sõlminud sellised lepingud.

(284) Selle põhimõtte nõuetekohaseks kohaldamiseks tuleb esmalt uurida mitmeid üldisi küsimusi, eeskätt järgmisi:

— kas turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepingut tuleb analüüsida koos või eraldi ([41])?

— Kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel tuleb CCIPBd vaadelda kui Pau lennujaama käitajat või avaliku sektori asutust, kes ostis turundusteenuseid seoses kohaliku majandusarenguga seotud ülesande täitmisega, sõltumata oma ülesannetest lennujaama käitajana?

— Milliseid eeliseid CCIPB asemel tegutsev hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis turundusteenuste lepingust oodata?

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

(285) Pärast nende küsimuste vaatlemist on komisjonil võimalik kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kõnealuste erinevate meetmete suhtes.

Lennujaamateenuste lepingute ja turundusteenuste lepingute ühine analüüs

(286) Uurimismenetluse laiendamise otsuses leidis komisjon, et uurimismenetlusega hõlmatavaid kaht liiki lepinguid, s. o lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid, tuleb hinnata koos iga vaadeldava ajavahemiku puhul, arvestades iga asjaomase lepingu sõlmimise aega. See lähenemisviis tähendab eeskätt, et iga CCIPB sõlmitud lepingute rühma vaadeldakse kui ühtainsat meedet:

— 30. juunil 2005. aastal Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste leping ja samal päeval AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping seoses lennuliiniga Pau – London Stansted;

— CCIPB 25. septembri 2007. aasta kiri Ryanairile, millega laiendatakse Pau-Charleroi lennuliinile 30. juuni 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu tingimusi ([42]), ja samal päeval AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping;

— CCIPB 17. märtsi 2008. aasta kiri Ryanairile, millega laiendatakse Pau-Bristoli lennuliinile 30. juuni 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu tingimusi, ja 31. märtsil 2008 AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping sama lennuliini kohta;

([40]) Vt eeskätt Euroopa Kohtu 29. aprilli 1999. aasta kohtuotsus kohtuasjas C–342/96: Hispaania vs. komisjon (EKL 1999, lk 2459), punkt 41.

([41]) See küsimus ei puuduta 23. jaanuari 2006. aasta CCIPB ja Transavia lepingut, mis hõlmab samaaegselt nii lennujaamateenuseid kui ka turundusteenuseid, ega 28. jaanuari 2003. aasta CCIPB ja Ryanairi lepingut, mis hõlmab samuti nii lennujaamateenuseid kui ka turundusteenuseid käsitlevaid sätteid.

([42]) Selliseid kirju võib käsitada lennujaamateenuste lepingutena, sest neis esitatakse lennujaamatasude ja maapealsete teenuste tasude suuruse kindlaksmääramise meetodid. Edaspidi käsitatakse neid dokumentidena, mille kohta kasutatakse nimetust „lennujaamateenuste lepingud”.

— CCIPB 16. juuni 2009. aasta kiri Ryanairile, millega laiendatakse Pau-Bristoli lennuliinile 30. juuni 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu tingimusi ja samal päeval AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping sama lennuliini kohta;

— 28. jaanuaril 2010 AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping seoses lennuliinidega Pau-London, Pau-Charleroi ja Pau-Beauvais. Selle turundusteenuste lepinguga ei ole ametlikult allkirjastatud ühtki paralleelset lennujaamateenuste lepingut. Samas on selle lepingu puhul võimalik näha „varjatud" lennujaamateenuste lepingut. See varjatud leping seisneb selles, et Ryanairi suhtes jätkatakse turundusteenuste lepingus kirjeldatud kolme lennuliiniga ([43]) seoses üldiste lennujaamatasude kohaldamist, mille on läbirääkimiste tulemusena kinnitanud lennujaama nõuandev majanduskomisjon, samuti jääb kehtima maapealse teenindamise tasu vastavalt 30. juuni 2005. aasta lepingus toodud hinnakirjale. Prantsusmaa osutas, et pärast 30. juuni 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu lõppemist 30. juunil 2010 kõnealust lepingut ei pikendatud ning et Ryanairi suhtes pärast lepingu lõppemist kohaldatud hinnakiri vastas lennujaama nõuandva majanduskomisjoni kinnitatud hinnakirjale seoses reguleeritud tasudega ning 30. juuni 2005. aasta lepingus toodud hinnakirjale maapealsete teenuste eest.

(287) Prantsusmaa nõustus menetluse laiendamise otsuses kasutusele võetud lähenemisega, mille kohaselt analüüsiti lennujaamateenuste lepinguid ja vastavaid turundusteenuste lepinguid koos. Seevastu teatavad kolmandad huvitatud isikud, eeskätt CCIPB ja Ryanair, ei nõustunud sellise lähenemisega, leides, et turundusteenuste lepinguid tuleb analüüsida eraldi.

(288) Samas kinnitavad uurimistoimikus toodud asjaolud menetluse laiendamise otsuses toodud ja Prantsusmaa heakskiidetud lähenemisviisi asjakohasust. Transavia puhul ja tema Ryanairiga 2003. aastal sõlmitud lepingu puhul on kõnealune lähenemisviis ilmne, sest turundusteenuseid ja lennujaamateenuseid käsitletakse ühes ja samas lepingus. Põhjendustes 289–313 toodud põhjustel kehtib see samuti muude Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute puhul.

(289) Esmalt tuleb märkida, et kõik turundusteenuste lepingud sõlmiti peaaegu üheaegselt mõne lennujaamateenuste lepinguga. Kõnealused kaht liiki lepingud sõlmiti alati samal kuupäeval, välja arvatud 31. märtsi 2008. aasta turundusteenuste leping, mis samuti sõlmiti vaid üsna vähe aega (14 päeva) pärast Pau-Bristoli lennuliiniga seotud lennujaamateenuste lepingut, kusjuures turundusteenuste leping puudutas sama lennuliini.

(290) Lisaks sellele on kaht liiki lepingud sõlmitud samade lepinguosaliste vahel. AMSi näol on tegemist 100 % ulatuses Ryanairi tütarettevõtjaga ja ettevõtja juhtkond koosneb Ryanairi juhtivtöötajatest ([44]). Seega on Ryanairi ja AMSi näol tegemist ühe ja sama majandusüksusega selles tähenduses, et AMS tegutseb Ryanairi huvides ja tema kontrolli all ning AMSi toodetud kasum on suunatud Ryanairile dividendide või ettevõtte väärtuse suurenemise vormis. Lisaks sellele, nagu allpool selgitatakse, on mitmed lepingud seotud teatavate Pau lennujaamast väljuvate Ryanairi käitatavate lennuliinidega. Turundusteenuste lepingutest ilmneb, et nende aluseks on Ryanairi võetud kohustus neid lennuliine käitada ning need on lisaks sellele sõlmitud samal ajal, kui sõlmiti lennujaamateenuste lepingud samade lennuliinide jaoks CCIPB ja Ryanairi vahel. Seetõttu ei takista asjaolu, et CCIPB sõlmis turundusteenuste lepingud AMSi ja mitte Ryanairiga, kohaldada lähenemisviisi, mille kohaselt turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepingut vaadeldakse kõnealuste lepingute analüüsimisel turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaselt ühe ja sama tehinguna, ning mille kohaselt selle analüüsiga seotud kontekstis tuleb Ryanairi ja AMSi vaadelda kui üht ja sama majandusüksust.

(291) Ja lõpuks ilmnevad mõlema lepingu puhul põhjendustes 292–313 toodud mitmetest muudest asjaoludest täiendavad seosed ühelt poolt iga turundusteenuste lepingu ja teiselt poolt sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepingu vahel.

(292) 30. juunil 2005. aastal sõlmitud lepingu kehtivusaeg oli viis aastat, samuti nagu ka samal päeval sõlmitud lennujaamateenuste lepingul, millega Ryanair kohustus pakkuma igapäevast lennuühendust Londoni ja Pau vahel. Lisaks sellele on turundusteenuste lepingus endas sätestatud sõnaselge seos turundusteenuste lepingu ja lennujaamateenuste lepingus käsitletavate lennuteenuste vahel: „käesoleva lepingu aluseks on Ryanairi kohustus käitada iga päev lennuliini Pau ja Londoni (Stanstedi) vahel". See lause annab ühemõtteliselt tunnistust sellest, et turundusteenuste leping ei saaks tõenäoliselt eksisteerida olukorras, kus Ryanair ei oleks lennujaamateenuste lepingus osutatud liinide käitaja.

([43]) Selle turundusteenuste lepingu kohaselt kohustus Ryanair käitama kolme lennuliini kõnealuses lepingus sätestatud tingimustel.
([44]) Vaata põhjenduses 72 osutatud Akvitaania piirkondliku kontrollikoja aruannet, milles on märgitud, et „ettevõtja AMS näol on tegemist Ryanairi tütarettevõtjaga ning seda juhivad kaks ettevõtja Ryanair juhtivtöötajat".

(293) 30. juuni 2005. aasta turundusteenuste lepingu preambulas on sätestatud: „[…] Airport Marketing Services Limited on tehnilistel põhjustel ainuke äriühing, kellel on võimalik edendada Pau ja Béarni piirkonda originaalse ja ainulaadse veebisaidi www.ryanair.com vahendusel, eesmärgiga broneerida Ryanairi lennupileteid Pausse." See lause tundub kinnitavat, et turundusteenuste lepingu põhieesmärk ei ole Pau ja Béarni piirkonna üldine tutvustamine, vaid palju konkreetsemalt Ryanairi Pausse suunatud piletimüügi maksimeerimine kõnealuse piirkonna tutvustamise kaudu.

(294) Teiselt poolt seisnevad AMSi osutatavad teenused turundusteenuste lepingu kohaselt sõnumite ja linkide avaldamises Ryanairi veebisaidil, mis on seotud Pau sihtkoha lehega, ning CCIPB määratud veebilingi avaldamises sama veebisaidi Suurbritannia avalehel. Kuid Pau sihtkoha leht on eeskätt suunatud isikutele, kes on juba oma reisiotsuse teinud või kes võivad kaaluda Ryanairi Pau suunal pakutavate teenuste kasutamist. Veebisaidi avaleht on suunatud küll palju laiemale kasutajaskonnale, kuid turundusteenuste lepingus käsitletakse ainult veebisaidi Suurbritannia versiooni. See on täiendav märk sellest, et turundusteenused on nähtud ette eeskätt Ryanairi teenuste tutvustamiseks seoses Pau ja Londoni lennuliiniga ja mitte selleks, et suurendada Pau ja seda ümbritseva piirkonna külastatavust. Kui kõnealuste teenuste eesmärk oleks Pau ja tema piirkonna tutvustamine kõikidele turistidele ja äriringkondade esindajatele, kes võiksid kõnealuse piirkonna vastu huvi tunda, oleks tõenäoline, et CCIPB oleks nõudnud tema valitud veebisaidile suunava lingi avaldamist Ryanairi veebisaidi kõikidel või vähemalt enamatel avalehe versioonidel ja mitte üksnes Suurbritannia avalehel.

(295) Ja lõpuks on 30. juuni 2005. aasta turundusteenuste lepingus sätestatud: „Peamiste kaubandustingimuste olulisel muutumisel pärast käesolevale lepingule allakirjutamist, eeskätt saabuvate reisijate üldarvu suurenemisel käesoleva lepingu sõlmimise tõttu, kohustuvad lepinguosalised heas usus muutma käesolevat lepingut kõnealuste muudatuste arvesse võtmiseks." Saabuvate reisijate arv on seega esitatud kui turundusteenuste lepingu „peamine kaubandustingimus", mis kinnitab veel kord seda, et turundusteenused ei ole eeskätt suunatud mitte Pau linna ja piirkonna üldise külastatavuse suurendamiseks, vaid konkreetsemalt Pau suunas suunduvate Ryanairi lendude reisijate arvu maksimeerimiseks.

(296) Samasuguseid elemente on võimalik leida ka teistest turundusteenuste lepingutest. Mis puutub 25. septembri 2007. aasta turundusteenuste lepingusse, siis see sõlmiti tähtajaga viis aastat, mis vastab samal päeval saadetud CCIPB kirjas Ryanairile toodud pikendatud tähtajale seoses Pau-Charleroi lennuliini 30. juuni 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu tingimustega. Lisaks sellele on turundusteenuste lepingus sätestatud: „Käesoleva lepingu alus on Ryanairi kohustus käitada iga nädal lende PAU ja CHARLEROI vahel, sagedusega 3 lendu nädalas kogu tegutsemisaasta kestel, välja arvatud vääramatust jõust tingitud olukorrad. CCIPB-l on sellega seoses võimalik teha reklaami Béarni provintsis asuvale Pau linnale ja piirkonna kaubandus- ja turismivaldkonnale, suunates seda suurele arvule turistidele ja ärireisijatele, kes külastavad veebisaiti www.ryanair.com, ning meelitada Pausse suuremal arvul Belgiast saabuvaid suure ostujõuga reisijaid."

(297) Lepingu preambulas on samuti sätestatud: „[…] [Airport Marketing Services] on ainuke ettevõtja, kes on võimeline äratama suure arvu Ryanairi võimalike reisijate tähelepanu, reklaamides kaubandust ja turismivaldkonna huviväärsusi." Need väited tunduvad kinnitavat, et turundusteenuste lepingu põhieesmärk ei ole Pau ja Béarni külastamise üldine reklaamimine, vaid palju konkreetsemalt Ryanairi piletimüügi maksimeerimine Charleroi-Pau lennuliinil.

(298) Teiselt poolt seisnevad AMSi osutatavad teenused turundusteenuste lepingu kohaselt Ryanairi veebisaidi Belgia ja Madalmaade avalehele lingi paigutamises, mis viib CCIPB määratud veebisaidile. Turundusteenused ei ole seega suunatud kõikidele isikutele, kes võiksid lasta end veenda Pau linnas või piirkonnas majutusteenust kasutama, vaid on suunatud konkreetselt nendele isikutele, kes on kõige enam valmis kasutama Ryanairi teenuseid Charleroi ja Pau vahel reisimiseks, seega eeskätt Belgia ja Madalmaade kodanikele.

(299) 31. märtsi 2008. aasta turundusteenuste leping sõlmiti ajavahemikuks 16. maist kuni 13. septembrini 2008, mis vastab perioodile, mille kestel Ryanair kohustus käitama lennuliini Bristolisse, nagu seda näitab ka selle lepingu järgmine lause: „Käesoleva lepingu alus on Ryanairi kohustus käitada iga nädal lende Pau ja Bristoli vahel, sagedusega 3 lendu nädalas, alates 16. maist 2008 kuni 13. septembrini 2008 kogu tegutsemisaasta kestel, välja arvatud vääramatust jõust tingitud olukorrad. CCIPB-l on sellega seoses võimalik avaldada Béarni provintsis asuva Pau linna ja piirkonna turismi- ja kaubandusvaldkonna reklaami, suunates seda suurele arvule turistidele ja ärireisijatele, kes külastavad veebisaiti www.ryanair.com, ning meelitada Pau provintsi Béarni linna suuremal arvul Suurbritanniast saabuvaid suure ostujõuga reisijaid" ([45]).

([45]) Ingliskeelne originaal: „This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of PAU and its region to large numbers of tourists and business travelers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of inbound passengers with high spending ability."

(300) Lepingu preambulas on samuti sätestatud: „[Airport Marketing Services] on ainuke ettevõtja, kes on võimeline äratama suure arvu Ryanairi võimalike reisijate tähelepanu, reklaamides kaubandus- ja turismivaldkonna huviväärsusi" ([46]). Teiselt poolt seisnevad AMSi osutatavad teenused turundusteenuste lepingu kohaselt Ryanairi veebisaidi Suurbritannia avalehele lingi paigutamises, mis viib CCIPB määratud veebisaidile.

(301) 16. juuni 2009. aasta turundusteenuste leping sõlmiti ajavahemikuks 1. aprillist kuni 24. oktoobrini 2009, mis vastab perioodile, mille kestel Ryanair kohustus käitama lennuliini Pau-Bristol, nagu seda näitab ka selle lepingu järgmine lause: „Käesoleva lepingu alus on Ryanairi võetud kohustus käitada iga nädal lende PAU ja BRISTOLI vahel, sagedusega 2 lendu nädalas, alates 1. aprillist 2009 kuni 24. oktoobrini 2009, kavandatud 60 lennu ulatuses kogu 2009. aasta jooksul, välja arvatud vääramatust jõust tingitud olukorrad. CCIPB-l on sellega seoses võimalik avaldada Béarni provintsis asuva Pau linna ja piirkonna kaubandus- ja turismivaldkonna reklaami, suunates seda suurele arvule turistidele ja ärireisijatele, kes külastavad veebisaiti www.ryanair.com, ning meelitada Pausse suuremal arvul Suurbritanniast saabuvaid suure ostujõuga reisijaid."

(302) Lepingu preambulas on samuti sätestatud: „[…] [Airport Marketing Services] on ainuke ettevõtja, kes on võimeline äratama suure arvu Ryanairi võimalike reisijate tähelepanu, reklaamides piirkonna kaubandust ja turismivaldkonna huviväärsusi." Teiselt poolt seisnevad AMSi osutatavad teenused turundusteenuste lepingu kohaselt Ryanairi veebisaidi Suurbritannia avalehele lingi paigutamises, mis viib CCIPB määratud veebisaidile.

(303) 28. jaanuari 2010. aasta turundusteenuste lepingu artiklis 1 on sätestatud, et leping kehtib ühe aasta jooksul pärast Ryanairi kohustumist käivitada lennuveoteenused Pau ning Londoni, Charleroi ja Beauvais' vahel. See säte kujutab endast turundusteenuste lepingu ja lennuveoteenuste vahelise seose sõnaselget tõestust. Lisaks sellele on turundusteenuste lepingu artiklis 1 täpsustatud:

„Käesoleva lepingu aluseks on Ryanairi kohustus käivitada ja käitada lennuliine järgmiste sihtpunktide vahel:

— PAU ja LONDON Stansted alates 30. märtsist 2010, sagedusega 3 lendu nädalas kogu aasta jooksul

— PAU ja CHARLEROI alates 30. märtsist 2010, sagedusega 3 lendu nädalas suveperioodil

— PAU ja BEAUVAIS alates 2010. aprillist, sagedusega 3 lendu nädalas suveperioodil.

CCIPB-l on sellega seoses võimalik tutvustada Béarni provintsis asuva Pau linna ja piirkonna ettevõtteid ning turismi- ja kaubandusvaldkonna huviväärsusi, suunates reklaami suurele arvule turistidele ja ärireisijatele, kes külastavad veebisaiti www.ryanair.com, ning meelitada Pausse suuremal arvul suure ostujõuga reisijaid" ([47]).

(304) Lepingus on samuti sätestatud: „[…] [Airport Marketing Services] on ainuke ettevõtja, kes on võimeline äratama suure arvu Ryanairi võimalike reisijate tähelepanu, reklaamides piirkonna ettevõtteid, kaubandust ja turismivaldkonna huviväärsusi" ([48]). Teiselt poolt, samuti nagu 2005. aasta turundusteenuste lepingu puhul, on ka 2010. aasta lepingus sätestatud, et AMSi osutatavad teenused sisaldavad Ryanairi veebisaidil sõnumite ja linkide avaldamist Pau sihtkoha lehel, ning veebilingi avaldamist, mis viib CCIPB määratud saidile: i) Londoni lennuliini puhul Ryanairi veebisaidi Suurbritannia avalehel, ii) Charleroi lennuliini puhul Ryanairi veebisaidi Belgia ja Madalmaade avalehel, iii) Beauvais' lennuliini puhul Ryanairi veebisaidi Prantsusmaa avalehel. Ja lõpuks on lepingus täpsustatud, et kui lepingu artiklis 1 nimetatud Ryanairi lennuveoteenused Londonisse, Charleroisse ja Beauvais'sse ei alga või ei ole välja kuulutatud kuni 2010. aasta veebruarini, tühistatakse leping, ilma et sellega seoses langeks vastutus kummalegi lepinguosalisele. See säte näitab täiendavalt, et on olemas seos turundusteenuste lepingu ja Ryanairi teenuste vahel, mis puudutavad Londoni, Charleroi ja Beauvais' lennuliinide käitamist.

([46]) Ingliskeelne originaal: „[…] [Airport Marketing Services] is the only company that has the potential to attract large numbers of potential Ryanair passengers in order to promote the tourist and business attractions in the region."

([47]) Ingliskeelne originaal: „This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to establish and to operate routes between:
— PAU and LONDON Stansted from 30th March 2010 with three flights per week during the whole year […];
— PAU and CHARLEROI from 30th March 2010 with three flights per week for summer schedule […];
— PAU and BEAUVAIS from April 2010 with three flights per week for summer schedule […].
CCIPB therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of PAU and its region to large numbers of tourists and business travelers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of inbound passengers with high spending ability."

([48]) Ingliskeelne originaal: „[…] [Airport Marketing Services] is the only company that has the potential to attract large numbers of potential Ryanair passengers in order to promote the tourist and business attractions in the region."

(305) Need erinevate turundusteenuste lepingutega seotud asjaolud näitavad, et kõnealustes lepingutes sätestatud turundusteenused on nii nende kestust kui ka laadi arvestades tihedalt seotud turundusteenuste lepingutes nimetatud Ryanairi osutatavate lennuveoteenustega, mis on sätestatud vastavates lennujaamateenuste lepingutes. Turundusteenuste lepingud näitavad samuti, et nende aluseks on Ryanairi kohustused kõnealuseid lennuveoteenuseid osutada. Turundusteenuste eesmärk ei ole kaugeltki mitte suurendada üldiselt ja erapooletult Pau linna ja piirkonda külastavate turistide ja äriringkondade esindajate hulka, vaid kõnealused turundusteenused on suunatud konkreetselt nendele isikutele, kes kavatsevad kasutada Ryanairi turundusteenuste lepingutes osutatud lennuveoteenuseid, ning nende lepingute põhieesmärk on kõnealuste teenuste reklaamimine.

(306) Turundusteenuste lepingud on seega lahutamatult seotud nendega kaasnevate lennujaamateenuste lepingutega ning nende esemeks olevate lennuveoteenustega. Põhjendustes 286–305 toodud asjaoludest ilmneb samuti, et kui kõnealused lennuliinid (ja seega ka nendega seotud lennujaamateenused) puuduksid, ei oleks turundusteenuste lepinguid sõlmitud. Nagu on märgitud põhjendustes 286–305, on turundusteenuste lepingutes sõnaselgelt öeldud, et nende lepingute alus on Ryanairi kohustus käitada teatud lennuliine ning nendes nähakse seejuures ette turundusteenused, mis on suunatud peaasjalikult kõnealuste lennuliinide edendamise tagamisele.

(307) Sellega seoses ei saa CCIPB väidet, mille kohaselt kõnealust kaht liiki lepingut tuleks analüüsida eraldi, kuna *„lepingute eesmärgid on erinevad”*, lugeda asjakohaseks. Eespool öeldust ilmneb selgesti, et turundusteenuste lepingud on lahutamatult seotud lennujaamateenuste lepingutega ning Ryanairi ja CCIPB vaheliste ärisuhetega, mis puudutavad kahes nimetatud lepingus käsitletavate lennuliinide käitamist.

(308) Lisaks sellele on selgunud, et enne kõnealuste turundusteenuste lepingu allkirjastamist ei korraldanud CCIPB hankemenetlust, mis oleks olnud avatud kõikidele sedalaadi teenuseid pakkuvatele ettevõtjatele ([49]), ega isegi konsulteerinud erinevate teenuseosutajatega, et võrrelda nende pakkumisi. Üldisemas plaanis ei näinud ettevõte kõnealuste turundusteenuste pakkujana ette teisi teenuseosutajaid kui asjaomased lennuettevõtjad või nende tütarettevõtjad. See tõendab tihedat sõltuvussuhet turundusteenuste lepingute ja Ryanairi Paust väljuvate lennuliinide käitamise vahel. Kui turundusteenuste lepingud oleksid tõepoolest lennujaamateenuste lepingutest sõltumatud, on tõenäoline, et CCIPB oleks lisaks AMSile konsulteerinud mitmete teenuseosutajatega, seda enam, et tegemist on riikliku asutusega, mis kasutab hankemenetlust sageli.

(309) Lisaks sellele ilmneb, et kõikide lennujaamateenuste lepingute sõlmimise tingimuseks oli turundusteenuste lepingute sõlmimine.

(310) Esiteks, Prantsusmaa väitel on kaks 2005. aasta lepingut (30. juuni 2005. aasta lennujaamateenuste leping ja turundusteenuste leping) „küll õiguslikult sõltumatud, kuid siiski tihedalt seotud” ([50]) ja „tihedat seost Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ja Ryanairi 100 % osalusega tütarettevõtja AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepingu vahel ei saa eitada” ([51]). Võttes arvesse suurt sarnasust 2005. aasta lepingute ja hilisemate Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute vahel, võib eespool toodud Prantsusmaa märkusi hõlpsalt üldistada ka hilisematele lepingutele.

(311) Prantsusmaa osutab täiendavalt oma 30. mai 2011. aasta kirjas, et „CCIPB oli sunnitud sõlmima” 30. juuni 2005. aasta lepingud. Selles kirjas tuletab Prantsusmaa ka meelde, et „pärast AMSi lepingu pikendamata jätmist otsustas Ryanair ilma CCIPBd kirjalikult teavitamata mitte jätkata Pau-Pyrénées lennujaamast väljuvaid lende alates IATA 2011. aasta suvehooajast (aprillist 2011)”. See näitab, et vähemalt teatud juhtudel ei nõustunud Ryanair käitama lennuliini olukorras, kus talle oleks esitatud arveid seoses lennujaama üldiste maksudega, ilma et lennujaama käitaja ja AMSi vahel oleks sõlmitud turundusteenuste lepingut.

(312) Seda seisukohta toetab CRC oma 5. jaanuari 2007. aasta aruandes ([52]).

([49]) Välja arvatud ebaedukas reklaam väljaandes „Air & Cosmos”, vt põhjendus 132.
([50]) Prantsuse ametiasutuste 13. juuli 2007. aasta kiri.
([51]) Prantsuse ametiasutuste 30. mai 2011. aasta kiri.
([52]) Aruandes on öeldud, et „… kõnealune turundusteenuste leping on tegelikult Ryanairile antav rahaline abi ning see abi on ebaseaduslik, sest sellest ei ole eelnevalt komisjonile teatatud” ning „[…] kaubandus- ja tööstuskoda kasutas halduskohtu otsuse (milles otsustati, et ettevõtjaga Ryanair 2003. aastal sõlmitud lepingu alusel anti ebaseaduslikku riigiabi) õiguslikust mõjust möödahiilimiseks uut õiguslikku skeemi”.

(313) Eelnevast ilmneb, et iga turundusteenuste leping on lahutamatult seotud vastava lennujaamateenuste lepinguga ning moodustab koos sellega ühise tehingu ning et neid turundusteenuste lepinguid ei oleks väga tõenäoliselt ilma vastavate lennujaamateenuste lepinguteta ja kõnealustes lepingutes osutatud lennuliinideta sõlmitud. Seetõttu tuleb iga turundusteenuste lepingu puhul selleks, et välja selgitada, kas kõnealune leping hõlmab riigiabi, analüüsida seda turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepingut kui ühist meedet.

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine CCIPB suhtes seoses turundusteenuste lepingutega

(314) Selleks et kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi turundusteenuste lepingute suhtes, tuleb kindlaks määrata, milline hüpoteetiline turul tegutsev ettevõtja tuleks CCIPB tegevuse analüüsimisel aluseks võtta.

(315) Ühe lähenemisviisi kohaselt tuleks eeldada, et CCIPB sõlmis turundusteenuste lepingud kui lennujaama käitaja ([53]) ning võrrelda tema tegevust tasuvuse väljavaadetest lähtuva hüpoteetilise lennujaama käitaja omaga.

(316) Teise lähenemisviisi puhul tuleks eeldada, et CCIPB on tegutsenud avaliku sektori asutusena, kellele on määratud üldhuviteenuse osutamise kohustus, antud juhul Pau linna ja piirkonna majandusliku arengu huvides ning et ta on ostnud turundusteenuseid kõnealuste ülesannete täitmiseks, sõltumata asjaolust, et ta on Pau lennujaama käitaja. Selle teise lähenemisviisi puhul tuleks kohtupraktika kohaselt ühelt poolt kontrollida, et kõnealused teenused vastasid riikliku ostja „tegelikele huvidele" ning teiselt poolt, et kõnealuseid teenuseid osteti „turuhinnaga" võrdse või sellest odavama hinnaga ([54]), või teisisõnu, et turumajanduse tingimustes tegutsev ning tasuvuse väljavaadetest juhinduv ettevõtja, kes vajab samalaadseid teenuseid (ilma et tegemist oleks tingimata lennujaama käitajaga), oleks valmis nõustuma samalaadsete tingimustega kui CCIPB.

(317) Teatud huvitatud kolmandate isikute kommentaarid kalduvad vähemalt kaudselt toetama teist lähenemisviisi. Eeskätt on Ryanair esitanud oma eespool viidatud 20. detsembri 2013. aasta uuringus asjaolusid, mis väidetavalt tõendavad, et AMSi turundusteenuste hind ei ületanud hinda, mida võib vaadelda selliste teenuste turuhinnana, märkides sellele väitele täiendavalt, et lennujaamade käitajad ei erine AMSi teist liiki klientidest.

(318) CCIPB on esitanud andmeid, mis toetavad seda seisukohta, märkides muu hulgas: „Meenutame siinkohal, et CCIPB ülesanne on suurendada tema haldusalas oleva territooriumi majanduslikku atraktiivsust. Seejuures on kõnealuste turundusteenuste eest makstud summad võimaldanud reklaamida Pau linna ja piirkonna olulisi väärtusi ning 56 miljonit eurot, mis Ryanairi reisijad kulutasid 2010. aastal […] oma kohalviibimise ajal, toetasid otseselt majutus-, restorani- kaubandus- ja kinnisvarasektorit (2005. aastal oli vastav summa 8 miljonit eurot, mis on väga madal summa, võrreldes teiste lennujaamade teostatud mõju-uuringutega)." Sellest lausest ilmneb, et CCIPB arvates tuleb tema tegevust hinnata riikliku ostja tegevusena, kes ostab teenuseid, mis on vajalikud talle usaldatud üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmiseks.

(319) Komisjon märgib sellega seoses ühelt poolt, et kõnealune väide on vastuolus seisukohaga, mille kohaselt kõnealuste meetmetega seotud CCIPB otsused ei ole seostatavad riigiga. Kui CCIPB väidab, et ta sõlmis lepingud, pidades silmas kohaliku arenguga seotud eesmärki, peab ta paratamatult nõustuma sellega, et tema tegevus on vaadeldav tavapärase kohaliku avaliku sektori asutuse tegevusena.

(320) Teiselt poolt leiab komisjon, et kahest eespool toodud võimalusest tuleb teine tagasi lükata, kuna selle puhul eitatakse lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu tihedat seost, mille olemasolu tõestati eespool. Selline lähenemine tähendaks nõustuda sellega, et CCIPB sõlmis turundusteenuste lepingud, võtmata arvesse Ryanairi pakkumisi seoses lennujaamast väljuvate lennuliinidega, mida Ryanair käitas, ning et CCIPB oleks kõnealused lepingud sõlminud isegi nimetatud lennuliinide ja vastavate lennujaamateenuste lepingute puudumise korral. Eespool põhjendustes 286–313 toodud põhjustel on selline eeldus äärmiselt ebatõenäoline.

(321) Lisaks sellele, isegi kui kõnealune teine lähenemisviis oleks arvesse võetav, ei oleks selle põhjal võimalik järeldada, et turundusteenused ei andnud Ryanairile ja AMSile majanduslikku eelist.

([53]) Kahjustamata riikliku kohaliku majandusarengupoliitika võimalike eesmärkide saavutamist seoses kõnealuste lepingute sõlmimisega CCIPB poolt.

([54]) Vt näiteks Üldkohtu 28. jaanuari 1999. aasta otsus kohtuasjas T-14/96: BAI vs. komisjon (EKL 1999, lk II-139), punktid 75–76; 5. augusti 2003. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-116/01 ja T-118/01: P & O European Ferries (Vizcaya), SA; Diputación Foral de Vizcaya *vs.* komisjon (EKL 2003, lk II-2957), punkt 117.

(322) Nagu on märgitud põhjenduses 316, ei piisa otsustamaks, et avaliku sektori asutuse tehtud ostude näol ei ole tegemist müüjale antava majandusliku eelisega, üksnes sellest, et kõnealused ostud on sooritatud „turuhinnaga" võrdse või sellest madalama hinnaga. Lisaks sellele on vajalik, et need ostud vastaksid riikliku ostja „tegelikele huvidele".

(323) Ei saa kindlalt välistada, et Pau linna ja piirkonna majandusarenguga seotud ülesannete täitmisel on CCIPB-l vaja kasutada kaubanduslikke teenuseosutajaid, et viia läbi kõnealuse territooriumi reklaamimisele suunatud kampaania. Samas on kõnealusel juhul tegemist edendusmeetmetega, mis hõlmavad kaht konkreetset ettevõtjat, st Ryanairi ja CCIPBd ennast kui Pau lennujaama käitajat. Avaliku sektori üksus ei saaks järeldada, et üksnes üht ettevõtet või mõnesid täpselt kindlaks määratud ettevõtjaid reklaamivad turundusteenused on seotud kõnealuse asutuse ülesandega, mis seisneb kohaliku majandusarengu edendamises. Tuleb pidada loogiliseks, et selline avaliku sektori asutus lähtub põhimõttest, et kohalikud ettevõtjad peavad ise tagama või rahastama oma turundusteenuseid, ning piirab oma tegevuse kõnealuse territooriumi ja kohaliku majanduse üldise reklaamimisega, keskendumata konkreetsetele ettevõtjatele.

(324) Igasugune muu lähenemisviis tähendaks, et kohaliku majanduse arendamisega tegelev avaliku sektori asutus võib osta turundusteenuseid, mis on suunatud üksnes teatud kohalike ettevõtjate toodete või teenuste reklaamimisele, ilma et seejuures oleks tegemist riigiabiga, tuues põhjuseks, et kõnealused teenused aitavad kaasa kohalikule majandusarengule ning on ostetud „turuhinnaga". Selline lähenemisviis oleks vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 sätetega.

(325) Seega tundub, et turundusteenuseid, mida CCIPB ostis AMSilt, ei saa pidada vastavaks CCIPB kui kohaliku majanduse arendamisega tegeleva avalik-õigusliku asutuse „tegelikule vajadusele". Seda seisukohta kinnitavad mõned Prantsusmaa esitatud andmed, mille kohaselt „ei saa kahtlemata pidada tavaliseks, et lennujaama käitajate hulka mittekuuluvad kaubandus-tööstuskojad ostaksid lennuettevõtjatelt turundusteenuseid" ([55]).

(326) Seetõttu viiks põhjendustes 316–321 toodud teise lähenemisviisi kohaldamine järeldusele, et turundusteenuste lepingud hõlmavad majanduseelise andmist neid teenuseid osutavatele ettevõtjatele ning lennuettevõtjatele, kes kõnealuste turundusteenuste osutamisest otseselt kasu saavad. Selle lähenemisviisi kohaselt on AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepingu näol tegemist AMSile kui turundusteenuste osutajale antava abiga ja Ryanairile kui nende teenuste osutamisest peamise kasu saajale antava abiga.

(327) Lisaks sellele, kui avaliku sektori asutus teostab talle usaldatud üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmiseks oste, võiks üldiselt oodata, et ta püüab oma kulutusi minimeerida, korraldades hankemenetluse või vähemalt konsulteerides mitme teenuseosutajaga ja võrreldes nende pakkumisi. See kehtib eriti seoses väga mitmekesiste varade või teenustega, mille puhul ei ole teada ilmseid võrdlusalusena kasutatavaid turuhindu, nii nagu see on selgelt ka turundusteenuste puhul. Kuid antud konkreetsel juhul ei sõlmitud turundusteenuste lepinguid hankemenetluse põhjal. CCIPB välja kuulutatud projektikonkursi tulemusena ei leidunud lennuettevõtjat, kes oleks hankes toodud tingimustel nõustunud Pau lennujaamas tegutsema ([56]). See kaalutlus kinnitab teise lähenemisviisi ebakohasust.

(328) Kõnealust ebakohasust tunduvad samuti kinnitavat CCIPB esitatud märkused uurimismenetluse laiendamise otsuse kohta. On märkimisväärne, et võrreldes omaenda tegevust erinevate eraettevõtjate tegevusega, et tõestada vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele, kasutab CCIPB võrdlusalusena peamiselt teisi lennuettevõtjaid. Nii on ta toonud välja suured Suurbritannia eralennujaamad, ühe Itaalia lennujaama ja kuus Prantsusmaa lennujaama. Selline lähenemisviis tundub kinnitavat seisukohta, mille kohaselt CCIPB sõlmis turundusteenuste lepingud esmajoones lennujaama käitajana ja mitte avaliku sektori asutusena, et täita oma ülesannet seoses kohaliku majandusarengu edendamisega.

(329) Lisaks sellele on Prantsusmaa väitnud, et Béarni turismi edendamine on Béarn Pays Basque'i piirkondliku turismikomitee pädevuses ja et üldjuhul hõlmas kaubandus-tööstuskodade tegevus „spetsiaalseid turismi edendamise meetmeid läbi nende osalemise mitmete selle valdkonna piirkondlike ja maakondlike struktuuride tegevuses, nagu piirkondlikud ja maakondlikud turismikomiteed". Kuid turundusteenuste lepingud, mis CCIPB väitel on suunatud eeskätt just Pau linna ja piirkonna turismi- ja kaubandusvaldkonna huviväärsuste reklaamimisele, on sõlminud otseselt CCIPB, ilma turismi edendamisega tegelevate kohalike asutuste vahenduseta. See on veel üks täiendav asjaolu, mis kaldub kinnitama, et CCIPB sõlmis turundusteenuste lepingud esmajoones kui lennujaama käitaja.

([55]) See seisukoht tundub ühtlasi kinnitavat asjaolu, et kõnealuseid turundusteenuseid ostis CCIPB esmajoones kui lennujaama käitaja ja mitte kui avaliku sektori asutus, kelle tegevuse eesmärk on seotud piirkonna majandusarenguga.

([56]) Vt põhjendus 132.

(330) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamiseks tuleb seega kasutada põhjenduses 315 toodud esimest lähenemisviisi, mille kohaselt tuleb CCIPB tegevust võrrelda turumajanduse tingimustes tegutseva hüpoteetilise ettevõtjaga, kes lähtub tasuvuse väljavaadetest ja keda vaadeldakse Pau lennujaama käitajana CCIPB asemel.

(331) See Ryanairi ja AMSi kohta tehtud järeldus kehtib samadel põhjustel ka Transaviaga sõlmitud lepingu kohta, seda enam, et Transavia puhul hõlmab üks ja sama leping samaaegselt lennujaamateenuseid ja turundusteenuseid.

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

(332) Eelnevast tuleneb, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel kõnealuste turundusteenuste lepingute suhtes tuleb kõnealuseid lepinguid analüüsida koos vastavate lennujaamateenuste lepingutega, kuivõrd need lepingud moodustavad ühise tehingu ([57]) ning CCIPB tegevust tuleb analüüsida turumajanduse tingimustes tegutseva hüpoteetilise ettevõtja seisukohalt, keda vaadeldakse Pau lennujaama käitajana CCIPB asemel.

(333) Kõikide nende sel viisil määratletud tehingute analüüsi käigus tuleb välja selgitada, millist kasu võis turundusteenuste lepingust oodata turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline ettevõtja, kes lähtub tasuvuse väljavaadetest. Seejuures ei tule arvesse võtta nende teenuste kui selliste mõju piirkonna turismile ja majandustegevusele. Oluliseks tuleb pidada üksnes kõnealuste teenuste mõju lennujaama kasumlikkusele, kuivõrd see on ainus mõju, mida analüüsi läbiviimisel vaadeldav turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline ettevõtja oleks arvesse võtnud.

(334) Kuna turundusteenuste eesmärk on teatavate lennuliinide reklaamimine, saab nende abil ergutada turundusteenuste lepingute ja vastavate lennujaamateenuste lepingutega hõlmatud lennuliinide kasutamist. Isegi kui esmaseks kasusaajaks on lennuettevõtja, saab neist kasu ka lennujaama käitaja. Suurenenud reisijate arv võib lennujaama käitaja jaoks tähendada teatud lennujaamatasudest, lennukite maapealsest teenindamisest saadavate tulude ning lennundusega mitteseotud tulude, nagu parklate, toitlustusasutuste ja muude müügiettevõtete tegutsemisega seotud tulude suurenemist.

(335) On selge, et CCIPB asemel Pau lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võtnud turundusteenuste lepingu ja vastava lennujaamateenuste lepingu kavandamisel seda positiivset mõju arvesse. Selleks oleks ta hinnanud kõnealuste lennuliinide mõju oma tulevastele tuludele ja kuludele, nähes selles kontekstis ette neid lennuliine kasutavate reisijate arvu, mis võib tuleneda turundusteenuste osutamisest põhjustatud positiivsest mõjust. Ta oleks võtnud arvesse mõju kõnealuste lennuliinide kogu toimimise aja jooksul, nagu see oli ette nähtud lennujaamateenuste lepingus ja turundusteenuste lepingus.

(336) Menetluse käigus võttis komisjon seda arvesse ning palus Prantsusmaal koostada tulude ja kulude prognoos, mille turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks koostanud enne turundusteenuste lepingute ja lennujaamateenuste lepingute sõlmimist, võttes sealjuures arvesse turundusteenuste lepingute mõju prognoositavale reisijate arvule. Kui lennujaama käitaja sõlmib lepingu, milles nähakse ette teatud lennuliinide jaoks tõhusad reklaamimeetmed, on võimalik, et ta prognoosib asjaomaste lennuliinide jaoks suhteliselt kõrge täituvuse (ehk koormusteguri) ([58]) ning võtab seda oma tulevaste tulude hindamisel arvesse. Selles küsimuses märgib komisjon ära Ryanairi arvamuse, mille kohaselt turundusteenuste lepingud ei tähenda lennujaama käitaja jaoks mitte üksnes kulusid, vaid ka võimalikku tulu.

(337) Tuleb kindlaks määrata, kas CCIPB asemel Pau lennujaama käitav hüpoteetiline ettevõtja oleks võinud mõistuspäraselt oodata ja arvuliselt väljendada muid tulusid kui need, mis tulenevad lennuliinide kasutamise määrale avalduvast positiivsest mõjust, mida peetakse silmas turundusteenuste lepingus seoses lennuliinide käitamise perioodiga ning mis on sätestatud lennujaamateenuste lepingus või turundusteenuste lepingus.

([57]) Iga konkreetset turundusteenuste lepingut tuleb analüüsida koos vastava lennujaamateenuste lepinguga, mis moodustab koos sellega ühise tehingu. Seevastu on erinevaid tehinguid sama palju kui erinevaid turundusteenuste lepingu ja lennujaamateenuste lepingu paare.

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

(338) Mõned kolmandad huvitatud isikud, eeskätt Ryanair oma 17. jaanuari 2014. aasta uuringus, toetavad seda seisukohta. 17. jaanuari 2014. aasta uuring põhineb seisukohal, mille kohaselt lennujaama käitaja, sellise nagu CCIPB ostetud turundusteenused tugevdavad lennujaama kuvandit ja aitavad sellest tulenevalt kaasa kõnealust lennujaama kasutavate reisijate arvu jätkusuutlikule suurendamisele mitte üksnes seoses turundusteenuste lepingus ja lennujaamateenuste lepingus nimetatud lennuliinidega ning kõnealustes lepingutes sätestatud lennuliinide käitamise perioodi kestel. Eeskätt tuleneb sellest uuringust, et Ryanairi väitel võib turundusteenuste osutamine avaldada pikaajalist positiivset mõju lennujaama külastatavusele ka pärast lepingu tähtaja lõppemist.

(339) Sellega seoses tuleb märkida, et mitte ükski esitatud asjaolu ei toeta seisukohta, et ametliku uurimismenetlusega hõlmatavate turundusteenuste lepingu sõlmimisel oleks CCIPB eelnevalt prognoosinud turundusteenuste võimalikku positiivset mõju, mis ulatub kaugemale üksnes kõnealuste lepingutega hõlmatavatele lennuliinidele avaldatavast mõjust, või – ajalises plaanis – ulatub kaugemale kõnealuste liinide käitamise eeldatavast kestusest. Lisaks sellele ei ole ei Prantsusmaa ega CCIPB pakkunud välja meetodit, mis võimaldaks hinnata sellest mõjust tulenevat võimalikku tulu, mida CCIPB asemel Pau lennujaama käitav hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võinud arvesse võtta turundusteenuste lepingute ja lennujaamateenuste lepingute sõlmimise asjakohasuse hindamisel.

(340) Nagu eespool märgitud, on AMSilt ostetud turundusteenused suunatud isikutele, kes külastavad Ryanairi veebisaiti, konkreetsemalt selle veebisaidi Paule pühendatud lehte, või veebisaidi Suurbritannia versiooni (Pau-Londoni ja Pau-Bristoli lennuliinidega seotud turundusteenuste lepingud), Belgia ja Madalmaade versiooni (Pau-Charleroi lennuliiniga seotud lepingud) või Prantsusmaa versiooni (Pau-Beauvais' lennuliiniga seotud leping). Transavia puhul oli ette nähtud, et kõik veebisaidil www.transavia.com osutatavad turundusteenused hõlmavad Pau sihtkohaga seotud lehekülge. Kõnealused turundusteenused on seega suunatud eeskätt isikutele, kes võivad soovida kasutada turundusteenustega seotud lennuliine. Kõnealuste teenuste positiivne mõju Pausse suunduvate teiste lennuliinide reisijate arvule on märksa hüpoteetilisem, igal juhul on see mõju liiga ebakindel, et mõistuspäraselt käituv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võiks seda kvantifitseeritud kujul arvese võtta, hinnates oma huvi turundusteenuste lepingu sõlmimiseks.

(341) Lisaks sellele tunduks ka selle mõju jätkusuutlikkus talle äärmiselt ebakindlana. On mõeldav, et Pau linna ja piirkonna reklaamimine Ryanairi veebisaidil võis innustada seda veebisaiti külastavaid isikuid ostma Ryanairi pileteid Pausse hetkel, mil nad puutusid selle reklaamiga kokku, või sellest natuke hiljem. Seevastu on vähetõenäoline, et Ryanairi veebisaidi külastamisel nähtud reklaam jäi kasutajatele meelde, kinnistus ja võis mõjutada nende lennupiletite ostmise otsuseid veel mõne nädala pärast. Reklaamikampaanial võib olla pikemaajalisem mõju, kui reklaamimeetmeid viiakse ellu ühe või mitme reklaamivahendi kaudu, millega tarbijad puutuvad sageli kokku teatud ajavahemiku jooksul. Näiteks reklaamikampaania laia levikuga tele- ja raadiokanalites, veebisaitidel ja/või mitmetel värskes õhus või avalikes kohtades asuvatel reklaamitahvlitel võib tuua kaasa pikaajalisi mõjusid, kui tarbijad puutuvad reklaamiga kokku passiivsel viisil ja korduvalt. Seevastu reklaamimeede, mis hõlmab vaid mõnda Ryanairi veebisaidi lehekülge, ei ole suuteline avaldama mõju, mis ulatub märkimisväärselt kaugemale kõnealuse reklaamiga kokkupuutumise kestusest.

(342) On äärmiselt tõenäoline, et enamik inimesi ei külasta Ryanairi veebilehte piisavalt sageli, et neile võiks kauemaks meelde jääda kõnealusel veebisaidil avaldatav piirkonna reklaam. Seda tähelepanekut toetavad olulisel määral kaks asjaolu. Esiteks, mitmesuguste turundusteenuste lepingute kohaselt piirdus Pau piirkonna reklaam Ryanairi avalehel tavalise lingiga CCIPB määratud veebisaidile küllaltki lühikeste perioodide kestel (2005. aasta lepingu kohaselt 42 päeva kestel aastas viie aasta jooksul, aasta jooksul pärast 2007. aasta lepingu sõlmimist, 8 päeva kestel pärast 2008. aasta lepingu sõlmimist, 9 päeva kestel pärast 2009. aasta lepingu sõlmimist, 45 päeva kestel Suurbritannia avalehel, 25 päeva kestel Belgia ja Madalmaade avalehel ja 25 päeva kestel Prantsusmaa avalehel 2010. aasta lepingu kohaselt). Nii kõnealuste reklaamimeetmete laad (tavaline link, mille reklaamimõju on piiratud) kui ka nende lühiajalisus võisid oluliselt piirata nende toimingute ajalist mõju pärast avaldamise lõppemist, seda enam, et kõnealused meetmed hõlmasid vaid Ryanairi veebilehte ja neid ei toetanud teised reklaamivahendid. Teiseks, AMSiga sõlmitud lepingutes ettenähtud muud turundusmeetmed hõlmasid üksnes Pausse suunduvate liinidega seotud lehti veebisaidil. On väga tõenäoline, et suurem osa inimesi ei külasta selliseid lehti kuigi sageli ja teevad seda üksnes juhul, kui nad on sellest sihtpunktist juba ilmselt huvitatud.

(343) Eelnevad kaalutlused kehtivad ka 2006. aastal Transaviaga sõlmitud lepingu kohta. Selle lepinguga ette nähtud turundusteenused seisnesid lihtsalt sõnumite ja linkide avaldamises Transavia veebisaidil Pau sihtkohaga seotud leheküljel ning elektroonilise ajakirja transavia.com tellijatele regulaarselt e-kirja vahendusel saadetavate Pau huviväärsustega seotud pakkumistes.

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

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

(346) Näiteks on 17. jaanuari 2014. aasta uuringus märgitud ([59]): „[…] tulude kasv tulevikus pärast lennujaamateenuste lepingus ettenähtud tähtaja möödumist on põhimõtteliselt ebakindel" ([60]). Lisaks sellele on kõnealuses uuringus esitatud kaks meetodit turundusteenuste lepingu positiivse mõju eelnevaks hindamiseks, neist üks põhineb rahavoogudel ja teine kapitaliseerimisel.

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

(348) Uuringus on samas osutatud, et kapitaliseerimismeetodi kohaldamisel tekivad märkimisväärsed raskused, kuivõrd sellise meetodi kasutamisel saadavad tulemused ei ole kuigi usaldusväärsed ning seetõttu tuleks eelistada rahavoogude meetodit. Uuringus on öeldud: „Kapitaliseerimismeetodi puhul tuleks arvesse võtta vaid lennujaama immateriaalsete varadega seostatavate reklaamikulude proportsiooni. Samas võib osutuda keeruliseks määrata kindlaks lennujaama tulevaste tulude aluseks olevate reklaamikulude (st lennujaama immateriaalsesse varasse investeerimise) proportsiooni, vastupidiselt nendele kuludele, mis on lennujaama jooksvate sissetulekute aluseks" ([61]). Uuringus on samuti rõhutatud: „Selleks et kohaldada kapitaliseerimismeetodit, tuleb hinnata keskmist ajavahemikku, mille kestel lennujaam on suuteline klienti kinni hoidma tänu AMSi turunduskampaaniale. Praktikas on andmete ebapiisavuse tõttu äärmiselt keeruline hinnata keskmist ajavahemikku, mille kestel klienti tänu AMSi reklaamikampaaniale kinni hoitakse" ([62]).

(349) 31. jaanuari 2014. aasta uuringus esitatakse rahavoogude meetodi praktilise kohaldamise võimalus. Selle lähenemisviisi kohaselt omandab turundusteenuste ja lennujaamateenuste lepingust tulenev kasum, mis ulatub turundusteenuste lõppemisest kaugemale, „lõppväärtuse", mille suurus arvestatakse lepingu lõppemise kuupäeva seisuga. Kõnealune lõppväärtus arvutatakse lähtuvalt lennujaamateenuste lepingute ja turundusteenuste lepingutega seotud prognoositavatest täiendavatest tuludest lennujaamateenuste lepingu kohaldamise viimase aasta jooksul. Meetod seisneb lennujaamateenuste lepingu kehtivuse viimase aasta eeldatava täiendava tulu projitseerimises tulevikku lennujaamateenuste lepinguga sama kehtivusajaga lepingule, kohandades seda eelnevalt Euroopa lennundusturu kasvumääraga ja tõenäosuskoefitsiendiga, mis väljendab lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu suutlikkust anda lennujaamale kasumit pärast kõnealuste lepingute kehtivuse lõppemist ([63]). See suutlikkus tuua pikaajalist kasumit sõltub 31. jaanuari 2014. aasta uuringu kohaselt mitmetest asjaoludest „[…] mis hõlmavad suuremat tuntust ja tugevamat kaubamärki, ning võrgu välismõjude ja korduvreisijate arvu" ([64]), kusjuures neid asjaolusid rohkem ei täpsustata. Lisaks sellele võetakse kõnealuse meetodi puhul arvesse kapitalikulu iseloomustavat diskontomäära.

([59]) Vt punkt 6.2.2.7.

([60]) Ingliskeelne originaal: „… future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain."

([61]) Ingliskeelne originaal: „The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport".

([62]) Ingliskeelne originaal: „In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data".

([63]) Vt põhjendused 356 ja 357.

([64]) Ingliskeelne originaal: „… including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger".

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

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

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

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

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

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

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

(357) 31. jaanuari 2014. aasta uuringus on sellist olukorda vaadeldud väga lühidalt, piirdudes sellega, et ühes joonealuses märkuses on ilma kommentaaride ja põhjendusteta märgitud: „[…] lõppväärtust ei ole võimalik arvestada, kui AMSi maksete täiendav puhastulu asjaomase kehtivusperioodi viimase aasta jooksul on negatiivne” ([65]). Nagu allpool näidatakse, toovad kõik käesoleva juhtumi puhul vaadeldavad lepingud kaasa eeldatavad täiendavad rahavood, mille väärtus on kõikide aastate puhul negatiivne, ning mitte üksnes üldise negatiivse nüüdispuhasväärtuse. Seega on

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

kõnealuste lepingute puhul Ryanairi toodud meetodi kohaselt arvestatud lõppväärtus null või negatiivne. Sellise lõppväärtuse arvessevõtmine ei sea seega kahtluse alla järeldust, mille kohaselt kõnealuste eri lepingutega antakse majanduseelis.

(358) Kokkuvõttes tuleneb eelnevast, et ainuke arvestatav kasu, mida turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja võib oodata turundusteenuste lepingult, et võtta seda arvesse selleks, et hinnata oma huvi sellise lepingu ja sellega seotud lennujaamateenuste lepingu sõlmimiseks, on turundusteenuste osutamisest tulenev võimalik positiivne mõju kõnealuste lepingutega hõlmatavate lennuliinide reisijate arvu suurenemisele lepingute kehtivusaja jooksul. Teised võimalikud hüved on liiga ebakindlad, et neid saaks arvesse võtta arvuliselt väljendatud kujul, seejuures ei ilmne ühestki asjaolust, et CCIPB neid arvesse võttis.

Ametliku uurimismenetluse raames vaadeldud lennujaamateenuste lepingu tingimuste ja teistes lennujaamades tasutud lennujaamamaksude võrdluse asjakohasus

(359) Uute suuniste kohaselt võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaselt põhimõtteliselt välistada lennujaama kasutavale lennuettevõtjale antava abi juhul, kui:

a) lennujaamateenuste eest küsitav hind vastab turuhinnale, või

b) eelanalüüsi tulemusena, see tähendab meetme võtmise hetkel kasutada olevate andmete ja sel ajal prognoositavate arengute põhjal saab näidata, et lennujaama ja lennuettevõtja vaheline leping toob kaasa lennujaama tulude pideva suurenemise ([66]).

(360) Seejuures on uutes suunistes sätestatud: „Lennujaama ja -ettevõtjate vaheliste lepingute hindamisel võtab komisjon arvesse ka seda, mil määral hinnatavaid lepinguid võib pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima kasumlikkuseni vähemalt pikaajalises perspektiivis" ([67]).

(361) Samas on esimese lähenemisviisi puhul (võrdlemine „turuhinnaga") komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas praegu on võimalik kindlaks määrata asjakohaseid võrdlusaluseid lennujaamade osutatud teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks. Komisjon peab lennujaamade ja konkreetsete lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute hindamisel kõige sobivamaks kriteeriumiks eelnevaid täiendava kasumlikkuse analüüse ([68]).

(362) Sellega seoses tuleb märkida, et üldiselt võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel teistel samalaadsetel turgudel kohaldatavaid keskmisi hindu kasutada võrdlusalusena juhul, kui turuhinda on võimalik mõistlikult kindlaks määrata või eraldada teistest turuindikaatoritest. Samas ei ole see meetod sama asjakohane lennujaamateenuste puhul. Tulude ja kulude struktuur on lennujaamade lõikes suurel määral erinev. Tulud ja kulud sõltuvad eelkõige lennujaama arenguastmest, seda kasutavate lennuettevõtjate arvust, olemasolevast läbilaskevõimest, taristu seisundist, õigusraamistikust, mis võib olla liikmesriigiti erinev, ning varasemast kahjumist ja varasematest lepingutest tulenevatest kohustustest ([69]).

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

(364) 9. aprilli 2013. aasta uuringus toetab Ryanair põhimõtteliselt väidet, mille kohaselt on võimalik turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine lähtuvalt võrdlusest teiste Euroopa lennujaamade äritavadega.

([66]) Uute suuniste punkt 53.
([67]) Uute suuniste punkt 66.
([68]) Uued suunised, punktid 59 ja 61.
([69]) Vt komisjoni 27. jaanuari 2010. aasta otsus riigiabi C 12/08 kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping, ELT L 27, 1.2.2011, lk 24, punktid 88 ja 89.

(365) Esmalt tuleb märkida, et kogu menetluse käigus ei ole Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik esitanud komisjonile võimalike võrdlusaluseks võetavate lennujaamade valimit, mida võiks kasutada käesoleva juhtumi puhul ja mis oleks piisavalt võrreldavad Pau lennujaamaga järgmise poolest: lennuliikluse maht, liikluse iseloom, osutatavate lennujaamateenuste liik ja tase; lennujaama lähedus suurlinnale, lennujaama teeninduspiirkonna elanike arvu, ümbritseva piirkonna jõukus ja muud geograafilised piirkonnad, kust saaks reisijaid ligi meelitada ([70]).

(366) Isegi kui selline lennujaamade valim oleks olemas, ei oleks võrdlusmeetodit kõnealuse juhtumi puhul siiski võimalik kasutada. Nagu eespool on näidatud, on analüüsitavate tehingute näol tegemist keeruliste kogumitega, mis hõlmavad lennujaamateenuste lepingut ja turundusteenuste lepingut (mille võib mõnikord ühendada ühte õiguslikku dokumenti). Need tehingud hõlmavad mitmeid hindu, seejuures mitmesuguseid lennujaamatasusid, lennukite maapealse teenindamise tasusid ning turundusteenuste tasusid, millest ühed sõltuvad reisijate arvust, teised lendude arvust ning kolmandad on kindlasummalised tasud. Kõik need tehingud tekitavad seega lennujaama käitaja ning lennuettevõtja ja tema tütarettevõtjate vahel palju keerulisi rahavooge, mis pärinevad lennujaamatasudest, maapealse teenindamise tasudest ja turundusteenuste osutamisest saadavatest tuludest.

(367) Isegi ainult CCIPB poolt lennuettevõtjatele makstud lennujaamatasude võrdlemine võrdlusalustes lennujaamades makstavate lennujaamatasudega ei võimalda saada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamiseks vajalikku teavet. Võrdlusmeetodi kohaldamiseks käesoleva hinnanguga hõlmatavate tehingute suhtes tuleks vähemalt leida võrdlusaluseks olevates lennujaamades võrreldavate tehingute kogum, mis hõlmaks eeskätt samaväärseid turundusteenuseid ja samaväärset maapealset teenindamist. Sellise võrreldavate tehingute valimi leidmine ei osutu aga võimalikuks, sest käesoleva hinnanguga hõlmatavad tehingud on sedavõrd keerulised ja spetsiifilised, seda enam, et maapealse teenindamise ja turundusteenuste hinnad ei ole üldjuhul avalikult kättesaadavad ja on seetõttu raskesti ligipääsetavad võrdlusaluse moodustamiseks.

(368) Isegi kui vastuvõetava võrdlusanalüüsi alusel eeldada, et kõnealused erinevate tehingute hinnad on võrdlustehingute valimi abil kindlaksmääratud turuhindadega võrdsed või neist kõrgemad, ei saaks komisjon selle põhjal järeldada, et kõnealused tehingud vastavad turuhindadele, kui selgub, et nende hindade kindlaksmääramisel võis lennujaama käitaja eeldada, et kõnealuste tehingute tulemusena tekkivad kulud on suuremad kui vastavad täiendavad tulud. Turumajanduse tingimustes tegutseval ettevõtjal ei ole mingit huvi pakkuda kaupu või teenuseid turuhindadega, kui selle tulemusena väheneb tema täiendav kasum.

(369) Komisjon peab asjakohaseks märkida seoses selle analüüsiga, et pärast uute suuniste vastuvõtmist paluti nii Prantsusmaal kui ka huvitatud isikutel esitada oma märkused kõnealuste suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes (vt põhjendused 22 ja 23). Ei Prantsusmaa ega huvitatud isikud ei esitanud sisulisi vastuväiteid komisjoni lähenemisviisi suhtes, mille kohaselt ei ole võimalik määratleda asjakohaseid võrdlusaluseid, et välja selgitada lennujaamade poolt lennuettevõtjatele osutatud teenuste usaldusväärsed turuhinnad, kuivõrd kõige asjakohasem kriteerium lepinguosaliste vaheliste kokkulepete hindamiseks on nende täiendava kasumlikkuse eelanalüüs.

(370) Eelnevat silmas pidades leiab komisjon, et antud juhtumi suhtes tuleb kohaldada uutes suunistes üldiselt soovitatud lähenemisviisi turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte rakendamiseks lennujaamade ja lennuettevõtjate suhete suhtes, mis seisneb täiendava (või lisanduva) kasumlikkuse eelanalüüsi teostamises.

(371) Sellist lähenemisviisi põhjendab asjaolu, et lennujaama käitajal võib olla objektiivne huvi teha lennuettevõtjaga teatud tehing, kui ta võib mõistuspäraselt eeldada, et see tehing suurendab tema kasumit (või vähendab tema kahjumit) võrreldes kujuteldava olukorraga, kus sellist tehingut ei oleks tehtud ([71]), ja seda sõltumatult võrdlusest lennuettevõtjatele teiste lennujaama käitajate pakutavate tingimustega või tingimustega, mida sama lennujaama käitaja pakub teistele lennuettevõtjatele.

(372) Viimase punkti kohta on komisjon uutes suunistes märkinud, et „hindade diferentseerimine on tavapärane äritava, kuni see on kooskõlas kõigi muude asjaomaste konkurentsialaste ja valdkondlike õigusaktidega. Selline hindade diferentseerimise poliitika peaks aga olema turumajandustingimustes tegutseva isiku testi läbimiseks äriliselt õigustatud" ([72]) (joonealused märkused välja jäetud). Sellega seoses tuleb märkida, et teatud kolmandate isikute

([70]) Uute suuniste punkt 60.
([71]) Teisisõnu, kui selle tehingu oodatav täiendav kasumlikkus on positiivne.
([72]) Uute suuniste punkt 62.

märkused, milles heidetakse CCIPB-le ette kõikide lennuettevõtjate suhtes kohaldatava üldise hinnasüsteemi puudumist, ei ole turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise seisukohalt asjakohased. Näiteks ei ole asjakohane põhjenduses 169 lühidalt edasi antud Air France'i märkus, mille kohaselt CCIPB oleks pidanud teatud tingimustel nõudma Ryanairi käest sisse valgustustasu. Asjaolu, et lennujaama käitaja kehtestab lennuettevõtja suhtes läbirääkimiste tulemusena hinnad, mis kalduvad kõrvale tema üldisest hinnakirjast, või kehtestab üldisest süsteemist erineva hindade struktuuri, ei tähenda tingimata, et ta annab sellega kõnealusele lennuettevõtjale majanduseelise.

Lennujaama käitaja ja kogu CCIPB tegevuse ühine hindamine

(373) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon esialgu, et CCIPB kogu tegevust tuleb hinnata koos tema tegevusega lennujaama käitajana ning vajaduse korral koos riigi või muude avaliku sektori asutuste tegevusega, kes lennujaama käitajat kontrollivad või tema finantstehingutesse sekkuvad.

(374) Prantsusmaa teatas, et ta nõustub lennujaama käitamisega tegeleva üksuse tegevuse ja CCIPB kogu tegevuse ning teiste avaliku sektori asutuste tegevuse ühise hindamisega.

(375) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel tuleb arvesse võtta CCIPB tegevust tervikuna ja mitte üksnes tema lennujaama käitamisega tegeleva üksuse tegevust. CCIPB üksus, mis tegeleb lennujaama käitamisega, ei ole CCIPBst eraldiseisev juriidiline isik. Teiselt poolt tuleb arvestada, et kui lennujaamateenuste lepingud sõlmiti lennujaamaga, kes on Ryanairi ja teiste lennuettevõtjate makstavatest lennujaamamaksudest saadava tulu saaja, siis turundusteenuste lepingutega seotud kulud kanti peaasjalikult CCIPB üldeelarvest ja need ei kajastu tingimata lennujaama arveldustes. Prantsusmaa märgib sellega seoses, et CCIPB võttis need kulud otseselt enda kanda ([73]).

(376) Seega leiab komisjon, et lennujaama käitaja tegevust ja CCIPB tegevust tervikuna tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel hinnata koos, vaadeldes seejuures nende suhet lennuettevõtjate ja nende tütarettevõtjatega.

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise meetodite kokkuvõte

(377) Eelnevast tuleneb, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel kõnealuste lepingute suhtes peab komisjon iga turundusteenuste lepingu puhul analüüsima seda lepingut ja vastavat lennujaamateenuste lepingut koos ning määrama kindlaks, kas tasuvuse väljavaadetest juhinduv turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline käitaja, keda vaadeldakse Pau lennujaama käitajana CCIPB asemel, oleks need tehingud teinud. Selleks tuleb määrata kindlaks nende lepingute sõlmimise tulemusena tekkiv täiendav kasum, nagu seda oleks hinnanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja nende lepingute sõlmimisel, võttes arvesse kogu lepingute kehtimise perioodi kestel järgmisi tegureid:

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

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

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

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

([73]) Prantsusmaa märkis sellega seoses: „CCIPB, kelle tegevuse üks eesmärk on oma piirkonna majandusarengu toetamine, kandis otseselt oma eelarvest, ja mitte lennujaama eelarvest 30. juunil 2005 AMSiga sõlmitud Pau-Londoni lennuliini hõlmavas lepingus ettenähtud rahalised kohustused".

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

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

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine

(381) Kõnealuste lepingute hindamisel, võttes arvesse eespool toodud märkusi, tuleb meelde tuletada, et nendes lepingutes abi olemasolu ja selle määra hindamisel tuleb arvestada nende lepingute sõlmimisel kehtinud asjaolusid ([74]), eeskätt tuleb arvesse võtta sel hetkel kasutada olnud andmeid ja eeldatud arengutendentse.

(382) 30. mai 2011. aasta kirjas märkis Prantsusmaa, et 2005. aasta Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute sõlmimise hetkel ei olnud olemas ühtki lennujaama ja Ryanairi vastastikuseid kohustusi hõlmavat turu-uuringut ega neid kohustusi majanduslikult hindavat ja põhjendavat äriplaani.

(383) Prantsusmaa esitatud andmete põhjal ilmneb samuti, et CCIPB ei koostanud ka enne teiste ametliku uurimismenetlusega hõlmatud lepingute sõlmimist ühtki turu-uuringut, äriplaani ega arvandmeid hõlmavat kasumlikkuse hinnangut, välja arvatud 2006. aastal Transaviaga sõlmitud leping, mille puhul võeti 2005. aasta detsembris vastu äriplaan (edaspidi *„Transavia äriplaan"*).

(384) Arvestamata Transavia äriplaani, on ainuke Prantsusmaa esitatud arvandmeid hõlmav majandushinnang ajavahemiku 2003–2004 kohta koostatud mõjuhinnang, milles hinnatakse Ryanairi reisijate majandusliku mõju suuruseks piirkonnale 8–10 miljonit eurot. Ka Prantsusmaa esitatud küsitlus, mis 2011. aasta jaanuaris viidi läbi lennujaama reisijate seas, kinnitab neid tulemusi ja hindab ühe Ryanairi Pausse suunduva lennu reisijaga seotud kulu suuruseks 339 eurot. Samas ei ole need uuringud kohased turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamiseks. Need käsitlevad Ryanairi tegevuse mõju piirkonna majandusele üldiselt ja mitte lähtuvalt lennujaama kasumlikkusest. Järjepideva kohtupraktika kohaselt ei saa piirkonna arenguga seotud järeldusi võtta arvesse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel ([75]).

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

(386) Komisjon leiab, et äriplaani puudumine on oluline asjaolu, mis toetab järeldust, mille kohaselt Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud ei järgi turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, seda enam, et kõnealuste lepingute puhul ei esitanud ei Prantsusmaa ega CCIPB ühtegi isegi mitte poolikut arvandmeid hõlmavat kulude-tulude analüüsi, mis oleks koostatud enne lepingute sõlmimist.

(387) Üldises plaanis ei ole Prantsusmaa esitanud mitte ühtegi asjaolu, mis annaks tunnistust sellest, et lennujaama käitaja teostas Ryanairi ja AMSiga lepingute sõlmimisel riskianalüüsi seoses nende lepingute täitmise tulemusel tekkida võivate täiendavate tuludega. Vastupidi, Prantsusmaa väitel juhindus CCIPB vaid piirkondliku arenguga seotud eesmärgist. See asjaolu on oluline täiendav tegur, mis näitab, et Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud ei vasta turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

([74]) Vt näiteks Ülemkohtu 19. oktoobri 2005. aasta otsus kohtuasjas T-318/00: Freistaat Thüringen vs. komisjon (EKL 2005, lk II-4179), punkt 125, ja Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-124/10 P: EDF *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:2012:318, punktid 85, 104 ja 105.

([75]) Vt Üldkohtu 21. jaanuari 1999. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-129/95, T-2/96 ja T-97/96: Neue Maxhütte Stahlwerke ja Lech-Stahlwerke vs. komisjon (EKL 1999, lk II-17), punkt 120.

(388) Nagu on näidatud allpool, kinnitab neid järeldusi komisjoni hinnang selle kohta, milline oleks olnud turutingimustes tegutseva hüpoteetilise ettevõtja teostatud kulude-tulude analüüs.

(389) Menetluse käigus palus komisjon Prantsusmaal koostada arvandmeid sisaldav rekonstruktsioon kulude-tulude analüüsist, mille turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks teostanud enne Ryanairi ja AMSiga lepingute sõlmimist, tuginedes objektiivsetele andmetele, mis CCIPB-l olid teada lepingute sõlmimise ajal, ja eeldatavatele arengutele.

(390) Vastuseks sellele pakkumisele koostas Prantsusmaa kõikide Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute täiendavate kulude ja tulude rekonstruktsiooni. See analüüs põhineb suures osas tagantjärele, st pärast lepingu sõlmimist saadud andmetel. Prantsusmaa kasutatav meetod seisneb keskmiste kulude ja tulude väljaarvutamises ühe reisija kohta lähtuvalt lennujaama tegevuskuludest, tuludest ja reisijate arvust aastatel 2003–2011. Iga lepingu analüüsimisel kasutas Prantsusmaa neid andmeid, korrutades neid arve iga lepingu puhul prognoositava reisijate arvu suurenemisega, see tähendab, lähtudes reisijate arvust, mida oli lepingu sõlmimise hetkel võimalik eeldada, kui leping oleks rakendunud. Kuna see analüüs põhineb suures osas pärast mitmesuguste lepingute sõlmimist saadud andmetel kulude ja tulude kohta ning ei kajasta tingimata lepingute sõlmimise hetkel prognoositavaid asjaolusid, ei saa seda vaadelda kui kasumlikkuse hinnangut, mille teeks turumajanduses tegutsev ettevõtja enne kõnealuste lepingute sõlmimist.

(391) Lisaks sellele võetakse täiendavate tegevuskulude osas Prantsusmaa kohaldatava meetodi puhul arvesse täielikke kulusid ühe reisija kohta, see tähendab kõiki lennujaama tegevuskulusid reisija kohta ja mitte täiendavaid kulusid, see tähendab iga konkreetse lepinguga iga reisija kohta tekkivaid spetsiifilisi kulusid. Kuid täiendavad kulud võivad olla erinevad kogukuludest ühe reisija kohta ja on üldjuhul väiksemad, võttes arvesse püsikulude olulist osa lennujaamas. Ühe reisija kohta arvestatud kogukulude kasutamine on Prantsusmaa rakendatava meetodi teine nõrk külg. Lisaks sellele vähendab see märkimisväärselt lepingute kasumlikkust, karistades seeläbi lennuettevõtjaid, kes ei ole kõnealuseid lepinguid sõlminud.

(392) Seetõttu viis komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel läbi oma analüüsi, rekonstrueerides erinevate lepingute täiendavad kulud ja tulud, nii nagu oleks neid eelnevalt hinnanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Aluseks võetud eeldused ja analüüsi tulemused on toodud põhjendustes 393–440. Transaviaga sõlmitud lepingu puhul kasutas komisjon hinnangu andmisel otseselt Transavia äriplaani.

Ajavahemik

(393) Hinnates oma huvi sõlmida lennujaamateenuste leping ja/või turundusteenuste leping, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja valinud hindamisel kestuseks kõnealuste lepingute kehtivusaja. Teisisõnu oleks ta hinnanud täiendavaid kulusid ja tulusid lepingute kohaldamise kestel.

(394) Pikema perioodi valimine ei oleks põhjendatud. Lepingu sõlmimise kuupäeval ei oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevaatlik ettevõtja saanud arvestada lepingute samadel või muudel tingimustel pikendamisega nende lõppemisel, eriti kui võtta arvesse, et odavlennuettevõtjad, nagu Ryanair ja Transavia, on tuntud oma tegevuse väga dünaamilise arendamise poolest ja sagedaste lennuühenduste avamise ja sulgemise või lennumahtude suurendamise ja vähendamise poolest. Lepingute mis tahes pikendamine oli seega kaugesse tulevikku jääv perspektiiv, mis oli liialt ebakindel selleks, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võiks sellel alusel teha mõistlikke majandusotsuseid.

(395) Lisaks sellele tuleb märkida, et teatud lepingute puhul ei kattu lepingus sätestatud tegevuse tegeliku alustamise kuupäev lepingu sõlmimise kuupäevaga. Sellisel juhul võeti arvesse tegevuse alustamise tegelikku kuupäeva ja mitte lepingu sõlmimise kuupäeva ([76]).

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

(397) Otsuse järgmises osas vaatleb komisjon Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepinguid täiendava reisijate arvu ning täiendavate kulude ja tulude seisukohalt, lähtudes püstitatud hüpoteesidest ning esitab seejärel kokkuvõtte Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute kohta ning seejärel Transaviaga sõlmitud lepingu kohta.

([76]) Vt tabel 6.

Täiendav reisijate arv ja prognoositav lendude arv (Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud)

(398) Komisjoni tehtud analüüs põhineb täiendaval lennuliikluse mahul (st lisanduval reisijate arvul), mida CCIPB asemel Pau lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks saanud lepingute sõlmimisel prognoosida. Näiteks 2003. aasta lepingu puhul määratakse kindlaks reisijate arv, mida Pau lennujaama käitaja võis eeldada 2003. aastal, pärast Ryanairi käitatava Pau-Londoni liini avamist lepingu kehtivusajal.

(399) Hinnanguline suurenev lennuliikluse maht määrati kindlaks erinevates lennujaamateenuste lepingutes ja turundusteenuste lepingutes toodud lennuliinide arvu ja lennusageduse põhjal ning sellest tuletatud lendude koguarvu põhjal.

(400) Lisaks sellele võttis komisjon arvesse Ryanairi kasutatud lennukite mahutavust, tegemist oli lennukitega Boeing 737–800, milles oli 189 istekohta ([77]).

(401) Komisjon lähtub hüpoteesist, et lendude täituvuse määr on 85 %. Tegemist on Ryanairi jaoks soodsa hüpoteesiga, sest 85 % täituvuse määra loetakse kõrgeks. See täituvuse määr on seejuures veidi kõrgem Ryanairi võrgustiku keskmisest täituvuse määrast ([78]) ja kõrgem või võrdne täituvuse määraga, mida Prantsusmaa kasutas eri lepingute osas tehtud kulude-tulude analüüsi rekonstruktsioonis. Samas leiab komisjon, et seda kõrget täituvuse määra on võimalik kasutada, isegi arvestades, et tegemist on kõrge määraga, et näidata turundusteenuste positiivset mõju eri lepingutega hõlmatud lennuliinide sageduse mõjutamisel ning võttes arvesse, et puuduvad muud tegurid, mis iseloomustavad kõnealuste teenuste prognoositavat mõju täituvuse määrale.

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

(403) Mõned lepingud hõlmasid andmeid prognoositava reisijate arvu kohta lepingus ettenähtud lennuliinidel. Samas ei olnud need andmed õiguslikult siduvad ning turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja ei oleks neid tingimata oma kulude-tulude analüüsi tegemisel arvesse võtnud. Komisjon ei võtnud neid andmeid arvesse ja püstitas hüpoteesina 85 % suuruse täituvuse määra kõikide lepingute jaoks (seejuures on kõnealune määr lepingutes toodud andmetest kõrgem).

(404) Lisaks sellele hõlmasid mõned lepingud lennuettevõtja võetud kohustust seoses reisijate minimaalse arvuga asjaomastel lennuliinidel. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks ilmselt arvestanud lennuettevõtja tagatava suurema reisijate minimaalarvuga. Tõenäoliselt oleks ta püstitanud hüpoteesi, et lennuettevõtja näeb ette teatava ohutusvaru kohustusena võetud minimaalse liiklusmahu ja mõistuspäraselt eeldatava reisijate arvu vahel. Komisjon otsustas seega mitte võtta kõnealust reisijate kohustuslikku minimaalset arvu oma hinnangus arvesse.

(405) Komisjoni arvestuste põhjal saadud reisijate arvu suurenemine on üldiselt suurem kui siduv miinimumtase ja eri lepingutes toodud mittesiduvad andmed.

(406) Lõpuks tuleb märkida, et 2009. aastal muutsid CCIPB ja Ryanair/AMS 2005. aasta lepingu tingimusi, vähendades Pau-Londoni lennuliini lennusagedusi ja määrates 2009. aastal hinnanguliseks lendude arvuks 211 lendu, ning vähendades turundusteenuste eest aastas makstavat summat […] euroni. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel rakendas komisjon selle lisalepingu puhul sama põhimõtet kui teiste lepingute puhul, leides, et lepingu sõlmimisega seotud täiendav reisijate arv vastab kõikidele kõnealuses lisalepingus toodud lennuliinidele, lennusagedustele ja lendude arvule.

Täiendavad tulud (Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud

(407) Iga analüüsiga hõlmatud tehingu puhul määras komisjon kindlaks täiendavad tulud, see tähendab tulud, mis on seotud selle tehinguga, nii nagu seda oleks prognoosinud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.

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

([77]) 2003. aasta lepingus toodud kaks lennukitüüpi, mida Ryanair sai kasutada, olid Boeing 737–200 ja Boeing 737–800. Oma analüüsis kasutab komisjon Ryanairi arvele jääva lennuliikluse mahu hindamisel soodsat hüpoteesi, mis põhineb suurema mahutavusega lennuki kasutamisel (Boeing 737–800).

([78]) Vaata http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

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

— maandumistasu, st teatud summa iga lennukorra eest,

— reisijatasu, st teatud summa iga reisija eest,

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

(410) CCIPB rakendatavad maandumis- ja reisijatasud on tavaliselt reguleeritud tasud, mille eest võimaldatakse juurdepääs lennujaamataristule, ning mis määratakse kõikide lennuettevõtjate jaoks kindlaks pärast konsultatsioone ja mis kuuluvad avaldamisele. Ryanairi ja Transaviaga sõlmitud lennujaamateenuste lepingud näevad ette lennujaama avalike tasude süsteemi kohaldamise. Kõnealuste lepingute puhul kasutas komisjon maandumis- ja reisijatasude summade prognoosimisel ühiku kohta lepingute sõlmimise hetkel kehtinud avalike tasude suurusi, millele kohaldati seejuures 2 % suurust indekseerimist aasta kohta. Komisjon leiab, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis ette näha 2 % suurust inflatsiooni, kuna tegemist on tasemega, mille euroala jaoks määras kindlaks Euroopa Keskpank (EKP) ([79]). On mõistlik eeldada, et reguleeritud tasusid tõstetakse inflatsiooni järgimiseks igal aastal.

(411) Maapealse teenindamise tasud ei ole reguleeritud, vaid need määratakse kindlaks kahepoolsete läbirääkimiste käigus. Mitmetes Ryanairiga sõlmitud lepingutes ja Transaviaga sõlmitud lepingus on need tasud määratletud kindla summana ühe lennukorra kohta, indekseerimist kasutamata. Komisjon kasutas oma analüüsi käigus neid summasid.

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

(413) Lennundusega mitteseotud tulud on tavaliselt peaaegu proportsionaalsed reisijate arvuga. Parklate, toitlustuskohtade ja muude lennujaamas asuvate kaubandusettevõtete tegevus sõltub reisijate arvust. See kehtib ka lennujaama käitaja tulude kohta, mis ta saab seoses kõnealuste tegevusliikidega. Kõige mõistlikum viis täiendavate lennundusega mitteseotud tulude kindlaksmääramiseks seisneb lennundusega mitteseotud tulude kindlaksmääramises ühe reisija kohta ning saadud väärtuse korrutamises prognoositava täiendavate reisijate arvuga.

(414) Ühe reisija kohta arvutatavate lennundusega mitteseotud tulude puhul peab komisjon tõenäoliseks, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks selle kindlaks määranud lepingute sõlmimise ajal, tuginedes lennujaama üldistele kuludele ühe reisija kohta esindavuse saavutamiseks piisavalt pika perioodi jooksul, mis eelneb vahetult asjaomase lepingu sõlmimisele ([80]). Komisjon leiab, et kolme aasta pikkust perioodi võib lugeda mõistlikuks ([81]). Komisjon arvab lisaks, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks kasutanud selle summa puhul indekseerimist, et

([79]) EKP üks tegevuse eesmärke on hoida hindu stabiilsena ja keskmist inflatsiooni taset „keskpikas perspektiivis alla 2 %, kuid sellele lähedasel tasemel". Ingliskeelne originaal: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term". Vt http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

([80]) Komisjon märgib, et Air France'i reisijate hulgas Pau lennujaamas on ülekaalus ärireisijad, samas kui Ryanairi ja Transavia reisijate puhul on tegemist peamiselt vabaajareisijatega. Kõnealuse kahe reisijate kategooria puhul saadavad lennundusega mitteseotud tulud võivad reisijate kohta olla erinevad, näiteks seoses kõnealuste reisijate erineva ostujõuga. Samas on neid erinevusi keeruline hinnata, liiatigi võivad mõju avaldada ka muud tegurid lisaks ostujõule. Nii näiteks on ametisõite tegevate reisijate jaoks üldiselt tähtis ajategur ning nad püüavad võimalust mööda lühendada lennujaamas viibimise aega ning see võib piirata ka nende kulutusi lennujaamas. Lisaks sellele, kuivõrd lennujaama käitaja lennundusega mitteseotud tulud ei liigu lennuettevõtjate vahendusel, on lennujaama käitajal keeruline hinnata, millises ulatuses võivad keskmised lennundusega mitteseotud tulud ühe reisija kohta eri lennuettevõtjate puhul erineda. Neid asjaolusid arvesse võttes on tõenäoline, et CCIPB asemel Pau lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks täiendavate lennundusega mitteseotud tulude hindamisel tuginenud ühe reisija kohta arvestatud lennundusega mitteseotud tuludele eelnevatel aastatel kogu lennujaama lennuliikluse jaoks, jättes arvesse võtmata asjaolu, et selle ühe reisija kohta arvestatud summa suurus võib eri lennuettevõtjate lõikes muutuda.

([81]) Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks kõnealuse ajavahemiku valinud lähtuvalt mitmest tegurist: ühtlustav toime, mida võimaldab suhteliselt pikk periood, ja liiga pika perioodiga kaasnevad probleemid, nagu reisijate eelistuste ja ostuharjumuste võimalik muutumine pika perioodi jooksul. Seejuures oleks ühe reisija kohta arvestatud keskmise lennundusega mitteseotud tulu puhul vaid ühe aasta pikkuse ajavahemiku kasutamine seadnud tulemuseks saadud summa liiga suurde sõltuvusse konkreetse aasta eripäradest, seepärast on pikema perioodi kasutamine õigustatud. Seevastu viie aasta pikkune periood tundub liiga pikana, sest reisijate käitumine lennundusega mitteseotud tulude aluseks olevate kulutuste tegemisel võib olulisel määral muutuda nii pika perioodi kestel. Seetõttu on mõistlik kolme aasta pikkuse perioodi kasutamine.

järgida inflatsiooni mõju. Komisjon kasutas selleks 2 % suurust protsendimäära ([82]), (mida kohaldati alates kolmeaastase perioodi teisest aastast).

(415) Järgmises tabelis on aastate lõikes toodud lennujaama lennundusega mitteseotud kogutulud aastatel 2000–2011, kusjuures iga aasta kohta on toodud ka ühe reisija kohta eelmise kolme aasta põhjal arvestatud lennundusega mitteseotud tulude summad ühiku kohta.

Tabel 5

Lennundusega mitteseotud tulud

Aasta	Lennundusega mitteseotud tulud	
	Kogusummad (tuhandetes eurodes)	Keskmine summa reisija kohta kolme eelmise aasta põhjal (eurodes)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Täiendavad kulud (Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud

(416) Täiendavad kulud, mida on eelnevalt võimalik eeldada iga tehingu puhul (mis antud juhul hõlmavad lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid) ja mida CCIPB asemel lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks arvesse võtnud, kuuluvad kolme järgmisesse liiki:

— turundusteenuste ostmise kulud;

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

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

(417) Turundusteenuste lepingutega seotud kulude puhul võttis komisjon arvesse erinevates turundusteenuste lepingutes toodud summasid. Turundusteenuste lepingutes on eeskätt nähtud ette iga-aastased kindlasummalised kulud või kogukulud. 2003. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingus, mis hõlmas Pau-Londoni lennuliini, olid ette nähtud eritingimused, mis hõlmasid esialgset makset ja iga-aastaseid makseid iga reisija kohta kuni 400 000 euro suuruse ülemmäärani. Võttes arvesse 2003. aasta lepinguga seotud lennuliikluse mahu prognoose 85 % suuruse lennukite

([82]) Vt põhjendus 410.

täituvuse määra juures, ilmneb, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks näinud ette kõnealuse 400 000 euro suuruse ülemmäära saavutamise. Seega võttis komisjon kõnealust maksimaalset summat arvesse turundusteenustega seotud kuluna, lisaks lepingus kindlaksmääratud esialgsele maksele.

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

(419) Täiendavate investeerimiskulude kohta tuleb märkida, et Prantsusmaa väitel ei tehtud Pau lennujaamas käesoleva menetlusega hõlmatud lepingutega seonduvalt ühtki investeeringut. Seega, võttes arvesse, et mitte ükski uurimismenetluse käigus ilmnenud asjaolu ei anna alust arvata, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks eeldanud teatud investeeringute tegemist seoses käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud ühe või mitme lepinguga, ei võetud käesoleva analüüsi tegemisel täiendavaid investeerimiskulusid arvesse.

(420) Eri lepingute sõlmimise ajal prognoositud tegevuskulud on lepinguga seotud äriplaani puudumisel kõige raskemini analüüsitavad andmed. Tegevuskulude puhul ei ole võimalik kasutada lennundusega mitteseotud tulude puhul kasutatud meetodit, mis põhines lennujaama kogutuludel, millest tuletati lennundusega mitteseotud tulud ühe reisija kohta. Sellise lähenemisviisi korral vaadeldaks kõiki lennujaama kulusid, mis on jaotatud reisijate arvu peale, täiendavate tegevuskuludena. Kuid oluline osa lennujaama tegevuskuludest on püsikulud, mis tähendab et ühe reisija kohta arvestatud tegevuskulud võivad enamasti osutuda märkimisväärselt suuremaks uue reisijate arvu suurenemise tinginud lepingu sõlmimisega kaasnevatest täiendavatest kuludest.

(421) Selleks et hinnata täiendavate tegevuskulude suurust, peab komisjon lähtuma lennujaama käitaja analüüsiandmetest, kuna ta ei saa ise hinnata, mil viisil võib lepingu sõlmimine mõjutada lennujaama erinevaid kuluartikleid.

(422) Ainuke hinnang, millele komisjon võib tugineda, on toodud Transavia lepingu äriplaanis, milles CCIPB leidis, et Transaviaga sõlmitud leping toob kaasa täiendavad keskmised tegevuskulud suurusega […] eurot ühe täiendava reisija kohta Transavia äriplaanis kajastatud perioodi 2006–2012 jooksul ([83]). Paremate andmete puudumisel leiab komisjon, et see väärtus on piisav alus täiendavast lennuliiklusmahust tingitud lennujaama tegevuskulude kindlaksmääramiseks. Komisjon kasutas seda näitajat Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute analüüsimiseks, võttes aluseks 2 % suuruse indekseerimise iga aasta kohta ([84]) alates 2009. aastast, mis paikneb võrdlusperioodi 2006–2012 keskel. Lisaks sellele leiab komisjon, et selline indekseerimine on kooskõlas tulude puhul nimetatud indekseerimisega.

(423) Komisjon märgib, et CCIPB tegi selle hinnangu enne enamiku käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute allkirjastamist ning see oli seega kättesaadav nende lepingute sõlmimise ajal. Ainukesed erandid on Ryanairi ja AMSiga 2003. ja 2005. aastal sõlmitud lepingud. Neid käsitletakse põhjendustes 425 ja 426.

(424) Komisjon märgib, et Transavia äriplaan koostati Ryanairist erineva lennuettevõtja jaoks. Sellele vaatamata leiab komisjon, et Transavia kasutab odavlennuettevõtja majandusmudelit, mis on Ryanairiga võrreldav ning et seetõttu on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja eeldatavad täiendavad tegevuskulud ühe reisija kohta kahe lennuettevõtja puhul tõenäoliselt sarnased.

([83]) Selles näitajas sisalduvaid elemente (lisanduvad uue lennuliini Amsterdam-Pau avamisel) on äriplaanis selgitatud. „Mõju tööjõukuludele ja kuludele: uus lennuliin loob vähesel määral täiendavat tööd teatud teenistustele: raamatupidamine (arvete töötlemine), ekspluatatsioonikulud (lennujaamataristu kasutamine), vastuvõtt (turismiteenuste reserveerimine ja infoteenus) ja julgeolek (läbivaatamine), teiste teenuste tööd lennuliini avamine ei mõjuta: haldus, keskkond, kvaliteet, hooldus, arendus, ohutus. Küll aga avaldab see mõju tugiteenustele: Keskmiselt 7 aasta jooksul on personalikulude ja ühe väljuva reisi reisijaga seotud kulude suurus […] eurot." See summa ühe väljuva reisi reisija kohta jagati kahega ja saadi kogukuluks ühe inimese kohta […] eurot.

([84]) Vt põhjendus 410.

(425) Transavia äriplaan võeti vastu 15. detsembril 2005. See äriplaan on seega vastu võetud hiljem, kui sõlmiti 2003. ja 2005. aasta lepingud Ryanairi ja AMSiga, vastavalt 28. jaanuaril 2003 ja 30. juunil 2005. Sellele vaatamata leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks hinnanud täiendavaid tegevuskulusid ühe reisija kohta 2005. aasta juunis erinevalt kui 2005. aasta detsembris, ehk vaid kuus kuud hiljem. On vähetõenäoline, et lennujaama käitaja kulude struktuur muutuks oluliselt kuue kuu jooksul. 2005. aasta detsembris tehtud hinnang on seega vastuvõetav ligikaudne hinnang, mille turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks 2005. aasta juunis koostanud selleks, et hinnata kõnealuste Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute asjakohasust.

(426) 2003. aasta leping on sõlmitud peaaegu kolm aastat enne Transavia äriplaani koostamist. Samas ei ole selle kolmeaastase perioodi jooksul toimunud lennujaama lennuliikluse ja struktuuri suuri muudatusi. Seetõttu leiab komisjon parema alternatiivi puudumisel, et keskmiste täiendavate tegevuskulude suurus […] eurot ühe reisija kohta koos 2 % suuruse indekseerimisega 2009. aasta suhtes on samuti sobiv 2003. aasta lepingu analüüsimiseks.

(427) Komisjon märgib, et Prantsusmaa esitatud täiendavate tegevuskulude suurus […] eurot ühe reisija kohta, mis on arvestatud keskmiste tegevuskuludena ühe reisija kohta ajavahemikul 2003–2011, on märkimisväärselt suurem komisjoni kasutatavast täiendavate tegevuskulude suurusest […] eurot ühe reisija kohta, mida komisjon peab eespool toodud kaalutlustest lähtuvalt asjakohasemaks.

(428) Iga tehingu puhul korrutatakse täiendav tegevuskulu ühe reisija kohta prognoositava reisijate arvu suurenemisega, et määrata iga aasta jaoks kindlaks konkreetse lepinguga seotud täiendav tegevuskulu.

Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute kohta saadud tulemused

(429) Olles sel viisil määranud kindlaks iga lepingu puhul täiendavad tulud ja kõik täiendavad kulud, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis ette näha, saab komisjon määrata iga lepingu puhul aasta aastalt kogu lepingu kehtivuse aja jooksul kindlaks täiendavad arvestatud rahavood (tulud miinus kulud). Need tulemused on toodud allpool tabelites 6–11.

(430) Komisjon märgib, et kõikide lepingute ja 2005. aasta Pau-Londoni lennuliini lepingu 16. juuni 2009. aasta lisalepingu puhul on kõik aastased täiendavad rahavood negatiivsed, nagu on näidatud allpool toodud tabelites ning seda vaatamata Ryanairi jaoks soodsatele hüpoteesidele, millest komisjon lähtus, eeskätt seoses reisijate arvu suurenemise ja täiendavate kuludega.

(431) Komisjon märgib täiendavalt, et see järeldus kehtib ka 2007., 2008., 2009. ja isegi 2010. aasta lepingute puhul ning seda isegi juhul, kui välistada täielikult kõik täiendavad tegevuskulud ja arvestada täiendavate kuludena üksnes turundusteenuste ostmisega seotud kulusid.

(432) Seega on selge, et käesoleva menetlusega hõlmatud lepingud, mille CCIPB sõlmis Ryanairi ja AMSiga, ning 16. juuni 2009. aasta lisaleping 2005. aasta Londoni lennuliini lepingule annavad kõik Ryanairile ja/või AMSile majanduseelise. Kuivõrd see eelis sõltub Ryanairi või AMSiga sõlmitud lepingute kokkuleppelistest sätetest, on tegemist valikulise eelisega.

(433) 16. juuni 2009. aasta lisaleping 2007. aasta lepingule Pau-Charleroi lennuliini jaoks, milles suurendatakse tutvustuskampaaniaga seotud kulutusi alates 1. jaanuarist 2009 […] eurolt […] euroni aastas ilma teenuste sisu muutmata, annab Ryanairile ja AMSile samuti valikulise eelise, kuivõrd CCIPB ei saa mingit vastutasu täiendava […] euro suuruse makse eest aastas ja eeskätt ei või eeldada reisijate arvu suurenemist.

Tabel 6

Reisijad. (s = hooajaline)

Leping	Lende nädalas	Lende aastas	Lepingu allkirjastamise kuupäev	Lepingu jõustumise kuupäev	Lepingu esialgne lõppkuupäev
London 2003	7	365	28.1.2003	28.1.2003	27.1.2008

Leping	Lende nädalas	Lende aastas	Lepingu allkirjastamise kuupäev	Lepingu jõustumise kuupäev	Lepingu esialgne lõppkuupäev
London 2005	7	365	30.6.2005	30.6.2005	29.6.2010
Charleroi 2007	3	156	25.9.2007	30.10.2007	24.9.2012
Bristol 2008 (s)	3	50	31.3.2008	16.5.2008	13.9.2008
Bristol 2009 (s)	2	58	16.6.2009	1.4.2009	24.10.2009
2009. aasta lisaleping 2005. aasta Londoni liini lepingule		211	15.6.2009	1.1.2009	29.6.2010
London, Charleroi (s) ja Beauvais (s) 2010	6	312	28.1.2010	30.3.2010	29.3.2011

Tabel 7

2003. aasta leping Pau-Londoni lennuliini kohta

(eurodes)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Saabuvate ja lahkuvate reisijate koguarv	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
lennukordade arv aastas	338	365	365	365	365	27
maandumistasu	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
reisijatasu	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
maapealse teenindamise tulu	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
kõik lennundustulud kokku	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
lennundusega mitteseotud tulud	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
tulud kokku	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[0–99 999]**
tegevuskulud (personalikulud, mitmesugused ostud...)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
turunduskulud	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(eurodes)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
kulud kokku	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[0–99 999]**
täiendavad rahavood (tulud miinus kulud)	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–1 kuni 99 999]**

Tabel 8

2005. aasta leping Pau-Londoni lennuliini kohta

(eurodes)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
saabuvate ja lahkuvate reisijate koguarv	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
lennukordade arv aastas	184	365	365	365	365	181
maandumistasu	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
reisijatasu	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
maapealse teenindamise tulu	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
kõik lennundustulud kokku	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
lennundusega mitteseotud tulud	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
tulud kokku	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
tegevuskulud (personalikulud, mitmesugused ostud...)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
turunduskulud	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
kulud kokku	**[300 000–599 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[300 000–599 999]**
täiendavad rahavood (tulud miinus kulud)	**[–1 kuni –99 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–1 kuni –99 999]**	**[–1 kuni –99 999]**	**[–1 kuni –99 999]**

Tabel 9

30. juuni 2005. aasta turundusteenuste lepingu 16. juuni 2009. aasta lisaleping

(eurodes)

	2009	2010
saabuvate ja lahkuvate reisijate koguarv	67 794	33 709
lennukordade arv aastas	211	105
maandumistasu	*29 173*	*14 795*
reisijatasu	*162 706*	*82 519*
maapealse teenindamise tulu	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
kõik lennundustulud kokku	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
lennundusega mitteseotud tulud	[100 000–299 999]	[0–99 999]
tulud kokku	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
tegevuskulud (personalikulud, mitmesugused ostud...)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
turunduskulud	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
kulud kokku	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
täiendavad rahavood (tulud miinus kulud)	**[–1 kuni –99 999]**	**[–1 kuni –99 999]**

Tabel 10

2007. aasta leping Pau-Charleroi lennuliini kohta

(eurodes)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
saabuvate ja lahkuvate reisijate koguarv	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
lennukordade arv aastas	42	156	156	156	156	114
maandumistasu	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
reisijatasu	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
maapealse teenindamise tulu	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
kõik lennundustulud kokku	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(eurodes)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
lennundusega mitteseotud tulud	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
tulud kokku	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**
tegevuskulud (personalikulud, mitmesugused ostud...)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
turunduskulud	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
kulud kokku	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**
täiendavad rahavood (tulud miinus kulud)	**[–1 kuni –99 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**

Tabel 11

2008. ja 2009. aasta lepingud Pau-Bristoli lennuliini kohta ja 2010. aasta lepingud Pau-Londoni, Pau-Charleroi ja Pau-Beauvais' lennuliini kohta

(eurodes)

	2008. aasta Bristoli leping	2009. aasta Bristoli leping	2010. aasta Londoni, Charleroi, Beauvais' leping	
	2008	2009	2010	2011
saabuvate ja lahkuvate reisijate koguarv	16 111	18 635	75 463	24 783
lennukordade arv aastas	50	58	235	77
maandumistasu	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
reisijatasu	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
maapealse teenindamise tulu	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
kõik lennundustulud kokku	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000 – 299 999]	[0–99 999]
lennundusega mitteseotud tulud	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
tulud kokku	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
tegevuskulud (personalikulud, mitmesugused ostud...)	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]

(eurodes)

	2008. aasta Bristoli leping	2009. aasta Bristoli leping	2010. aasta Londoni, Charleroi, Beauvais' leping	
	2008	2009	2010	2011
turunduskulud	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000–1 499 999]	[300 000–599 999]
kulud kokku	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[1 000 000–1 499 999]**	**[300 000–599 999]**
täiendavad rahavood (tulud miinus kulud)	**[–1 kuni –99 999]**	**[–1 kuni –99 999]**	**[–600 000 kuni –999 999]**	**[–100 000 kuni –299 999]**

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine Transaviaga sõlmitud lepingu suhtes

(434) Komisjon meenutab, et CCIPB koostas enne Transaviaga lepingu sõlmimist Pau-Amsterdami lennuliini kohta äriplaani (edaspidi „Transavia äriplaan"). Komisjon leiab, et see äriplaan on sobiv lähtepunkt turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamiseks Transavia lepingu suhtes ning tal ei ole põhjusi esitatud hüpoteeside kahtluse alla seadmiseks, välja arvatud ühes küsimuses, mis on seotud hinnangus seatud ajalise perspektiiviga. Seda küsimust arutatakse põhjalikumalt allpool.

(435) Komisjon märgib, et selles äriplaanis on välja toodud „aasta finantstulemus" (samalaadne Ryanairi/AMSi lepingute analüüsimisel kasutatud täiendavate rahavoogudega (tulud miinus kulud)), mis on ajavahemiku 2006–2008 puhul negatiivne ja seejärel ajavahemiku 2009–2012 puhul positiivne (vt tabel 12).

(436) Transavia äriplaani kohaselt „muutub investeering tulutoovaks (ilmneb positiivne investeeringutasuvus) (kumuleeritult) alles 7. aastal". Teisisõnu ei kohaldata selle äriplaani puhul prognoositavate aasta rahavoogude suhtes diskontomäära, et arvutada välja nende nüüdispuhasväärtus ja veenduda, kas lennujaama kasumlikkuse seisukohalt kompenseerivad kogu perioodi positiivsed rahavood algusperioodi negatiivsed rahavood. Äriplaanis kasutatakse selle asemel ajakohastamata rahavoogude kumuleeritud kogusummat (vt „kumuleeritud tulem" tabelis 12), mis on ajavahemikul 2006–2011 negatiivne, kuid muutub 2012. aastal positiivseks ([85]).

(437) Komisjon palus Prantsusmaal viia läbi väljatöötatud analüüs, mis tugineb CCIPB-le teadaolevale objektiivsele teabele Transaviaga lepingu sõlmimise hetkel, et kontrollida, kas tasuvuse väljavaadetest lähtuv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks saanud sellise lepingu sõlmida.

(438) Selle analüüsi jaoks võttis Prantsusmaa Transavia äriplaanist aasta finantstulemuse, lahutades sellest äriühingu tulumaksu nende aastate puhul, kui rahavoog oli positiivne, ja kohaldas selle suhtes seejärel 6,5 % suurust diskontomäära, et arvutada nüüdispuhasväärtus. Analüüsi tulemusena saadakse nüüdispuhasväärtus [–100 000 kuni –200 000] eurot, mis on arvutatud Pau-Amsterdami lennuliini kavandatud avamiskuupäeva, st 26. aprilli 2006. aasta seisuga.

(439) Samas märgib komisjon, et nii Transavia äriplaan kui ka Prantsusmaa tehtud arvestus põhinevad ajavahemiku 2006–2012 kohta tehtud kasumlikkuse hinnangul, samas kui lepingus sätestatud tingimuste kohaselt pidi leping kehtima vaid 2009. aastani ja ei hõlmanud automaatse pikendamise klauslit. Põhjendustes 393–397 toodud põhjustel tuleb hinnanguline kulude-tulude analüüs teha aga esialgses lepingus sätestatud kehtivusaja kohta ja mitte pikema perioodi kohta. See on eeskätt seotud asjaoluga, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ja kaalutlev ettevõtja ei saa

([85]) Komisjon võtab teadmiseks CCIPB märkuse äriplaanis: „Mittekumuleeritud väärtuste puhul muutub aasta tulem positiivseks pärast seda, kui turunduskulud langevad märkimisväärselt 2009. aastal (4. aasta)". Seda on võimalik selgitada asjaoluga, et lepingu tingimuste kohaselt ulatuvad turunduskulud ühe reisija kohta kolmandal aastal […] euroni ning peaksid langema neljanda aasta jooksul […] euroni ühe reisija kohta, ([…] euroni viiendal aastal ja […] euroni kuuendal ja seitsmendal aastal). Vt põhjendus 84.

lepingu sõlmimisel arvestada lepingu pikendamisega varasema lepinguga samadel või erinevatel tingimustel ([86]). Komisjon märgib, et ajavahemiku 2006–2009 jaoks arvestatud nüüdispuhasväärtus, mis põhineb üksnes nende aastate kohta äriplaanis toodud aastastel rahavoogudel ja mille puhul on kasutatud Prantsusmaa esitatud diskontomäära, oleks [–300 000 kuni –400 000] eurot.

(440) Komisjon märgib samas, et leping tekitab kulude-tulude analüüsiga hõlmatud perioodi jooksul üksnes negatiivseid täiendavaid rahavooge (välja arvatud 2009. aastal, kus täiendav rahavoog oli sisuliselt võrdne nulliga), mille tulemusena on ka nüüdispuhasväärtus igal juhul negatiivne, sõltumata kasutatavast diskontomäärast. Seega annab Transaviaga 2006. aastal sõlmitud leping Transaviale majanduseelise. Kuivõrd see leping sõlmiti vaid ühe ettevõtjaga, on tegemist valikulise eelisega.

Tabel 12

Kohandatud äriplaan, Transaviaga sõlmitud leping Amsterdam-Pau lennuliini kohta

(tuhandetes eurodes)

Pau-Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Lennuliiklus (reisijate arv)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Tulud	Kokku (A)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kulud	sealhulgas – turundus-teenused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kokku (B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aasta finantstulemus	(A-B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kumuleeritud tulem		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ettevõtte tulumaks		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Täiendav rahavoog pärast äriühingu tulumaksu		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nüüdispuhasväärtus 2006–2009	[–300 kuni –400]							

8.1.1.3. ***Konkurentsi moonutamine***

(441) Kui liikmesriigi antud finantsabi tugevdab ettevõtjate seisundit liidusiseses kaubavahetuses võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimatinimetatuid vaadelda ettevõtjatena, keda see abi mõjutab. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ([87]) on selleks, et meede kahjustaks või ähvardaks kahjustada konkurentsi, piisav, kui abisaaja konkureerib teiste äriühingutega konkurentsile avatud turgudel.

(442) Alates lennutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi jõustumisest 1. jaanuaril 1993 ([88]) ei takista miski Euroopa Liidu lennuettevõtjatel käitamast Euroopa Liidu siseseid lennuliine ja saamast kasu lubatud piiramatust kabotaažist.

([86]) Turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ja kaalutlev ettevõtja võib võtta arvesse ka lepingu ennetähtaegse lõpetamise tõenäosust. Sellise stsenaariumi tõenäosus sõltub lepingu ülesütlemise tingimustest.

([87]) Üldkohtu 30. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest vs. komisjon (EKL 1998,lk II-717).

([88]) Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2407/92, 23. juuli 1992, lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1); nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92, 23. juuli 1992, ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8); nõukogu määrus (EMÜ) nr 2409/92, 23. juuli 1992, piletihindade ja lastitariifide kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 15).

(443) Eelised, mis Ryanair, AMS ja Transavia on saanud tänu käeoleva uurimismenetlusega hõlmatud lepingutele ja lisalepingutele, on tugevdanud nende seisundit võrreldes kõigi teiste Euroopa Liidu lennuettevõtjatega, kes konkureerivad või võivad konkureerida Ryanairi ja Transaviaga lennuliinidel, mida pakuvad need ettevõtjad. Seega need eelised kahjustavad või võivad kahjustada Euroopa Liidu liikmesriikide vahelist kaubavahetust.

8.1.1.4. ***Kokkuvõte***

(444) Ametliku uurimismenetlusega hõlmatud lepingud ja lisalepingud, mis CCIPB sõlmis Ryanairi, AMSi ja Transaviaga, vastavad kõigile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumidele ja seega on nende näol tegemist riigiabiga.

8.1.2. ABI EBASEADUSLIKKUS

(445) Kuivõrd kõnealused meetmed rakendati ellu ilma komisjoni loata, on nende puhul tegemist ebaseadusliku abiga.

8.1.3. KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

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

(447) Lisaks sellele tuleneb Euroopa Kohtu kohtupraktikast ([89]), et Prantsusmaa ülesanne on näidata, millisele õiguslikule alusele tuginedes võiks kõnealust abi käsitada siseturuga kokkusobivana, ning tõestada, et kokkusobivuse tingimused on täidetud. Komisjon palus Prantsusmaal menetluse algatamise otsuses ja täiendava teabe esitamise nõudes näidata ära kokkusobivuse võimalikud õiguslikud alused ning kontrollida, kas kohaldatavad kokkusobivuse tingimused on täidetud, eriti olukorras, kus kõnealust abi tuleb käsitada uute lennuliinide avamiseks antava starditoetusena. Samas ei ole Prantsusmaa kunagi väitnud, et vaadeldavate meetmete näol on tegemist siseturuga kokkusobiva starditoetusega ning ei ole samuti toonud välja teisi õiguslikke aluseid ega põhjendusi, mis võimaldaksid kuulutada kõnealuse abi siseturuga kokkusobivaks. Lisaks sellele ei ole ka ükski huvitatud kolmas isik püüdnud tõestada kõnealuse abi kokkusobivust siseturuga.

(448) Komisjon peab siiski vajalikuks välja selgitada, millises ulatuses võiks kõnealuse abi tunnistada siseturuga kokkusobivaks, võttes arvesse, et see toetab võimalike uute lennuliinide avamist või lennusageduse suurendamist. Samas tuleb siiski rõhutada, et tegemist on vaid täiendava analüüsiga, sest kuivõrd liikmesriik ega ükski huvitatud kolmas isik ei ole esitanud asjaolusid, mis näitaksid abi kokkusobivust, tuleb abi kuulutada siseturuga kokkusobimatuteks.

(449) Sellise abi kohta on uutes suunistes sätestatud: „Lennuettevõtjatele antava stardiabi puhul kohaldab komisjon käesolevate suuniste põhimõtteid kõigi teatatud stardiabimeetmete suhtes, mille kohta ta peab võtma vastu otsuse, alates 4. aprillist 2014, isegi kui meetmetest teatati enne nimetatud kuupäeva. Vastavalt ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitlevale komisjoni teatisele kohaldab komisjon lennuettevõtjatele antava ebaseadusliku stardiabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju. Nii ei kohalda ta käesolevate suuniste põhimõtteid ebaseadusliku stardiabi suhtes, mida anti lennuettevõtjatele enne 4. aprilli 2014" ([90]).

(450) 2005. aasta suunistes on sätestatud: „Komisjon hindab kõikide ilma tema nõusolekuta ja seega asutamislepingu artikli 88 lõiget 3 rikkudes esitatud lennujaama infrastruktuuride rahastamise toetuste ja starditoetuste kokkusobivust käesolevate suuniste alusel, kui abi hakati andma pärast nende suuniste avaldamist Euroopa Liidu Teatajas. Muudel juhtudel teeb ta seda eeskirjade järgi, mida kohaldati hetkel, mil abi andma hakati" ([91]).

(451) Komisjon meenutab, et kõnealust abi anti selleks, et stimuleerida uute lennuliinide avamist või suurendada lennusagedust olemasolevatel lennuliinidel või selleks, et hoida käigus lennuliine, mis vastasel juhul oleks võidud sulgeda. Seega on tegemist tegevusabiga, mis on suunatud piirkondlikust lennujaamast lähtuva lennuliikluse edendamisele. Sellega seoses tuleb märkida, et komisjoni väljakujunenud otsustuspraktika kohaselt on tegevuse toetamiseks antud abi võimalik siseturuga kokkusobivaks kuulutada küllalt harva, kuna selline abi kahjustab tavaliselt konkurentsi sektoris, milles seda antakse.

([89]) Vt Euroopa Kohtu 28. märtsi 1993. aasta otsus C-364/90: Itaalia vs. komisjon (EKL 1993, lk I-02097), punkt 20.
([90]) Uute suuniste punkt 174.
([91]) 2005. aasta suuniste punkt 85.

8.1.3.1. ***Enne 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmed***

(452) 2003. aasta leping ja 2005. aasta lepingud sõlmiti enne 2005. aasta suuniste avaldamist 9. detsembril 2005 ([92]). Enne seda kuupäeva antud abi puhul osutab nii 2005. aasta suuniste punkt 85 kui ka uute suuniste punkt 174 abi andmise hetkel kohaldatavatele eeskirjadele.

(453) Enne 2005. aasta suuniste vastuvõtmist oli komisjon vastu võtnud 1994. aasta suunised ([93]). Samas ei keskendunud need suunised konkreetselt tegevuse toetuseks antud abile, mis on suunatud piirkondlikest lennujaamadest lähtuva lennuliikluse edendamisele. See probleemaatika hakkas järk-järgult ilmnema pärast teatud Euroopa suurte lennujaamade üha suurenevat ülekoormust ja odavlennuettevõtjate tegevuse arengut, mida 1994. aastal veel ei täheldatud. Komisjon leiab, et sellest tulenevalt ei ole ka 1994. aasta suunised antud juhtumi suhtes kohaldatavad. Komisjon peab kõnealuse abi kokkusobivust hindama seega otseselt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

(454) Sellega seoses tuleb märkida, et komisjoni hinnang sellise riigiabi suhtes on aja jooksul mõnevõrra muutunud, kuid teatavad punktid on jäänud samaks. Need punktid tulenevad üldpõhimõtetest, mis reguleerivad abi siseturuga kokkusobivust vastavalt Eruroopa Liidu toimimise lepingu eespool osutatud sättele.

(455) Nii on komisjon leidnud Manchesteri lennujaama käsitlevas 1999. aasta juuni otsuses ([94]), et riigiabi reguleerivate eeskirjadega võib pidada kokkusobivaks ajaliselt piiratud ja mittediskrimineerivaid lennujaamatasude allahindlusi kui meetmeid, mis on suunatud uute lennuliinide avamisele.

(456) Samuti on komisjon 2004. aasta veebruaris tehtud otsuses Charleroi lennujaama kohta ([95]) selgitanud, et tegevusabi, mis on suunatud uute lennuliinide avamisele või teatud lennusageduste suurendamisele, võib olla oluline arenguinstrument väikeste piirkondlike lennujaamade jaoks. See võib nimelt veenda huvitatud ettevõtteid võtma uutesse lennusuundadesse investeerimise riski. Siiski, et oleks võimalik pidada sellist abi asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel kokkusobivaks, tuleks määratleda, kas abi on vajalik ja proportsionaalne taotletava eesmärgi seisukohast ja kas ta ei kahjusta kaubavahetust, olles vastuolus ühiste huvidega. Komisjon oli määranud kindlaks teatud tingimused, mis võimaldavad kuulutada tegevusabi siseturuga kokkusobivaks:

— abi peab vastama ühenduse huviga seotud eesmärgile arendada piirkondlikku lennujaama lennuliikluse mahu märkimisväärse suurendamise teel uute lennusuundade avamisega ([96]);

— abi peab olema vajalik selles mõttes, et see ei ole suunatud sama lennuettevõtja käitatava olemasoleva lennuliini toetamiseks või mõne teise lennuettevõtja kasutatava lennuliiniga samasuguse lennuliini toetamiseks ([97]);

— abi peab olema innustav selles mõttes, et see peab olema suunatud sellise tegevuse toetamisele, mis teatud aja pärast on võimeline muutuma tulutoovaks, see tähendab ühtlasi, et abi andmise kestus peab olema piiratud ([98]);

— abi peab olema proportsionaalne, see tähendab, et abisumma peab vastama lennuliikluse arengule ([99]);

— abi andmine peab olema läbipaistev ja mittediskrimineeriv ning abi ei tohi anda samaaegselt teiste abiliikidega.

([92]) Vt joonealune märkus nr 18.
([93]) Komisjoni suunised, mis käsitlevad EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning Euroopa Majanduspiirkonna lepingu artikli 61 kohaldamist lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).
([94]) Vt 14. juuni 1999. aasta otsus NN 109/98, mille pealkiri on „Ühendkuningriik, Manchester Airport".
([95]) Komisjoni otsus 2004/393/EÜ, 12. veebruar 2004, mis käsitleb Valloonia piirkonna ja Brussels South Charleroi Airporti poolt lennufirmale Ryanair antud soodustusi viimase tegevuse alustamisel Charlerois (ELT L 137, 30.4.2004, lk 1). See otsus tühistati Üldkohtu 17. detsembri 2008. aasta otsusega kohtuasjas T-196/04: Ryanair Ltd *vs.* komisjon („Charleroi otsus") (EKL 2008, lk II-3643); see näitab komisjoni hinnangu muutumist kõnealuse abi suhtes.
([96]) Vt punktid 283–297.
([97]) Vt punktid 288–309.
([98]) Vt punktid 311–317.
([99]) Vt punktid 318–325.

(457) 2005. aasta suunised ja uued suunised on kõnealuseid kokkusobivuse eeskirju täpsustanud, kuid endiselt võib komisjon kuulutada lennuettevõtjatele antava tegevusabi siseturuga kokkusobivaks, kui kõnealune 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 ([100]), ning kui selle andmine on ajaliselt piiratud ja lennuühendus, mille arendamiseks abi antakse, on suuteline muutuma tulutoovaks ([101]), kui abi summa on seotud lennuliikluse nähtava arendamisega ja kui abi on antud läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil ning samaaegselt ei anta lennuettevõtjale muud abi ([102]).

(458) Sellega seoses märkis komisjon menetluse laiendamise otsuse punktis 140, et ta vaatleb kõnealuste meetmete kokkusobivust eespool esitatud viie samaaegse kriteeriumi valguses. Tuleb märkida, et ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud isik ei ole neid kriteeriume vaidlustanud.

(459) Seetõttu leiab komisjon, et antud konkreetsel juhul tuleb 2003. aasta lepingu ja 2005. aasta lepingute siseturuga kokkusobivust hinnata lähtuvalt eespool toodud kriteeriumidest.

Väikeste lennujaamade arengu toetamine lennuliikluse mahu suurendamise teel läbi uute lennuliinide avamise

(460) Pau lennujaama lennuliikluse maht ajavahemikul 2003–2005 oli ligikaudu 700 000 reisijat aastas. Komisjon leiab, et sel ajajärgul oli tegemist väikese lennujaamaga.

(461) Komisjon leiab, et uue lennuliini Pau-London Stansted avamine 2003. aasta lepingu alusel kujutas endast uue lennuühenduse avamist, mis võis suurendada lennuliikluse mahtu. Seevastu 2005. aasta lepingud hõlmasid sama lennuliini tegevuse jätkamist kaks aastat pärast lennuliini avamist, ilma et sellega oleks kaasnenud lennusageduse suurendamine. Seetõttu leiab komisjon, et lennuliikluse mahu suurendamisega seotud tingimus ei ole 2005. aasta lepingute puhul täidetud.

Abi ei ole suunatud sama lennuettevõtja käitatava olemasoleva lennuliini toetamiseks või mõne teise lennuettevõtja käitatava lennuliini või samasuguse lennuliini toetamiseks

(462) Kui Ryanair 2003. aastal avas lennuliini Pau-London Stansted, ei käitanud seda liini mitte ükski lennuettevõtja.

(463) 2005. aasta lepingud hõlmasid lennuliini Pau-London Stansted. Seda lennuliini käitas Ryanair juba peaaegu kahe aasta jooksul 2003. aasta lepingu alusel, kusjuures lennusagedus vastas 2003. aasta lepingus sätestatule. Seetõttu leiab komisjon, et eespool osutatud tingimus ei ole 2005. aasta lepingute puhul täidetud.

Abi peab olema ajaliselt piiratud ja puudutama lennuliini, mis on suuteline muutuma tulutoovaks

(464) Komisjon märgib, et vaatamata Prantsusmaale adresseeritud ettepanekule ei esitanud Prantsusmaa mingit uuringut 2003. ja 2005. aasta lepingutes käsitletud Pau-Londoni lennuliini elujõulisuse kohta, mille Ryanair oleks võinud koostada põhjendamaks kõnealuste lepingute alusel antavat abi. Seega ilmneb uurimismenetluse käigus kogutud materjalidest, et kõnealust abi andnud ametiasutuste arvates puudus selge perspektiiv selle kohta, et Pau-Londoni lennuliin võiks lähemas või kaugemas tulevikus muutuda tulutoovaks. Komisjon rõhutab sellega seoses, et Prantsusmaa esitatud uuringutes Ryanairi käitatavate lennuliinide majandusliku mõju kohta analüüsitakse mõju, mida need lennuliinid võivad avaldada piirkonna arengule, kuid uuring ei hõlma prognoose kõnealuste lennuliinide või teiste Ryanairi tulevikus käitatavate võimalike lennuliinide tulevase elujõulisuse kohta. Vastupidi, Ryanairiga sõlmitud mitmete lepingute analüüsist ilmneb, et Ryanairile nende lennuliinidega seoses antud abi suurust tuli aja jooksul suurendada isegi pärast 2003. ja 2005. aasta lepingute lõppemist, et tagada nende lennuliinide piisav tulutoovus Ryanairi jaoks, nii et ettevõtja on nõus nende lennuliinide käitamist jätkama.

(465) Lisaks sellele märgib komisjon, et kuigi kõnealused meetmed on ajaliselt piiratud, ei olnud viie aasta pikkuse tähtaja kehtestamine kõigi asjaomaste lepingute puhul ei vajalik ega proportsionaalne uue lennuliini avamise kuludega, kuna lennundussektoris piisab üldjuhul kolme aasta pikkusest tähtajast ([103]).

([100]) Vt 2005. aasta suuniste punktid 71–75 ja punkti 79 alapunktid b ja c ning uute suuniste punktid 139, 140, 141, 151.
([101]) Vt 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktid b, d ja i ning uute suuniste punkt 147.
([102]) Vt 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktid g ja h ning punkt 80 ning uute suuniste punktid 150, 152 ja 153.
([103]) Uute suuniste punkt 147.

(466) Komisjon leiab seetõttu, et ei 2003. aasta leping ega 2005. aasta lepingud ei vasta kriteeriumile, mille kohaselt meetmed peavad olema ajaliselt piiratud ning hõlmama lennuliine, mis on suutelised muutuma kasutoovaks.

Abisumma peab vastama lennuliikluse mahu suurenemisele

(467) 2003. aasta leping oli seotud uue igapäevase lennuliini avamisega Pau ja Londoni vahel ning komisjoni hinnangul on selle liini reisijate koguarv 117 275 reisijat aastas reaalne (vt tabel nr 7). See leping on seega seotud reisijate arvu selge suurenemisega, kuivõrd kõnealust lennuliini varem ei olnud.

(468) Seevastu 2005. aasta lepingud ei hõlmanud uue lennuliini avamist, vaid olemasoleva Pau-Londoni lennuliini käitamise jätkamist, ilma et sellega oleks kaasnenud lennusageduse suurendamine. Komisjon leiab seetõttu, et 2005. aasta lepingute alusel antava abi summa ei olnud seotud lennuliikluse mahu suurenemisega.

Abi andmine peab olema läbipaistev ja mittediskrimineeriv ning abi ei või anda samaaegselt teiste abiliikidega

(469) Kui Prantsusmaal paluti esitada teave toetuste andmise läbipaistvuse ja mittediskrimineeriva laadi kohta, esitas Prantsusmaa vaid kokkuvõtte CCIPB 2007. ja 2009. aastal avalikustatud materjalidest, mis on 2003. ja 2005. aasta lepingutest hilisemad ja seetõttu käesoleva analüüsi jaoks ebakohased. Menetluse käigus kogutud materjalidest ilmneb, et 2003. ja 2005. aasta lepingute puhul toimusid kahepoolsed läbirääkimised, ilma läbipaistvuseta ja ilma diskrimineerimist välistava menetluseta, nagu näiteks avalik hange. Kõnealune abi ei vasta seega läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise kriteeriumile.

Kokkuvõte

(470) Eespool toodu põhjal on komisjon seisukohal, et 2003. ja 2005. aasta lepingute näol on tegemist ebaseadusliku abiga, mis ei ole siseturuga kokkusobiv.

8.1.3.2. ***Pärast 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmed***

(471) Komisjon kohaldab 2005. aasta suuniseid nende lepingute suhtes, mis on sõlmitud pärast kõnealuste suuniste jõustumist.

(472) 2005. aasta suuniste punktis 27 on täpsustatud, et lennuettevõtjatele antava tegevusabi (näiteks starditoetus uute lennuliinide avamiseks) võib kuulutada ühisturuga kokkusobivaks üksnes erandkorras ja rangetel tingimustel Euroopa vähem soodsates piirkondades, st piirkondades, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis a sätestatud erandit, ning äärepoolseimates ja väikese rahvastikutihedusega piirkondades.

(473) Kuivõrd Pau lennujaam ei asu sellises piirkonnas, ei saa seda erandit tema suhtes kohaldada.

(474) Samuti nagu enne 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmete puhul, märgib komisjon, et ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik ei ole tõestanud kõnealuste meetmete siseturuga kokkusobivust ei 2005. aasta suuniste alusel ega mingil muul alusel.

(475) Võttes arvesse 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktides a–l sätestatud tingimusi, esitab komisjon põhjendustes 476–480 järgmised tähelepanekud.

(476) Teatud kriteeriumid, nagu 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktides a ja b toodud kriteeriumid, mis käsitlevad lennuettevõtja tegevusloa omamist ja lennujaama kategooriat, on täidetud.

(477) 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunkt h (abi mittediskrimineeriv andmine) on sõnastatud järgmiselt: „Iga avalik-õiguslik asutus, kes kavatseb kas lennujaama kaudu või muul viisil anda mõnele lennuettevõtjale stardiabi uue liini avamiseks, peab avalikustama oma projekti piisava aja jooksul ja piisavalt avalikult, et kõik asjast huvitatud lennuettevõtjad saaksid oma teenuseid pakkuda.” Komisjon märgib, et antud konkreetsel juhul toimusid lepingutega seotud läbirääkimised otseselt asjaomaste lennuettevõtjatega, ilma avalikkust teavitamata. Tegemist on abi andmisega hanget välja kuulutamata, kusjuures teised potentsiaalselt huvitatud lennuettevõtjad oleksid stardiabi soovides samuti võinud esitada oma kandidatuuri kõnealuste lennuliinide samadel tingimustel käitamiseks.

(478) Seejuures märgib komisjon, et CCIPB avaldas 2007. ja 2009. aastal teateid ajakirjas „Air & Cosmos" ([104]), et kutsuda huvitatud lennuettevõtjaid üles pakkuma uusi teenuseid vastutasuks stardiabi eest. Samas märgib Prantsusmaa, et need menetlused ei kandnud vilja ja seetõttu pidi CCIPB „pidama läbirääkimisi otseselt teatud lennuettevõtjatega". Seega ei ole käesoleva menetlusega hõlmatud ebaseaduslik abi seotud mitte eespool osutatud teadete avaldamisega, vaid kahepoolsete läbirääkimistega. Seega ei ole täidetud punkti 79 alapunktis h toodud tingimus.

(479) Seoses 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktis i sätestatud kriteeriumiga (elujõulisust tõendav äriplaan ja analüüs uue liini mõju kohta konkureerivatele liinidele) palus komisjon Prantsusmaal näidata, kas sellised äriplaanid koostati, ja esitada sel juhul nende koopiad. Kuid ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik ei teatanud selliste äriplaanide olemasolust. Seega ei ole täidetud punkti 79 alapunktis i toodud tingimus.

(480) 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktis j (reklaam) on sätestatud, et asjaomased avaliku sektori asutused tagavad, et avaldataks iga lennujaama kohta abi saavate lennuliinide loetelu, näidates igaühe puhul ära rahastamisallikas, abi saaja, antava abi summa ja asjaomaste reisijate arv. Antud konkreetsel juhul kinnitas Prantsusmaa, et lennuliinide loetelu ja abi saajaid ning turundustasude summat ei ole igal aastal avaldatud. Seega ei ole täidetud 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktis j toodud tingimus.

Kokkuvõte

(481) Kõikide ametliku uurimismenetluse käigus käsitletavate lepingute ja lisalepingute näol, mis CCIPB sõlmis Ryanairi, AMSi ja Transaviaga, on tegemist ebaseadusliku riigiabiga, mis ei ole siseturuga kokkusobiv.

8.2. *LENNUJAAMA KÄITAJA KASUKS VÕETUD MEETMED*

(482) Ajavahemikul 2000–2010 sai CCIPB mitmelt avaliku sektori asutuselt taristutoetusi, mille kogusumma ulatus ligikaudu 17,8 miljoni euroni. Lisaks sellele sai CCIPB 3,521 miljoni euro ulatuses toetusi kulude katmiseks, mis Prantsusmaa väitel olid seotud lennujaama täidetud riiklike üleannetega (edaspidi „riiklike ülesannetega seotud toetused") ([105]).

8.2.1. ABI OLEMASOLU EUROOPA LIIDU TOIMIMISE LEPINGU ARTIKLI 107 LÕIKE 1 TÄHENDUSES

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

(484) Et meedet võiks käsitada riigiabina, peavad olema korraga täidetud järgmised tingimused: 1) kõnealust meedet rahastatakse riigi ressurssidest või ja see on omistatav riigile, 2) meede annab majandusliku eelise, 3) antav eelis on valikuline, 4) kõnealune meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust ja 5) meetmest kasusaaja on ettevõtja Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, mis eeldab, et ta tegeleb majandustegevusega.

(485) Selleks et kindlaks määrata, kas põhjendustes 88–108 osutatud toetuste näol on tegemist riigiabiga, tuleks eeskätt kontrollida, kas nende toetuste saaja, Pau lennujaama käitaja, tegeles majandustegevusega kõnealuste toetuste andmise hetkel. Komisjon vaatleb esmalt seda küsimust ning analüüsib seejärel üksteise järel riiklike ülesannete täitmisega seotud toetusi ja taristutoetusi, et määrata kindlaks, kas nende toetuste näol on tegemist riigiabiga.

8.2.1.1. ***Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste***

(486) Nagu komisjon on selgitanud uutes suunistes ([106]), tuleb „Aéroports de Paris" kohtuotsuse kuupäevast (12. detsember 2000) käsitada lennujaamataristu käitamist ja rajamist riigiabi kontrolli alla kuuluva valdkonnana. Enne seda kohtuotsust valitsenud ebakindluse tõttu võisid riigiasutused seevastu õiguspäraselt asuda seisukohale, et lennujaamataristu rahastamine ei kujuta endast riigiabi, mistõttu ei olnud sellistest meetmetest vaja komisjoni teavitada. Järelikult ei saa komisjon riigiabi eeskirjade alusel nüüd seada kahtluse alla enne 12. detsembrit 2000 võetud rahastamismeetmeid.

([104]) Vt põhjendus 132.
([105]) Vt tabel 3.
([106]) Punktid 28 ja 29.

(487) Lisaks sellele, nagu on samuti osutatud uutes suunistes ([107]), ei pruugi lennujaama kogu tegevus olla majandusliku iseloomuga. Tegevust, mille eest oma avaliku võimu teostamise pädevuse raames vastutab tavaliselt riik, ei käsitata majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata üldjuhul riigiabieeskirju.

(488) Tabelist 4 nähtub, et 2004. ja 2009. aastal antud taristutoetusi kasutati ruleerimisteede, maandumisraja, valgustuse ja parklaga seotud investeeringute rahastamiseks. Kõnealust taristut ja varustust kasutab majandustegevuseks CCIPB, kes on lennujaama käitaja ja kes võtab kõnealuse vara kasutajatelt tasu. Need investeeringud on seega seotud lennujaama käitaja äritegevusega. 2004. ja 2009. aasta taristutoetused on järelikult aidanud kaasa majandustegevusele. Lisaks sellele on need toetused antud pärast 12. detsembrit 2000. Võttes arvesse ettevõtte ja majandustegevuse mõiste määratlust võivad need toetused jääda seega riigiabi suhtes kohaldatavate eeskirjade kohaldamisalasse.

(489) Seevastu tabelis 4 toodud 1999. ja 2000. aasta taristutoetused, mille abil rahastati investeeringuid kauba- ja reisiterminali ehitusse, lennuraja varustusse ja koostootmisjaama, anti enne 12. detsembrit 2000. Sellest tulenevalt ei pea komisjon kõnealuseid meetmeid kõnealuse otsuse kontekstis vaatlema.

(490) Toetused 779 000 euro ulatuses ([108]), mis Pyrénées Atlantiquesi üldnõukogu maksis ajavahemikul 2000–2005 laenukapitali tasumiseks, anti 5. novembril 1990 sõlmitud Pau lennujaama rahastamiskavale lisatud protokolli alusel. Kõnealune protokoll hõlmab avaliku sektori asutuste kindlat kohustust kõnealuse võla tagasimaksmiseks. Kuivõrd see protokoll on sõlmitud enne „Aéroports de Paris" kohtuotsust, ei pea komisjon protokolli alusel tehtud makseid vaatlema riigiabi suhtes kehtestatud eeskirjade põhjal.

(491) Komisjon vaatleb punktis 8.2.1.2, millises ulatuses kasutati riiklike ülesannete täitmiseks antud toetusi tegelikult selliste ülesannete rahastamiseks, mis on põhimõtteliselt riigi vastutusel vastavalt tema avaliku võimu teostamise pädevusele.

8.2.1.2. ***Riiklike ülesannete täitmise rahastamiseks antud toetused***

(492) Nagu on näidatud tabelis 3, hõlmab ametlik uurimismenetlus FIATA toetusi ning mitmete investeeringute rahastamiseks antud toetusi, näiteks on need olnud suunatud ruumidele ja sõidukitele, mis on seotud ohutusteenuste ja lennukite tuletõrjemeetmetega (SSLÏA hoone), samuti ka läbivalgustusseadmetega ([109]). Need eri toetused anti Prantsusmaa lennujaamades riiklike ülesannete täitmise üldise rahastamissüsteemi alusel, mida on kirjeldatud punktis 4.3.2.

(493) Nagu eespool on meelde tuletatud, ei käsitata uute suuniste ja kohtupraktika kohaselt tegevust, mille eest oma avaliku võimu teostamise pädevuse kohaselt vastutab tavaliselt riik, majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata üldjuhul riigiabieeskirju. Uute suuniste kohaselt peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks selliseid tegevusvaldkondi nagu lennujuhtimine, politsei ja tolli tegevus, tuletõrje, meetmed, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest, ning investeeringuid, mis on seotud sellise tegevuse teostamiseks vajaliku taristu ja seadmetega ([110]).

(494) Lisaks sellele on uutes suunistes sätestatud, et sellise mittemajandusliku tegevuse riiklik rahastamine ei kujuta endast riigiabi, kui see piirdub vaid seonduvate kulude hüvitamisega, ning see ei tohi põhjustada lennujaamade vahel põhjendamatut diskrimineerimist. Kõnealuse teise tingimusega seoses on uutes suunistes täpsustatud, et kui teatava õiguskorra alusel tuleb lennujaamadel tavapäraselt kanda teatavaid tsiviillennujaama käitamisega seotud kulusid, võidakse teistele lennujaamadele, kes seda tegema ei pea, seega anda eelis olenemata sellest, kas sellised kulud on seotud üldjuhul mittemajanduslikuna käsitatava tegevusega ([111]).

([107]) Punktid 34 ja 35.
([108]) Vaata tabeli 3 eelviimane rida.
([109]) Vaata tabeli 3 esimene ja teine rida.
([110]) Punkt 35.
([111]) Punktid 36 ja 37.

(495) Punktis 4.3.2 kirjeldatud ülesanded, mille täitmist rahastatakse Prantsusmaa lennujaamades riiklike kohustuste hulka kuuluvate ülesannete rahastamise üldise süsteemi kaudu, hõlmavad tsiviillennunduse kaitsmist õigusvastase sekkumise eest ([112]), politseitööd ([113]), päästetöid ja tuletõrjet ([114]), lennuliikluse ohutust ([115]) ning inim- ja looduskeskkonna kaitset ([116]). Sellist tegevust võib õiguspäraselt vaadelda kui avaliku võimu pädevuse alusel riigi vastutusalasse kuuluvate ülesannete täitmist. Seega võib Prantsusmaa õiguspäraselt käsitada neid ülesandeid riigiabi suhtes kehtestatud eeskirjade kontekstis riiklike kohustuste täitmisena ja mitte majandustegevusena. Samuti võib Prantsusmaa näha ette riikliku rahastamismehhanismi selleks, et hüvitada lennujaama käitajate kulud selliste ülesannete täitmisel sedavõrd, kuivõrd need ülesanded on lennujaama käitajatele pandud riiklike õigusaktide alusel ning eeldusel, et selle rahastamisega ei kaasne ülemäärast hüvitamist ega diskrimineerimist lennujaamade vahel.

(496) Punktis 4.3.2 toodud kirjeldusest ilmneb, et Prantsusmaa õigusaktide alusel kehtestatud süsteem põhineb kulude rangetel kontrollimehhanismidel, mis hõlmavad eel- ja järelkontrolli, ning tagab, et lennujaamade käitajad ei saa lennujaamamaksude ja täiendava rahastamismehhanismi abil suuremat tulu, kui on rangelt vajalik kulude katmiseks.

(497) Lisaks sellele kohaldatakse seda süsteemi kõikide Prantsusmaa tsiviillennujaamade suhtes ja kontroll hõlmab nii ülesannete liike, mille täitmisega seotud kulud hüvitatakse, kui ka rahastamisvahendeid. Seega on diskrimineerimise puudumist hõlmav tingimus täidetud. See tähendab, et kui Prantsusmaa õigusaktidega on pandud riiklike kohustuste täitmine lennujaamade käitajatele, ei ole nende täitmise rahastaja mitte kõnealused lennuettevõtjad, vaid riik. Seega ei vähenda nende ülesannete täitmisega seotud kulude hüvitamine riiklikest vahenditest kulusid, mida lennujaamade käitajad peaksid tavapäraselt Prantsuse õiguskorra alusel kandma.

(498) Sellest tulenevalt ei ole rahastamise näol, mis Prantsusmaa lennujaamade käitajad said kõnealuse süsteemi alusel, tegemist riigiabiga.

(499) Seega ei ole käsitatavad riigiabina tabeli 3 teises ja kolmandas reas toodud toetused, mis on seotud riiklike kohustuste täitmisega ja millega rahastati investeeringuid seoses tsiviillennunduse kaitsmisega ebaseadusliku sekkumise eest, lennukitega seotud päästetöid ja tuletõrjemeetmeid.

8.2.1.3. ***2004. ja 2009. aasta taristutoetused***

(500) Jääb veel uurida, kas 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste näol oli tegemist riigiabiga. Tulemused on esitatud tabelis 13.

Tabel 13

2004. aasta ja 2009. aasta investeeringud ja taristutoetused

(miljonites eurodes)

Taristutoetusi andnud asutused	Toetuse andmise aasta	Investeeringu laad	Makstud kogusumma	Investeeringu kogusumma
Pyrénées Atlantiquesi üldnõukogu Akvitaania piirkondlik nõukogu Euroopa Liit (FEDER)	2004	Ruleerimis-radadega seotud tööd	1,6	2,6

([112]) Selle kategooria alla kuuluvad ka registreeritud pagasi läbivaatus, reisijate ja käsipagasi läbivaatus ning piiratud juurdepääsuga aladele ligipääsu kontrollimine.
([113]) See kategooria hõlmab ka biomeetrilist kontrolli hõlmavaid automaatse piirikontrolli meetmeid.
([114]) Nagu on osutatud põhjenduses 493, on need kolm kategooriat sõnaselgelt nimetatud uutes suunistes kui majandustegevuse alla mittekuuluvad tegevused.
([115]) Loomade hukkumist vältivad meetmed kuuluvad sellesse kategooriasse.
([116]) Keskkonnaseire meetmed kuuluvad sellesse kategooriasse.

(miljonites eurodes)

Taristutoetusi andnud asutused	Toetuse andmise aasta	Investeeringu laad	Makstud kogusumma	Investeeringu kogusumma
Pau Pyrénées lennujaama ühisametiühing	2009	Lennuraja ja valgustuse remont Parkla laiendamine	4,1	5,1
Kokku			5,8	7,7

Riigi ressursid ja seostatavus riigiga

(501) Toetusi, mis Pyrénées-Atlantiquesi üldnõukogu maksis CCIPB-le, rahastati detsentraliseeritud kohaliku omavalitsuse, nimelt Pyrénées-Atlantiquesi departemangu ressurssidest. Tuleb meenutada, et kõnealuste ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisel ([117]) käsitatakse kohalike omavalitsuste ressursse riigi ressurssidena. Ühtlasi on selliste organite tehtud otsused seostatavad riigiga, sarnaselt riigi keskvõimu otsustega ([118]).

(502) Sama kehtib ka Akvitaania piirkondlikult nõukogult ja ühisametiühingult saadud toetuste suhtes; ühisametiühingu näol on tegemist kohalike organite ühendusega, mis on täielikult nende kontrolli all.

(503) Lisaks sellele rahastati osa ruleerimisteedega seotud töödest Euroopa Regionaalarengu Fondi (FEDER) vahenditest. FEDERi kaudu rahastamist käsitatakse riigi ressursside kasutamisena ja see rahastamine on seostatav riigiga, sest FEDERi vahendite eraldamine toimub asjaomase liikmesriigi kontrolli all ([119]).

(504) 2004. ja 2009. aasta taristutoetusi rahastati seega täielikult riigi ressurssidest ning see rahastamine on seostatav riigiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Lennujaama käitajale antav valikuline eelis

(505) Selleks et hinnata, kas teatava riikliku meetme näol on tegemist ettevõtjale antava abiga, tuleb kindlaks teha, kas kõnealune ettevõtja on saanud majandusliku eelise, mis on tal võimaldanud vältida kulusid, mida ta oleks tavapäraselt pidanud kandma oma rahalistest ressurssidest, või kas ta on saanud eeliseid, mida ta tavapärastes turutingimustes ei oleks saanud ([120]), või kas kõnealust meedet võib käsitada *Altmarki* kohtuotsuses toodud tingimustele vastava hüvitisena avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest ([121]).

(506) Viimase asjaolu puhul tuleb esiteks märkida, et Prantsusmaa ei ole selgelt väitnud, et tema arvates oli Pau lennujaama käitaja kohuseks tegeliku üldhuviteenuse osutamine. Oma kommentaarides menetluse laiendamise otsuse kohta piirdus Prantsusmaa selles küsimuses märkusega, milles väitis, et „kuivõrd kõnealusel ajajärgul [(enne 2005. aasta suuniste avaldamist)] puudus üheselt kohaldatav õiguslik alus, võisid Prantsusmaa asutused õiguspäraselt hinnata, et sel ajal tehtud lennujaama taristusse investeerimise otsuse näol oli tegemist maakorralduspoliitika alase otsusega ning et kõnealune lennujaam täitis kokkuvõttes üldisest majandushuvist lähtuvat ülesannet, mis ei kuulu riigiabi valdkonda reguleerivate eeskirjade kohaldamisalasse" ([122]).

([117]) Üldkohtu 12. mai 2011. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-267/08 ja T-279/08: Région Nord-Pas-de-Calais (EKL 2011, lk II-01999, punkt 108).
([118]) Üldkohtu 6. märtsi 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-127/99, T-129/99, T-140/99 (EKL 2002, lk II-1330, punkt 142).
([119]) FEDERi ressursside käsitlemise kohta riigiabina vt näiteks komisjoni otsus seoses juhtumiga N 514/06: Ühendkuningriik, projekt „South Yorkshire Digital Region", põhjendus 29; komisjoni otsus seoses juhtumiga N 44/10: Läti Vabariik, projekt „Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center" (Krievu Sala taristu arendamine sadamategevuse linnakeskusest ümberpaigutamiseks), põhjendused 69–70.
([120]) Euroopa Kohtu 14. veebruari 1990. aasta otsus C-301/87: Prantsuse Vabariik *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL I-307), punkt 41.
([121]) Euroopa Kohtu 24. juuli 2003. aasta otsus C-280/00: Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark („Altmarki kohtuasi") (EKL 2003, lk I-7747).
([122]) Punkti 13 alapunkt 1.

(507) Prantsusmaa lisas: „Prantsuse ametiasutused leiavad, et kõiki lennujaamu, kelle aastane reisijate arv jääb alla 1 miljoni inimese, tuleks käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajatena, võttes arvesse nende olulist rolli vastava piirkonna maakorralduse planeerimise ning majandusliku ja sotsiaalse arengu seisukohalt ning nende tegevuse põimumist. Nad leiavad samuti, et kõnealused lennujaamad avaldavad vaid piiratud mõju ühisturule. Nad leiavad seetõttu, et lennujaamadele võimaldatud rahastamist ei tuleks käsitada riigiabina või et need tuleks kuulutada ühisturuga kokkusobivaks ja nendest ei peaks komisjonile teatama vastavalt kuni 20. detsembrini 2011 kehtinud komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsusele Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes" ([123]).

(508) Komisjon leiab igal juhul, et toodud põhjendused ei ole piisavad otsustamaks, et Pau lennujaama käitaja ülesanne on osutada tegelikku üldist majandushuvi pakkuvat teenust. Uutes suunistes on märgitud ([124]), et komisjon on seisukohal, et nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel on võimalik üldist majandushuvi pakkuva teenusena käsitada lennujaama üldist käitamist. Samas leiab komisjon, et nii võib see olla vaid juhul, kui osa lennujaama potentsiaalselt teenindatavast piirkonnast oleks lennujaamata ülejäänud EList niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks piirkonna sotsiaal- ja majandusarengut.

(509) Sellest põhimõttest lähtudes ei saa eeldada, et kõikide Prantsusmaa lennujaamade, mille aastane reisijate arv jääb alla ühe miljoni reisija, käitamise näol oleks tegemist tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega. Prantsusmaa ülesanne on hinnata sellesse kategooriasse kuuluva mis tahes lennujaama konkreetset olukorda ning esitada selle analüüsi tulemused komisjonile, kui ta soovib tõestada väidet, mille kohaselt kõnealune lennujaam osutab üldist majandushuvi pakkuvat teenust. Vaid sellisel juhul saab komisjon iga juhtumit eraldi kontrollides otsustada, kas Prantsusmaa ei ole teinud ilmset hindamisviga, käsitades kõnealust lennujaama üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajana.

(510) Praegusel juhul ei ole Pau lennujaama kohta esitatud ühtki sellelaadset konkreetset analüüsi. Lisaks sellele, võttes arvesse, et Tarbesi lennujaam asub vaid 50 km ja 40 minutise sõidutee kaugusel, ei saa väita, et ilma Pau lennujaamata oleks potentsiaalselt teenindatav piirkond ülejäänud EList niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks piirkonna sotsiaal- ja majandusarengut. Sellise väite esitamine annaks tunnistust hindamisel tehtud ilmsest veast.

(511) Vastavalt komisjoni teatisele Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes ([125]) tuleb selleks, et *Altmarki* kohtuotsuse esimene tingimus oleks täidetud, anda avaliku teenuse osutamise ülesanne ühe või mitme aktiga, mis võib sõltuvalt liikmesriigi õigusest olla õigusaktid, reguleerivad aktid või lepingud. Lisaks sellele peavad akt või mitu akti sätestama vähemalt avalike teenuste osutamise kohustuste täpse laadi ja kestuse, asjaomase ettevõtja ja vajaduse korral territooriumi, ainu- või eriõiguste laadi, mille asjaomane ametiasutus on ettevõtjale andnud, hüvitise väljaarvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid ning ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise korra. Ainukesed võimalikud sellistena käsitatavad aktid, mis Prantsusmaa on vastu võtnud, on 1965. aasta määrus ([126]) ja sellega seotud hilisemad lisalepingud, kuivõrd sellega pannakse CCIPB-le teatud tähtajaks lennujaama käitamise mitmed kohustused (sh määratakse kindlaks kohustuslikud lahtiolekuajad ja kasutajate võrdse kohtlemise kohustus) ja majandamise, hooldamise ja korraldamise kohustused. Samas ei hõlma ükski neist aktidest hüvitusmehhanismi arvestuse ja kontrollimise meetodeid.

(512) Seetõttu leiab komisjon uurimise käigus kogutud materjalide põhjal, et Pau lennujaama käitamist ei saa käsitada tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena.

(513) Isegi kui eeldada, et tegemist oleks sellise teenuse osutamisega, ei vasta käesoleva uurimisega hõlmatud taristutoetused samaaegselt ikkagi kõikidele *Altmarki* kohtuotsuses toodud tingimustele. Tegemist on eri ajavahemikel makstud sihtotstarbeliste toetustega, millega kaeti neil ajavahemikel vajalikuks osutunud investeeringutega seotud kulud. Nende toetustega ei kaasnenud seega objektiivselt ja läbipaistvalt määratletud hüvitismehhanismi, mis oleks vastu võetud enne hüvitise andmist, seega siis, kui avaliku sektori asutused otsustasid usaldada lennujaama käitamise CCIPB-le või siis, kui võeti vastu aktid, millega pikendati kõnealust lennujaama käitamist või muudeti selle tingimusi. Seega ei vasta need toetused *Altmarki* kohtuotsuses toodud teisele tingimusele, mis on sõnastatud järgmiselt: „Hüvitise väljaarvutamise parameetrid tuleb eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil kindlaks määrata, et vältida majanduslike eeliste andmist, mis võiksid soosida abisaaja ettevõtjat võrreldes konkureerivate ettevõtjatega" ([127]).

([123]) Punkti 13 alapunkt 3.
([124]) Punkt 72.
([125]) ELT C 8, 11.1.2012, lk 4, punkt 52.
([126]) Vt põhjendus 27.
([127]) Vt eespool joonealuses märkuses nr 121 osutatud *Altmarki* kohtuotsuse punkt 90.

(514) Kuivõrd kõnealused taristutoetused ei vasta *Altmarki* kohtuotsuse tingimustele, tuleb veel vastavalt eespool öeldule kontrollida, kas need toetused anti tavapärastele turutingimustele vastavatel asjaoludel.

(515) Sellega seoses tuleb märkida, et „riigiabiks ei saa pidada kapitali, mille riik on otse või kaudselt andnud ettevõtja käsutusse normaalsetele turutingimustele vastavatel asjaoludel" ([128]).

(516) Selleks et kindlaks määrata, kas 2004. ja 2009. aasta taristutoetused anti tavapärastele turutingimustele vastavatel asjaoludel, tuleb nende suhtes kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet. Tuleb hinnata, kas kõnealuste toetuste andmisel võisid avalik-õiguslikud asutused loota neist mingit rahalist tulu, jättes sellest analüüsist välja eeldatavad eelised kohaliku majandusarengu jaoks kui sellised.

(517) Käesoleval juhul märgib komisjon esiteks, et CCIPB haldab lennujaama 2015. aastal lõppeva kontsessioonilepingu alusel. Kõnealuse lennujaama omandiõigus kuulus algselt riigile, kuid see anti 1. jaanuaril 2007 üle ühisametiühingule. CCIPB ei ole seega lennujaama all oleva maa ja lennujaama taristu omanik.

(518) Oma kommentaarides kinnitas CCIPB taristutoetuste kohta, et „kõnealused summad olid ette nähtud investeeringute rahastamiseks, mis lennujaama taristu omanikud olid teinud taristu hooldamiseks ja täiustamiseks; neist investeeringutest tõusis kasu üksnes selle taristu omanikule. Seevastu ei andnud need summad CCIPB-le kui lennujaama käitajale mingit tulu" (joonealused märkused välja jäetud). CCIPB lisab: „Seega toimivad kontsessiooni andnud ametiasutus ja kohalikud organid kõnealuseid taristutoetusi andes täiesti loomulikult lennujaamataristu omanikena, lähtudes kõnealusest kontsessioonilepingust, et tagada osutatava lennujaamateenuse vastavus nõuetele, tagada selle püsivus ja seda täiustada, suurendades seeläbi oma vara väärtust. Tegemist on seega investeeringutega, mille tegemise kohustus langeb riigivara omanikule ja mitte selle käitajale."

(519) Samas ilmneb menetluse jooksul kogutud materjalidest, et kontsessiooni majandustingimuste kohaselt peab vajalikke investeeringuid rahastama CCIPB ja mitte avalik-õiguslik omanik. 1965. aasta otsusega, milles kontsessiooni tingimused kindlaks määrati, sätestati sõnaselgelt, et rajatiste, hoonete, sisseseade ja vahendite rajamise, teostamise ja hooldusega seotud kohustused on usaldatud kontsessiooni võtjale. Prantsusmaa on seda kinnitanud järgmiselt: „Lennujaama nõuetelevastavuse tagamiseks ja uuendamiseks, hoolduseks, laiendamiseks ja kaasajastamiseks vajalikud investeeringud teeb kontsessionäär."

(520) Sellega seoses märgib Prantsusmaa, et 1965. aasta otsuse 8. novembri 2001. aasta lisaleping („kolmas lisaleping") ei muutnud kontsessiooni majandustingimusi, sh ka mitte lennujaama ülalpidamise ja uuendamisega seotud investeeringute rahastamise osas. Lisaks sellele märkis Prantsusmaa, et ka pärast 2007. aastal omandiõiguse üleandmist ühisametiühingu ja CCIPB vahel sõlmitud 3. märtsi 2010. aasta lisalepinguga („neljas lisaleping") ei muudetud kontsessiooni majandustingimusi ning lennujaama tegevuseks vajalike investeeringute tegemise kohustus jäi endiselt kontsessionäärile ([129]).

(521) Nagu näitab 1965. aasta otsuse ja selle lisalepingute vaatlemine, nagu seda kinnitab Prantsusmaa ja vastupidiselt CCIPB väidetule, peab nimelt CCIPB tegema ja rahastama selliseid investeeringuid, nagu seda on kõnealuste taristutoetustega seotud investeeringud.

(522) Teiselt poolt tundub, et 2004. ja 2009. aasta taristutoetusi andes ei saanud mitmed avalik-õiguslikud asutused oodata tehtud investeeringult sellist tulu, mis oleks rahuldanud nende asemel toiminud turumajanduse tingimustes tegutsevat ettevõtjat. 2004. aastal kuulus maa ja taristu riigile ja 2009. aastal ühisametiühingule. Mõlema nimetatud avalik-õigusliku omaniku puhul oli ainuke Pau lennujaamalt saadav tulu üliväike kasutusmaks suurusega 100 franki aastas kuni 2010. aastani, pärast seda tõsteti kõnealuse maksu suurus 100 euroni aastas. 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste tulemusena kõnealuse kasutusmaksu suurus ei tõusnud, selle suurus määrati kindlaks 1965. aasta määrusega ja seda muudeti teatud lisalepingutega. Ei riik ega ühendametiühing ei võinud omanikena eeldada, et vastavalt 2004. ja 2009. aasta investeerimistoetused võiksid anda arvestatavat tulu, vähemalt mitte enne kontsessiooni lõppemist 2015. aastal. Lisaks sellele ei osuta menetluse käigus kogutud materjalid mingil viisil sellele, et riik või ühisametiühing oleksid vastavalt 2004. või 2009. aastal võinud eeldada seda, et kõnealused taristutoetused

([128]) Joonealuses märkuses 36 osutatud 16. mai 2002. aasta „Stardust Marine" kohtuotsuse punkt 69.

([129]) Neljandas lisalepingus on täpsustatud kontsessiooni „tagastatavaid varasid" puudutavat korraldust, mis hõlmab kontsessiooni andnud ametiasutuse poolt kontsessionääri käsutusse antud vallas- ja kinnisvara. Tagastatav vara hõlmab lennujaama käitamiseks vajalikku maad, rajatisi, hooneid, süsteeme, võrgustikke ja intellektuaalset loomingut, mida lennujaama käitaja delegeeritud volituste kehtivuse ajal on uuendanud või rajanud, ning lennujaama käitamiseks vajalikku vallasvara, mida lennujaama käitaja oma volituste kehtivuse ajal on uuendanud või hankinud. Neljanda lisalepingu kohaselt tuleb kõnealune vara kontsessioonilepingu lõppedes kontsessiooni andnud ametiasutusele heas seisukorras tasuta tagasi anda. Neljandas lisalepingus on samuti täpsustatud, et kontsessiooni lõppemisel võtab kontsessiooni andnud ametiasutus üle kontsessionääri poolt kontsessioonilepingu täitmiseks regulaarselt võetud laenude annuiteedimaksed ja amortisatsiooni, ning maksab kontsessionäärile tagasi avansid, mida kontsessionäär omavahendite arvel on teinud, ning omavahenditest tehtud sisseseade mitteamortiseerunud väärtuse, kui neid tagasimakseid ei ole võimalik teha lennujaama käibekapitali kasutades. Need finantssätted, mida kohaldatakse kontsessiooni lõppedes, ei muuda asjaolu, et lennujaama tegevuseks vajalikud investeeringud peab kõnealuste investeeringute tegemise hetkel teostama kontsessionäär.

oleksid võimaldanud suurendada nende vara väärtust, nii et seda oleks võinud tõlgendada kõnealuse kahe üksuse võimalusena saada investeeringult tulu järgmise kontsessiooni ajal alates 2016. aastast. Prantsusmaa ei esitanud seejuures mitte ühtegi viidet selle kohta, et riik või ühisametiühing oleks koostanud prognoose tulevase kontsessiooni majandustingimuste kohta ning võimalike tulude kohta, mida lennujaama omanik oleks võinud saada.

(523) Ka avalik-õiguslikud asutused, kes osalesid kõnealuste toetuste rahastamises, ilma et nad nende andmise hetkel oleksid olnud otseselt või ühisametiühingu kaudu kaudselt maa või taristu omanikud, ei saanud samuti oodata investeeringult tulu, mis oleks nende investeeringutega seotud kulutused muutnud tulutoovaks. See märkus kehtib Pyrénées Atlantiquesi üldnõukogu ja Akvitaania piirkondliku nõukogu kohta, kes ei olnud lennujaama omanikud hetkel, kui nad otsustasid 2004. aastal osaleda ruleerimisteede tööde rahastamises.

(524) Lisaks sellele tuleb märkida, et Prantsusmaa väidab, et „avalik-õiguslike asutuste investeerimisotsus ei põhine üksnes otsestel tasuvuse väljavaadetel ja CCIPB maksab tagasi vaid sümboolset tasu. Asutuste investeerimisotsus tugineb kõnealuse piirkonna saadaval kasul majanduse ja turismi arengut silmas pidades". See väide kinnitab, et avalik-õiguslikud asutused ei eeldanud, et nende investeeringud oleksid mingilgi määral tulutoovad. Kõnealuste asutuste asemel turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks võtnud arvesse üksnes majanduse ja turismi arenguga seotud kasu, millele osutasid asutused. See sunnib järeldama, et kõnealuste taristutoetuste suhtes ei ole turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine võimalik.

(525) Eelnevast lähtuvalt ei vasta 2004. aasta ja 2009. aasta taristutoetused turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Kõnealused toetused leevendasid investeerimiskulusid, mida CCIPB oleks pidanud kandma ilma piisavate investeeringutasuvuse väljavaadeteta asutuste jaoks, kes kõnealused toetused olid andnud. Lisaks sellele, kuivõrd kõnealuseid eeliseid anti vaid ühele ettevõtjale, on tegemist valikuliste eelistega.

8.2.1.4. *Mõju liidu kaubandusele ja konkurentsile*

(526) Pau lennujaama käitajana konkureerib CCIPB eeskätt teiste lennujaamadega ja seejuures eriti sama teeninduspiirkonda teenindavate lennujaamadega. Komisjon märgib, et Tarbes-Lourdes-Pyrénées lennujaam asub Pau lennujaamast 50 km kaugusel ja on alates 2009. aastast samuti pakkunud Londonisse suunduvaid lende. Ka Biarritz-Anglet-Bayonne'i lennujaam asub Pau lennujaamast vähem kui 100 km kaugusel ning pakub lende Charleroisse ning Londoni Stanstedi lennujaama, Manchesteri ja teistesse Ühendkuningriigis asuvatesse sihtpunktidesse. CCIPB-le antav abi võib seega kahjustada konkurentsi. Kuivõrd lennujaamateenuste turg ja lennundusturg kuuluvad Euroopa Liidus avatud turgude hulka, võib antud abi kahjustada ka liikmesriikidevahelist kaubandust.

(527) Üldisemas plaanis tuleb märkida, et Euroopa Liidu lennujaamade käitajad konkureerivad omavahel, püüdes muuta end lennuettevõtjate jaoks atraktiivseks. Lennuettevõtjad otsustavad, milliseid lennuliine nad käitavad ja millise sagedusega nad lende võimaldavad, lähtuvalt eri kriteeriumidest. Need kriteeriumid hõlmavad võimalike klientide arvu, mida nad seoses nende lennuliinidega loodavad saavutada, kuid lisaks sellele ka lennuliinide otspunktides asuvate lennujaamade pakutavaid tingimusi.

(528) Lennuettevõtjad vaatlevad eeskätt selliseid kriteeriume, nagu pakutavad lennujaamateenused, lennujaama ümbritseva piirkonna elanikkond ja majandustegevus, lennujaama suurus, juurdepääsuvõimalus maismaa kaudu, aga ka tasude suurus ning lennujaamataristu ja teenuste kasutamise üldised kaubanduslikud tingimused. Tasude suurus on otsustav tegur, sest lennujaama riiklikku rahastamist võidakse kasutada lennujaamatasude kunstlikult madalal hoidmiseks, mis meelitab ligi lennuettevõtjaid ning moonutab seega märkimisväärselt konkurentsi ([130]).

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

(530) Toodud asjaoludest ilmneb, et 2004. ja 2009. aasta taristutoetused, millega anti CCIPB-le majanduseelis, võisid tugevdada kõnealuse lennujaama käitaja olukorda võrreldes teiste Euroopa lennujaamade käitajatega. Sellest tulenevalt võisid kõnealused toetused kahjustada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

([130]) Uute suuniste punkt 43.

8.2.1.5. ***Otsus abi olemasolu kohta***

(531) Põhjendustes 483–530 toodud põhjustel on CCIPB-le 2004. ja 2009. aastal antud taristutoetuste näol tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.2.2. ABI EBASEADUSLIKKUS

(532) 2004. ja 2009. aasta taristutoetused anti ilma neist komisjonile teatamata.

(533) Nagu eespool on osutatud, märkis Prantsusmaa oma kommentaarides, et ta on seisukohal, et kõiki lennujaamu, kelle aastane reisijate arv jääb alla ühe miljoni, tuleks käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutajatena ning seetõttu ei tuleks nendele pakutavat rahastamist pidada riigiabiks või tuleks see kuulutada siseturuga kokkusobivaks ning vabastada teatamiskohustusest üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse alusel.

(534) Nagu on osutatud eespool, leiab komisjon uurimise käigus kogutud materjalide põhjal, et Pau lennujaama käitamist ei saa käsitada tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena. Seetõttu ei saa 2004. ja 2009. aasta toetusi vabastada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teatamiskohustusest üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse alusel.

(535) Lisaks sellele, nagu on osutatud eespool, ei kaasnenud nende toetustega objektiivselt ja läbipaistvalt määratletud hüvitusmehhanismi, mis oleks vastu võetud enne hüvitise andmist, seega siis, kui avaliku sektori asutused otsustasid usaldada lennujaama käitamise CCIPB-le või siis, kui võeti vastu aktid, millega pikendati kõnealust lennujaama käitamist või muudeti selle tingimusi. Seega ei vasta kõnealused toetused üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsuse artikli 4 punktis d sätestatud kriteeriumile, mille kohaselt peavad akt või aktid, millega antakse üle üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise kohustus, sätestama hüvitise väljaarvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid. See on teine põhjus, miks ei saa 2004. ja 2009. aasta taristutoetusi vabastada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teatamiskohustusest üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse alusel.

(536) Eelnevast lähtuvalt on 2004. aasta ja 2009. aasta taristutoetuste näol tegemist ebaseadusliku abiga.

8.2.3. KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

(537) Nagu eespool selgitatud, vähendasid 2004. ja 2009. aasta taristutoetused investeerimiskulusid, mida CCIPB oleks tavaolukorras pidanud kandma. Seega on tegemist investeerimisabiga. Seejuures on kõnealused toetused antud enne 4. aprilli 2014, millal kehtestati uued suunised. Kõnealuste suuniste kohaselt kohaldab komisjon lennuettevõtjatele antava ebaseadusliku investeerimisabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju ([131]).

(538) 2009. aasta toetuse puhul oli abi andmise ajal kehtinud eeskiri 2005. aasta suunised, seega tuleb kohaldada seda õigusakti. 2004. aasta toetus anti aga enne 2005. aasta suuniste jõustumist, ajajärgul, mil puudusid konkreetsed kriteeriumid lennujaamadele antava investeerimisabi kokkusobivuse kohta. Komisjon peab kõnealuse toetuse kokkusobivust hindama seega otseselt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel, pidades silmas oma otsustuspraktikat kõnealuses küsimuses. Tuleb meenutada, et komisjoni otsustuspraktika lennujaama käitajatele antava abi kokkusobivuse hindamisel konsolideeriti 2005. aasta suunistega. Seetõttu leiab komisjon, et 2004. aasta toetuse kokkusobivust siseturuga tuleb hinnata 2005. aasta suunistes sätestatud kriteeriumide alusel.

(539) Seega analüüsis komisjon 2005. aasta suuniste alusel ([132]) 2004. ja 2009. aasta taristutoetusi, pidades silmas järgmisi kriteeriume:

— taristu ehitamine ja käitamine vastavad selgelt määratletud üldisest huvist lähtuvale eesmärgile (regionaalareng, juurdepääs...);

— taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga;

— taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskpikas perspektiivis, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga;

([131]) Uute suuniste punkt 173.
([132]) Punkt 61.

— juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerivalt;

— kaubanduse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega.

(540) Lisaks sellele, et lennujaamadele antav riigiabi peab vastama põhjenduses 539 toodud kriteeriumidele, peab see nagu igasugune muu riigiabi selleks, et seda saaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel kuulutada kokkusobivaks siseturuga, olema vajalik seatud eesmärgi saavutamiseks ning olema sellega proportsionaalne. Komisjon vaatleb seega lisaks 2005. aasta suunistes toodud kriteeriumidele ka vastavust vajalikkuse ja proportsionaalsuse kriteeriumidele.

(541) Esiteks märgib komisjon, et 2005. aasta suuniste kohaselt peavad lennujaamadele investeerimiseks antud abi jaoks abikõlblikud kulud piirduma investeerimiskuludega, mis on seotud lennujaama taristuga kitsas tähenduses (stardi- ja maandumisrada, terminalid, ühendusteed...) või vahetu toetusega (tuletõrjeseaded, ohutust ja julgeolekut tagav varustus). Abikõlblike kulude hulka ei saa aga kuuluda lennujaama põhitegevusse otseselt mittepuutuvad äritegevusega seotud kulud, nagu ruumide ja kinnisvara ehitus, rahastamine, kasutamine ja väljaüürimine mitte üksnes kontoriruumideks ja ladudeks, vaid ka lennujaama territooriumil asuvate hotellide ja tööstusettevõtete jaoks ning kaupluste, toitlustusettevõtete ja parklate jaoks.

(542) 2004. aasta toetust kasutati täies ulatuses ruleerimisteede uuendamiseks. Kõik nende töödega seotud investeerimiskulud olid 2005. aasta suuniste kohaselt abikõlblikud, sest ruleerimisteede näol on tegemist lennujaamataristu osaga. 2009. aasta toetus anti aga mitmete investeeringute rahastamiseks, mis olid seotud lennuraja ja valgustusega, väiksemal määral investeerimiskulude kogusummast ([133]) ka autoparkla laiendamisega. Lennurada ja valgustus kuuluvad lennujaamataristu hulka. Seega on nendega seotud investeerimiskulud abikõlblikud. Seevastu autoparklaga seotud kulud tuleb abikõlblike kulude hulgast välja arvata, kuna autoparkla ei kuulu lennujaamataristu hulka. 2009. aasta toetuse kogusumma, 4,1 miljonit eurot ei ületa lennuraja ja valgustusega seotud abikõlblike kulude kogusummat, mis on 4,7 miljonit eurot. Seega rahastati 2009. aasta toetuse abil üksnes abikõlblikke kulusid ([134]).

(543) 2004. ja 2009. aasta taristutoetused (mille kogusummad on vastavalt 1,6 ja 4,1 miljonit eurot) ei ületa kahe kõnealuse toetuse puhul arvestatud abikõlblikke kulusid (vastavalt 2,6 ja 4,7 miljonit eurot), kuid näitavad, et abi osakaal on kõrge (vastavalt 62 % ja 88 %).

8.2.3.1. ***Selgelt määratletud üldise huviga seotud eesmärk***

(544) 2004. aasta investeerimistoetust kasutati ruleerimisteedega seotud tööde jaoks, et tagada nende vastavus nõuetele ja suurendada läbilaskevõimet, et võimaldada hakkama saada ärilendudega seotud tipptundidel.

(545) 2009. aasta taristutoetuse kaudu rahastatud abikõlblikud investeeringud olid seotud lennuraja ja valgustuse remondiga, mis oli vajalik selleks, et lennujaam säilitaks lennukite vastuvõtuvõime ja läbiks sertifitseerimise, mis võimaldab jätkuvalt vastu võtta keskmise suurusega 200- kuni 250kohalisi lennukeid. Ajavahemikul 1992–1993 väljaehitatud III kategooria valgustus ja 1990. aastal uuendatud manööverdusalade teekate vajasid täielikku ümberehitamist seoses nende vananemisega (nende eluiga on üldjuhul 10–15 aastat) ning seoses vajadusega tagada nende vastavus nõuetele. Nõuetele vastavuse tagamine oli vajalik, kuna lennujaamade ametliku registreerimise ja käitamise tingimusi sätestavas määruses toodud nõuded, eeskätt 3. kategooria lennujaamade osas tehtud täpsustused võisid lühiajalises perspektiivis viia lennujaama sertifikaadi äravõtmiseni.

(546) Seega ei suurendanud 2004. aasta ega 2009. aasta toetused märkimisväärselt lennujaama läbilaskevõimet. Eeskätt rahastati nende abil remonditöid ja nõuetele vastavuse tagamiseks tehtavaid töid, mille eesmärk oli hoida taristu nõuetekohasel tasemel ning jätkata sama liiki lennukite vastuvõttu sama lennuliikluse mahu juures, parandades lennujaama toimimist tipptundide ajal.

([133]) Alla 10 % investeerimiskulude kogusummast (vt tabeli 4 allmärkus 1).
([134]) Vt komisjoni otsus juhtumi SA.38168 kohta: Horvaatia – Dubrovnik Airport Development, punktid 10 ja 28.

(547) Pau lennujaam teenindab olulisel määral ärireisijaid, kes moodustavad 60–70 % reisijate koguarvust. Selline lennuliiklus on seotud mitmete ettevõtete paiknemisega Pau linnas ja selle ümbruses. Prantsusmaa on sellega seoses märkinud, et Pau piirkond on Lacqi ja Oloroni piirkonna kõrval Edela-Prantsusmaa (Grand Sud-Ouest) kolmas majanduslik tõmbekeskus. Paus asuvad mitmete suurte ettevõtjate rahvusvahelised ja piirkondlikud peakorterid ning mitmed uurimis- ja tootmiskeskused. Pau lennujaama puudumine või selle vastuvõtuvõime oluline vähenemine võiks seda majandustegevust kahjustada, kuna ärireisijad soovivad üldjuhul minimeerida oma lennuaega, eeskätt püüdes edasi-tagasi sõidu sooritada ühe päeva jooksul. Seega võib vajadus kasutada Pausse suunduvate või Paust väljuvate ärireiside jaoks lennujaama, mis – nagu näiteks Tarbesi lennujaam – ei asu linna vahetus läheduses, osutuda mitmete ettevõtjate jaoks tõsiseks probleemiks.

(548) Lisaks sellele võtab Pau lennujaam vastu märkimisväärseid turistide vooge, mis on eeskätt seotud Pürenee mägede lähedusega ja piirkonnas asuvate mitmete talispordikeskustega. CCIPB osutatud uuringutes on muu hulgas näidatud, et vaid Ryanairi reisijad, kelle puhul oli tegemist peamiselt turistidega, kulutasid Pau piirkonna külastamise ajal 2005. aastal kokku 8 miljonit eurot ja 2010. aastal 56 miljonit eurot.

(549) Nimetatud põhjustel toetasid taristutoetused, mis CCIPB sai 2004. ja 2009. aastal, lennujaama avaldatud mõju tõttu turismile ja majandustegevusele üldiselt Pau linna ja piirkonna majandusarengut.

(550) Kõnealused toetused suurendasid ka piirkonna juurdepääsetavust eeskätt turistide ja ärireisijate jaoks. Sellega seoses tuleb märkida, et Pau lennujaam asub 50 km kaugusel Tarbesi lennujaamast ja 100 km kaugusel Biarritzi lennujaamast. Biarritzi lennujaam ei ole kauguse tõttu Pau lennujaamast eriti hästi käsitatav Pau lennujaama reaalse alternatiivina ajateguri suhtes tundlike reisijate, eeskätt ärireisijate jaoks.

(551) Samas tundub, et kõnealuse kolme lennujaama lennuliikluse laad on küllalt erinev:

— Paud iseloomustab eeskätt suur ärireisijate osakaal, millest annab tunnistust suhteliselt suur Air France'i ja Régionali teenindatav riigisisese lennuliikluse osakaal reisijate koguarvust.

— Biarritzi iseloomustab Atlandi ookeani rannikule ja Hispaania piiri suunas suunduvate turistide suur osakaal ning sellele lennujaamale on iseloomulik lennuliikluse suur maht suveperioodil ja suur odavlennuettevõtjate teenuseid kasutav reisijate arv.

— Tarbes tegutseb eeskätt nišiturul, keskendudes Lourdesile, mis on palverännakute sihtkoht. Seda tõestab ka asjaolu, et kõnealuse lennujaama lennuliikluse maht oli ajavahemikul 2001–2011 ligikaudu 400 000 reisijat aastas, välja arvatud 2008. aastal, millal see ulatus maksimaalse 678 000 reisijani seoses Lourdesi juubeliaastaga.

(552) Nendest asjaoludest ilmneb, et kõnealused eri lennujaamad teenindavad küllalt erinevaid turusegmente ning on üksteise jaoks vaid osalised asendajad. Neid asjaolusid kinnitab lennuliikluse mahu statistiline vaatlus, mis on üksikasjalikumalt esitatud põhjendustes 567–572, kus vaadeldakse abi andmisega põhjustatud konkurentsi moonutamist. Seega suurendas Pau lennujaama endist taset hoida võimaldav investeerimisabi teatud määral piirkonna juurdepääsetavust, sest see aitas reisijatel ja lennuettevõtjatel vältida lennujaama osaliselt asendava teise lennujaama kasutamist.

(553) Lisaks sellele tuleb märkida, et Pausse ei lähe kiirrongiliini (TGV), lähim liin läbib Bordeaux' linna, mis asub umbes 1 t 40 min maanteesõidu kaugusel. Suurema osa sihtpunktide puhul, kuhu on võimalik pääseda Pau lennujaamast väljuva lühilennuga, põhjustab kiirrongi kasutamine alternatiivse transpordivahendina märgatavalt pikema reisiaja ja on seega väga ebasobiv asendusvõimalus. Lähimad Hispaanias asuvad lennujaamad asuvad vähemalt kahe tunni maanteesõidu kaugusel ja ei ole suurema osa reisijate jaoks arvestatavad alternatiivsed võimalused Pau lennujaama kasutamisele.

(554) Seega ilmneb, et vaatamata alternatiivsete transpordivõimaluste olemasolule Pau lennujaamast väljuvale lennutranspordile ja vaatamata Tarbesi lennujaama lähedusele toetasid 2004. ja 2009. aasta taristutoetused piirkonna juurdepääsetavuse parandamist ning piirkonna majandusarengut.

8.2.3.2. ***Taristu on vajalik ja kindlaksmääratud eesmärgiga proportsionaalne***

(555) Nagu on näidatud põhjenduses 546, ei toonud 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste abil rahastatud tööd kaasa lennujaama läbilaskevõime märgatavat suurendamist, vaid võimaldasid lennujaama taristut üksnes hoida tasemel, mis aitas tal vastu võtta varasemaga samal tasemel lennuliiklust ning paremini hakkama saada tipptundidega.

(556) Seega ei läinud investeeringud kaugemale tasemest, mis oli vajalik selleks, et lennujaam saaks nõuetekohasel tasemel teenindada varasemaga samas mahus lennuliiklust, sealhulgas tipptundide ajal. Kõnealused investeeringud olid seega vajalikud ja kindlaksmääratud eesmärgiga proportsionaalsed.

8.2.3.3. ***Taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskpikas perspektiivis***

(557) Tuleb märkida, et ajavahemikul 2000–2009 kõikus Pau lennujaama kasutanud reisijate arv 580 000 reisija ja 820 000 reisija vahel aastas, seejuures maksimaalne reisijate arv 820 000 oli seotud aastaga 2008. Ajavahemikul 2000–2009 jäi ainult 2002. aastal reisijate arv alla 600 000 reisija. Kuid ka sel aastal ulatus reisijate arv selle lähedale (580 000). Võttes arvesse küllaltki suurt varieeruvust lennuliikluse mahu puhul, mis oli siiski peaaegu alati üle 600 000 reisija, ning võttes samuti arvesse lennuliikluses, sealhulgas ärireiside puhul suurimat osakaalu omava Air France'i pidevat kohalolekut, võis CCIPB nii 2004. kui 2009. aastal arvestada lennuliikluse mahu heade väljavaadetega, eeldatavasti vähemalt lennujaama põhitegevuse tasemel, see tähendab ulatudes vähemalt 600 000 reisijani aastas

(558) Need väljavaated võimaldavad põhjendada investeeringuid, mille eesmärk oli hoida lennujaama taristut tasemel, mis võimaldas tal vastu võtta varasemaga samal tasemel lennuliiklust ning paremini hakkama saada tipptundidega, ning mis ei toonud kaasa lennujaama läbilaskevõimsuse olulist suurenemist. Sellega seoses tuleb meenutada asjaolu, et 2004. aasta toetusega rahastatud ruleerimisteede uuendamise eesmärk oli tagada nende nõuetele vastavus, mis võimaldas paremini hallata tipptundide lennuliiklust. Lisaks sellele oli 2009. aastal teostatud lennuraja- ja valgustustööde puhul tegemist remonditöödega, mille abil saavutati endine olukord, sest ei suurenenud ei teede kandevõime ega lennuraja pikkus, mis oleks võimaldanud vastu võtta suuremaid lennukeid, samuti ei paranenud lennuvälja käitamise miinimumnõuded halva nähtavuse korral. Kõnealuste süsteemide eluiga ulatub 10–15 aastani ning varasemalt kasutuses olnud varustus oli paigaldatud 16–19 aastat enne uuendustööde teostamist. 2009. aasta taristutoetust kasutati seega lihtsalt selliste süsteemide uuendamiseks, mis olid jõudnud oma kasutusea lõpuni.

(559) Kokkuvõtteks võib nentida, et uuendatud taristu pakub pärast toetuste eraldamist piisavaid kasutamise väljavaateid keskpikas perspektiivis.

8.2.3.4. ***Võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule***

(560) Pau lennujaam on avatud märkimisväärsete piiranguteta eri lennuettevõtjatele, kes soovivad seda kasutada. Taristule on tagatud 2005. aasta suunistes sätestatud tingimustel võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs.

8.2.3.5. ***Kaubavahetust ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega***

(561) Nagu on märgitud eespool, asub Pau lennujaam 50 km kaugusel Tarbesi lennujaamast ja 100 km kaugusel Biarritzi lennujaamast. Kauguse tõttu Pau lennujaamast ei saa Biarritzi lennujaama pidada Pau lennujaama reaalseks alternatiiviks olulise osa reisijate jaoks. Seetõttu ei saa eeldada, et seda lennujaama oleks olulisel määral mõjutanud Pau lennujaama saadud abi.

(562) Seevastu Tarbesi lennujaam asub Pau lennujaamale suhteliselt lähedal, jäädes 50 km ja umbes 40 minutilise maanteesõidu kaugusele. Seega võib see lennujaam esmapilgul vaadates olla märkimisväärselt mõjutatud 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste tõttu.

(563) Samas leevendavad seda tähelepanekut mitmed asjaolud. Esiteks on Pau lennujaama näol tegemist vana lennujaamaga, kust regulaarlennud on toimunud juba mitme aastakümne jooksul. Käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud taristutoetused on sihtotstarbelised toetused, mis on ajaliselt küllalt eraldatud ja mis on eeskätt piiratud selliste tööde rahastamisega, mis aitavad hoida lennujaama taristut seisundis, mis võimaldab tal võtta vastu endises mahus lennuliiklust. Toetustega ei rahastatud märkimisväärset lennuliikluse mahu suurendamist. Seega seisneb kõnealuste taristutoetuste peamine mõju Tarbesi lennujaamale selles, et suhteliselt lähedal asuvat pikka aega tegutsenud lennujaama hoiti nõuetele vastavas seisukorras; samal ajal ei oleks kõnealuste toetuste puudumisel Pau lennujaam saanud tegevust jätkata või oleks pidanud seda tegema halvemates tingimustes. Samas ei viinud kõnealused toetused selleni, et Tarbesi lennujaamaga konkureeriva lennujaama lennuliikluse maht oleks kasvanud.

(564) Lisaks sellele ei ole kõnealuste taristutoetuste näol tegemist tegevusabiga kestva tegevuskahjumi katmiseks. Käesoleva uurimismenetluse raames ei ole tuvastatud sellise tegevusabi andmist, menetlus keskendub üksnes investeerimisabile.

(565) Lisaks sellele keskenduvad Pau ja Tarbesi lennujaamad küllalt erinevatele turusegmentidele. Tarbesi lennuliikluses domineerivad tšarterlennud, mis keskenduvad peamiselt Lourdesi usukeskusele ja hõlmavad olulisel määral rahvusvahelisi lende ([135]).

(566) Erinevalt Tarbesi lennujaamast iseloomustab Pau lennujaama eeskätt suur ärireisijate osakaal, millest annab tunnistust suhteliselt suur Air France'i ja Régionali teenindatav riigisisese lennuliikluse, eeskätt Pau-Pariisi lennuliini osakaal reisijate koguarvust. Nagu on osutatud põhjenduses 547, moodustavad ärireisijad 60–70 % Pau lennujaama reisijate koguarvust, mis on tingitud sellest, et Pau on Lacqi ja Oloroni piirkonna kõrval Edela-Prantsusmaa (Grand Sud-Ouest) kolmas majanduslik tõmbekeskus. Seega keskenduvad Pau ja Tarbesi lennujaamad erinevatele turusegmentidele. Seega ei tähendaks Pau lennujaama sulgemine või selle tegutsemistingimuste halvenemine tingimata lennuliikluse mahu ümberkandumist Tarbesi lennujaama või vastupidi.

(567) Tabelis 14 toodud Pau, Tarbesi ja Biarritzi lennujaamade lennuliikluse mahu muutumine näitab, et sellised muutused kõnealustes lennujaamades ei ole selgelt vastastikku seostatavad.

([135]) Lennujaama veebilehel on märgitud: „Tegemist on suuruselt teise Kesk-Püreneede lennujaamaga, mis teenindab aastas 400 000 kuni 450 000 reisijat. Lennujaama iseloomustab tšarterlendude suur osakaal, mis on tingitud lennujaama lähedusest Lourdes'is asuvale pühapaigale. Enam kui 50 lennuettevõtjat pakuvad siit igal aastal lende enam kui 80 sihtpunkti Euroopas ja kogu maailmas. Vaata: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297.

Tabel 14

Pau, Tarbesi ja Biarritzi lennujaamade lennuliikluse arengu võrdlus

Lennujaam	Lennuliikluse liik	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Riigisisene lennuliiklus, v. a odavlennud	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Ryanairi lennuliiklus	1							1	13	7	41
	Muud odavlennud ja tšarterlennud	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Kokku	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Riigisisene lennuliiklus, v. a odavlennud	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Ryanairi lennuliiklus			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Teised odavlennuettevõtjad					1	25	33	25	11	5	9
	Tšarterlennud	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Kokku	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Riigisisene lennuliiklus, v. a odavlennud	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Ryanairi lennuliiklus	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Teised odavlennuettevõtjad					6	6	12	170	176	186	195
	Tšarterlennud	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Kokku	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Tabelist ilmneb näiteks, et Ryanairi lennuliinide avamine Pau lennujaamas 2003. aastal ei mõjutanud oluliselt Biarritzi lennuliikluse mahtu. Lisaks sellele väidab Prantsusmaa, et Ryanairi lendude peatamine Pau lennujaamas ei suurendanud olulisel määral Biarritzi lennuliikluse mahtu.

(569) Teiselt poolt nähtub toodud tabelist, et Pau lennujaamas ajavahemikul 2002–2007 täheldatud lennuliikluse suurenemine 585 000 reisijalt 761 000 reisijani ei vähendanud märkimisväärselt Tarbesi lennujaama lennuliikluse mahtu, mis oli pidevalt ligikaudu 400 000 reisijat aastas. Lisaks sellele ei toonud Ryanairi lennuliinide sulgemine Pau lennujaamas 2011. aastal kaasa sellega proportsionaalset või märkimisväärset lennuliikluse ümberkandumist Tarbesi lennujaama.

(570) Ja lõpuks ei olnud kõnealuste taristutoetuste andmise järel võimalik täheldada märkimisväärset lennuettevõtjate lahkumist Tarbesist Pausse või seda, et Tarbesist väljuvaid lennuliine oleks suletud selleks, et neid samadesse sihtpunktidesse avada Pau lennujaamas. Seevastu võib märgata, et Pau lennuliikluse mahust märkimisväärset osa hõlmav Air France tegutseb samaaegselt mõlemas lennujaamas. Ka Ryanair tegutses samaaegselt mõlemas lennujaamas, enne kui ta lahkus Paust ja jäi tegutsema Tarbesis.

(571) Neist märkustest ei saa samas järeldada, et 2004. ja 2009. aasta taristutoetused, mis võimaldasid säilitada Pau lennujaama tegevuse ja nõuetekohase toimimise, ei avaldanud Tarbesi lennujaamale mingit mõju. Kahe lennujaama lähedus viib mõttele, et selline mõju siiski ilmnes selles tähenduses, et Tarbesi lennujaama lennuliiklus oleks võinud olla suurem, kui taristutoetusi ei oleks antud ja kui Pau lennujaama tegevust oleks seetõttu tulnud piirata või lennujaam üldse sulgeda. Eespool toodud tähelepanekud näitavad lihtsalt, et kahe lennujaama tegevuse vahel puudub ilmne vastastikune sõltuvus, mis kinnitab järeldust, et kaks lennujaama suudavad teineteist vaid osaliselt korvata, nad keskenduvad erinevatele turusegmentidele ning et seetõttu avaldasid kõnealused taristutoetused naaberlennujaamade vahelisele konkurentsile vaid piiratud mõju.

(572) Võttes üldises plaanis arvesse kõnealuste investeerimistoetustega seotud positiivseid ja negatiivseid asjaolusid, leiab komisjon, et 2004. ja 2009. aasta taristutoetused ei mõjutanud liikmesriikidevahelist kaubandust määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega.

8.2.3.6. ***Abi vajalikkus ja proportsionaalsus***

(573) Nagu on osutatud põhjenduses 543, oli 2004. ja 2009. aasta taristutoetustega antud abi osakaal kõrge, vastavalt 62 % ja 88 %. Samas nähtub teadaolevatest asjaoludest, et kõnealust abi võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks, kuna CCIPB ei oleks olnud suuteline rahastama asjaomaseid investeeringuid ilma kõnealuse abita ning ei oleks olnud suuteline rahastamises osalema oluliselt suuremas ulatuses, kui ta seda reaalselt tegi.

(574) Tabelis allpool on toodud kokkuvõte Pau lennujaama tulemiaruandest ajavahemiku 2000–2012 kohta ning lennujaama omafinantseerimise suutlikkusest. Tabelis on toodud puhastulem ja kulude summad, mis ei tekitanud rahavooge (peamiselt on tegemist amortisatsioonieraldiste ja eraldistega ettenägematuteks kuludeks ja kahjudeks mõeldud reservi). Omafinantseerimise võime lahtrites on toodud summad, mis on saadud ettevõtja tegevuse tulemusena ja mis on kasutatavad investeeringute rahastamiseks, ettevõtja käibekapital, laenude tagasimaksed, hoiused ja aktsionäridele makstavad dividendid.

Tabel 15

Pau lennujaama puhastulem ja omafinantseerimise suutlikkus

(tuhandetes eurodes)

Aastad	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Raamatupidamislik puhastulem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(tuhandetes eurodes)

Aastad	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Omafinantseerimise võime	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Prantsusmaa esitatud dokumendid

(575) Tabelist nähtub, et lennujaam oli aastatel 2003–2011 (k.a) pidevalt kahjumis. Kõnealuse kahjumi suurus ulatus 2009. aastal ligi miljoni euroni. Lisaks sellele varieerus lennujaama omafinantseerimise võime kõnealusel perioodil […] ja […] euro vahel. 2004. aasta taristutoetuse väljamaksmise aastal, 2005. aastal oli kõnealune omafinantseerimise võime vaid […] eurot, mis on ruleerimisteede uuendamisel tehtud tööde maksumusega (2,6 miljonit eurot) võrreldes väga madal tase. 2009. aasta taristutoetuse väljamaksmise aastatel, st 2009. ja 2010. aastal, oli lennujaama omafinantseerimise võime vastavalt […] ja […] eurot. Isegi nende kahe summa liitmisel saadav summa on oluliselt madalam lennuraja ja valgustuse remondi maksumusest (4,7 miljonit eurot). Lennujaama tegevusest saadavad vahendid olid seega ebapiisavad selleks, et osaleda märkimisväärses ulatuses kõnealuste investeeringute rahastamises.

(576) Olemasolevatest andmetest ilmneb, et lennujaama eelarve tulem pärast investeeringute tegemist, kuid enne taristutoetuste maksmist 2005. aastal, kui teostati ruleerimisteede uuendamisega seotud tööd, oli […] eurot, ning 2009. aastal, kui tehti suurem osa lennuraja ja valgustuse uuendamisega seotud töid, […] eurot. Neid andmeid tuleb võrrelda lennujaama puhastulemiga pärast toetuste maksmist, mis oli 2005. aastal […] eurot ja 2009. aastal […] eurot. Seega oleks kõnealuste investeeringute rahastamine täielikult või märkimisväärses osas lennujaama omavahendite arvelt oluliselt suurendanud lennujaama juba niigi märkimisväärset kahjumit.

(577) Teiselt poolt, võttes arvesse lennujaama pikaajalist kahjumit, tuleb pidada vähetõenäoliseks, et CCIPB oleks suutnud rahastada olulist osa kõnealustest investeeringutest oma võlakoormuse suurendamise teel, mis ulatus 2005. aastal ligikaudu […] euroni ja 2009. aastal ligikaudu […] euroni.

(578) Seega olid 2004. ja 2009. aasta toetused vajalikud nende abil rahastatavate investeeringute teostamiseks. Teisisõnu oli neil toetustel innustav mõju, kuna CCIPB ei oleks kõnealuseid investeeringuid ilma nende toetusteta teinud. Lisaks sellele vastavad need toetused ka proportsionaalsuse põhimõttele, kuna CCIPB ei oleks oma osalust kõnealuste investeeringute rahastamises saanud märkimisväärselt suurendada.

8.2.3.7. ***Kokkuvõte 2004. aasta ja 2009. aasta taristutoetuste kohta***

(579) Põhjendustes 537–578 toodud põhjustel leiab komisjon, et 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste näol on tegemist siseturuga kokkusobiva abiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

(580) See kokkuvõte põhineb 2005. aasta suunistes lennujaamadele investeerimisabi andmise kohta sätestatud kriteeriumidel. See kokkuvõte ei või mingil määral kahjustada võimalikke tulevasi hinnanguid Pau lennujaamale antud investeerimisabi kohta, mida komisjon võib tulevikus anda uute suuniste alusel.

9. **KOKKUVÕTE**

(581) Eespool toodu valguses märgib komisjon, et Prantsusmaa andis 2004. ja 2009. aastal ebaseaduslikult taristutoetusi, rikkudes sellega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid ([136]). Samas on 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste näol tegemist siseturuga kokkusobiva abiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

(582) Toetuste näol, mis on toodud tabeli 3 kahes esimeses reas ja mille abil rahastati riiklike kohustuste hulka kuuluvate ülesannete täitmist, ei ole tegemist riigiabiga.

(583) Tabelis 3 toodud muud toetused anti Pau lennujaama käitajale enne 12. detsembrit 2000. Seetõttu käesolev otsus neid toetusi ei hõlma ([137]).

([136]) Vt põhjendus 536.
([137]) Vt põhjendused 489 ja 490.

(584) Lisaks sellele märgib komisjon, et käesoleva ametliku uurimismenetlusega hõlmatud erinevad CCIPB ning Ryanairi, AMSi ja Transavia vahel sõlmitud lennujaamateenuste ja turundusteenuste lepingud sisaldavad riigiabi andmist, kusjuures seda abi anti Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid rikkudes ja need ei ole siseturuga kokkusobivad.

Tagasimaksmine

(585) Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta otsustab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, kohustada liikmesriiki kõnealuse abi andmise lõpetama või seda abi muutma ([138]).

(586) Nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 artiklis 14 on sätestatud ([139]): „Kui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada (edaspidi „tagastamisotsus"). Komisjon ei nõua abi tagastamist, kui see on vastuolus ühenduse õiguse üldpõhimõttega." Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab juhul, kui komisjon kuulutab abi siseturuga kokkusobimatuks, kohustama liikmesriiki taastama varasema olukorra ([140]). Sellega seoses leiab komisjon, et see eesmärk saavutatakse, kui abi saajad maksavad tagasi ebaseadusliku abina saadud summad, kaotades seega konkurentide ees saadud eelise. Sel viisil taastatakse abi andmisele eelnenud varasem olukord ([141]).

(587) Antud konkreetsel juhul ilmneb, et mitte ükski Euroopa Liidu õiguse üldine põhimõte ei ole vastuolus käesoleva otsuse raames kindlaks tehtud ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu abi tagasinõudmisega. Seejuures ei ole Prantsusmaa ega huvitatud isikud esitanud sellega seoses mingeid põhjendusi.

(588) Seega peab Prantsusmaa võtma kõik vajalikud meetmed selleks, et nõuda Ryanairilt, AMSilt ja Transavialt tagasi kõnealuste lepingute alusel ebaseaduslikult antud abisummad.

(589) Tagasinõutavad abisummad määratakse iga lepingu ja lisalepingu puhul kindlaks järgmiselt. Iga uuritud tehingut (mis võib hõlmata lennujaamateenuste lepingut ja turundusteenuste lepingut) tuleb käsitada selliselt, et selle alusel maksti teatud aastane abisumma ([142]) iga selle tehinguga hõlmatud lepingute kehtivusaja jooksul. Kõik summad arvutatakse välja lähtuvalt prognoositavast täiendavast negatiivsest rahavoost (tulud miinus kulud) tabelites 7–12 toodud tehingute sõlmimise ajal. Need summad vastavad summadele, mis oleks tulnud igal aastal lahutada turundusteenuste hinnast (või mis oleks tulnud liita lennuettevõtjatelt võetavale lennujaamatasule ja maapealse teenindamise tasule), et lepingu nüüdispuhasväärtus oleks positiivne, või teisisõnu, et leping vastaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

(590) Selleks et võtta arvesse lennuettevõtja ja tema tütarettevõtjate poolt kõnealuste lepingute tulemusena saadud tegelikku eelist, võib osutuda vajalikuks muuta eelmises põhjenduses osutatud summasid lähtuvalt Prantsusmaa esitatud tõendusmaterjalidest, vastavalt i) erinevusele ühelt poolt lennuettevõtja poolt lennujaamateenuste lepingu

([138]) Euroopa Kohtu 12. juuli 1973. aasta otsus kohtuasjas C-70/72: komisjon vs. Saksamaa (EKL 1973, lk 00813), punkt 13.
([139]) Nõukogu määrus (EÜ) nr 659/1999, 22. märts 1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).
([140]) Euroopa Kohtu 14. septembri 1994. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-278/92, C -279/92 ja C-280/92: Hispaania vs. komisjon (EKL 1994, lk I-4103) punkt 75.
([141]) Euroopa Kohtu 17. juuni 1999. aasta otsus kohtuasjas C-75/97: Belgia vs. komisjon (EKL 1999, lk I-03671), punktid 64–65.
([142]) Nagu on selgitatud erinevate lepingutega antava majanduseelise analüüsi käigus, tuleneb abi CCIPB ning Ryanairi või Ryanair/AMSi vahelistest kahesuunalistest rahavoogudest. Need rahavood on erineva sagedusega ning teatud voogude puhul on tegemist pidevate rahavoogudega või rahavoogudega, mille maksete toimumise sagedus on selline, mis ei võimalda neid lepingute sõlmimise ajal täpselt prognoosida. Sama kehtib ka lennujaamatasude maksmise kohta. Kuid majanduseelise olemasolu analüüsimiseks tuleb arvesse võtta täiendavaid prognoositavaid rahavooge. Transavia äriplaanist ja Prantsusmaa esitatud täiendavate rahavoogude äriplaanide rekonstruktsioonide ettepanekutest ilmneb, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja oleks kõnealusel juhul määranud kindlaks eri lepingute täiendavad hinnangulised iga-aastased rahavood. Tuleb pidada loogiliseks, et ka eri lepingutest tulenevad abisummad määratakse kindlaks iga aasta kohta. Kõnealused abisummad vastavad summadele, mille iga-aastast maksmist turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks Ryanairilt/AMSilt nõudnud lisaks lennujaamatasudele ja maapealse teenindamise tasudele, sõltumata muudest tasudest (eeskätt turundustasudest), et leping oleks muutunud tulutoovaks.

alusel tegelikult makstud, st tagantjärele kindlaks tehtud maandumistasu, reisijatasu ja maapealse teenindamise tasu summade, ja teiselt poolt (eelnevalt) prognoositud rahavoogude vahel, mis vastavad konkreetsetele tuluridadele ja on toodud tabelites 7–12, ii) erinevustele ühelt poolt lennuettevõtja poolt turundusteenuste lepingu alusel tegelikult makstud, st tagantjärele kindlaks tehtud turundustasude, ja teiselt poolt (eelnevalt) prognoositud turunduskulude vahel, mis vastavad konkreetsetele tuluridadele ja on toodud tabelites 7–12.

(591) Lisaks sellele leiab komisjon, et lennuettevõtja saadud tegelik eelis on piiratud asjaomase lepingu kehtimise ajaga. Pärast iga konkreetse lepingu lõppemist ei saanud Ryanair/AMS enam selle lepingu alusel makseid ja tal ei olnud enam võimalust selle lepingu alusel kasutada lennujaama taristut ega maapealset teenindamist. Seetõttu muutuvad eespool kirjeldatud meetodi alusel arvutatavad abisummad selle konkreetse lepingu puhul neil aastatel, kui leping ei kehtinud, nulliks (eeskätt lepingu ennetähtaegsel lõpetamisel või lepingu lõppemisel lepinguosaliste vahelise kokkuleppe alusel).

(592) Seetõttu tuleb Ryanairi ja AMSi tagasi makstavad summad teatud lepingute puhul, mida ei kohaldatud kuni lepingus sätestatud lõpptähtajani, lugeda nulliks ajavahemiku puhul, mis algab lepingu tegeliku kohaldamise lõpetamisest ja kestab kuni lepingu sõlmimisel ettenähtud lepingu lõppemise tähtajani. See märkus puudutab 28. jaanuari 2003. aasta, 30. juuni 2005. aasta ja 25. septembri 2007. aasta lepinguid ning kahe viimati nimetatud lepingu lisalepinguid.

(593) Tabelis 16 on toodud teave summade kohta, millest lähtuvalt arvutatakse tagasi makstavad summad. Need summad hõlmavad täiendavaid negatiivseid rahavoogusid (tulud miinus kulud), mis on määratud kindlaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise teel, kusjuures Ryanairi ja AMSi lepingute puhul on summasid vähendatud seoses nende aastatega, mil lepinguid tegelikult ei kohaldatud ([143]).

([143]) Pau-Londoni lennuliiniga seotud 28. jaanuari 2003. aasta lepingu puhul, mille tegelik kohaldamine lõppes 30. juunil 2005, on selle lepingu alusel saadud abisummad aastate 2006–2008 (k.a) puhul võrdsed nulliga. 2005. aasta puhul vastab abisumma 2005. aasta jaoks arvutatud prognoositava täiendava rahavoo negatiivsele osale, mida kohandatakse koefitsiendiga, mis vastab 2005. aasta sellele osale, mil lepingut tegelikult kohaldati. Sama lähenemist kasutati 30. juuni 2005. aasta lepingu puhul, mille tegelik kohaldamine lõppes 1. jaanuaril 2009 (16. juuni 2009. aasta lisalepingu tõttu). Sama lähenemist kasutati ka 25. septembri 2007. aasta lepingu 16. juuni 2009. aasta lisalepingu ja seda muutva 16. juuni 2009. aasta lisalepingu puhul, mille tegelik kohaldamine lõppes 30. märtsil 2010, kui jõustus uus leping Londoni, Charleroi ja Beauvais' lennuliinide kohta. Lisaks sellele võib osutuda vajalikuks kohandada tabelis 16 toodud summasid tagasi makstavate summade arvutamiseks, vt põhjendus 589.

Tabel 16

Teave tagasi makstavate summade kohta

(eurodes)

Abisaaja nimetus	Lepingud	Eri lepingute alusel saadud ligikaudne abisumma ([1])									Tagasi makstava abisumma ligikaudne suurus (põhiosa)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	London – 28. jaanuar 2003	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0– 99 999]							[300 000–599 999]
Ryanair/AMS	London – 30. juuni 2005			[0– 99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0– 99 999]				
	30. juuni 2005. aasta lepingu (London) 16. juuni 2009. aasta lisaleping							[0– 99 999]	[0– 99 999]		
	Charleroi – 25. september 2007					[0– 99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0– 99 999]		
	25. septembri 2007. aasta lepingu (Charleroi) 16. juuni 2009. aasta lisaleping							[0– 99 999]	[0– 99 999]		
	Bristol – 17. ja 31. märts 2008						[0– 99 999]				
	Bristol – 16. juuni 2009							[0– 99 999]			
	London, Charleroi ja Beauvais – 28. jaanuar 2010								[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	Kokku (Ryanair/AMS)			[0– 99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000–299 999]	[1 500 000–2 199 999]
Transavia	Amsterdam – 23. jaanuar 2006				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]				[300 000–599 999]

([1]) Intressi arvutamiseks loetakse abi maksmise kuupäevaks asjaomase aasta 31. detsember. Vt põhjendus 597.

(594) Nagu on selgitatud põhjenduses 290, leiab komisjon, et riigiabieeskirjade kohaldamisel tuleb Ryanairi ja AMSi vaadelda ühe majandusüksusena ning et samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid tuleb vaadelda kõnealuse üksuse ja CCIPB vahelise üheainsa tehinguna. Seetõttu leiab komisjon, et Ryanair ja AMS vastutavad solidaarselt ajavahemikul 2005–2010 sõlmitud lepingute alusel saadud abisummade tagasimaksmise eest, mille põhiosa ligikaudne kogusumma on [1 500 000–2 199 999] eurot. Seevastu on üksnes Ryanair vastutav 28. jaanuari 2003. aasta lepingu alusel makstud abisumma tagasimaksmise eest, mille ligikaudne suurus on [300 000–599 999] eurot, kuna see leping sõlmiti otse CCIPB ja Ryanairi vahel, ilma et AMS oleks selles tehingus osalenud.

(595) 26. jaanuaril 2006. aastal CCIPB ja Transavia vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingu alusel ajavahemikul 2006–2009 tegelikult makstud abisummad ulatuvad ligikaudu [300 000–599 999] euroni.

(596) Prantsuse ametiasutused peavad eespool toodud summad sisse nõudma 4 kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest.

(597) Prantsuse ametiasutused peavad lisaks sellele lisama abisummadele tagasinõutavad intressid, mida arvestatakse alates kuupäevast, mil abisummad anti ettevõtja käsutusse, see tähendab alates iga abisumma tegeliku väljamaksmise kuupäevast kuni kõnealuste summade tegeliku tagasimaksmiseni ([144]), vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatüki sätetele ([145]). Võttes arvesse, et käesoleval juhul on abiga seotud rahavood keerulised ja tekkisid aasta jooksul mitmel erineval kuupäeval või teatud tulude puhul ka pidevalt, leiab komisjon, et tagasi makstavate intresside arvutamisel on lubatav eeldada, et asjaomaste abisummade väljamaksmine toimus aasta lõpul, see tähendab iga asjaomase aasta 31. detsembril.

(598) Kohtupraktika kohaselt võib liikmesriik ettenägematute raskuste või asjaolude ilmnemisel, mis komisjonil olid märkamata jäänud, anda neist probleemidest komisjonile teada ja edastada vajalike muudatuste tegemise ettepanekud komisjonile hindamiseks. Sellisel juhul peavad komisjon ja asjaomane liikmesriik tegema raskuste ületamiseks heas usus koostööd, järgides samas rangelt Euroopa Liidu toimimise lepingu sätteid ([146]).

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Riigiabi, mida Prantsusmaa andis Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid rikkudes ebaseaduslikult Ryanairile 28. jaanuaril 2003. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel sõlmitud ning lennuliini Pau-London Stansted puudutava lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu alusel, on siseturuga kokkusobimatu.

2. Järgmiste riigiabi sisaldavate meetmete kasutamist on Prantsusmaa Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid rikkudes võimaldanud ebaseaduslikult samaaegselt Ryanairile ja ettevõtjale Airport Marketing Services ning need on siseturuga kokkusobimatud:

a) 30. juunil 2005. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel sõlmitud lennuliini Pau-London Stansted puudutav lennujaamateenuste leping ja samal päeval Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud lennuliini Pau-London Stansted puudutav turundusteenuste leping;

b) 30. juunil 2005. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud lennuliini Pau-London Stansted puudutava turundusteenuste lepingu 16. juunil 2009. aastal sõlmitud lisaleping;

c) Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja 25. septembri 2007. aasta kiri Ryanairile, millega laiendati Pau-Charleroi lennuliinile 30. juunil 2005. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ja samal päeval Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu tingimusi;

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

d) 25. septembril 2007. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu 16. juunil 2009. aastal sõlmitud lisaleping;

e) Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja 17. märtsi 2008. aasta kiri Ryanairile, millega laiendati Pau-Bristoli lennuliinile 30. juunil 2005. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingu tingimusi, ning 31. märtsil 2008. aastal sama lennuliini kohta Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste leping;

f) Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja 16. juuni 2009. aasta kiri Ryanairile, millega laiendati Pau-Bristoli lennuliinile 30. juunil 2005. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingu tingimusi, ning samal päeval sama lennuliini kohta Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste leping;

g) 28. jaanuaril 2010. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud lennuliine Pau-London, Pau-Charleroi ja Pau-Beauvais puudutav turundusteenuste leping ja tuvastatud „varjatud" lennujaamateenuste leping ([147]).

3. Riigiabi, mida Prantsusmaa andis Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid rikkudes ebaseaduslikult Transaviale 23. jaanuaril 2006. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Transavia vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu alusel, on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 2

1. Taristutoetuste näol, mida Prantsusmaa võimaldas 2004. ja 2009. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale kogusummas 5,8 miljonit eurot, on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning Prantsusmaa on seda andnud Euroopa Liidu toimimise artikli 108 lõike 3 sätteid rikkudes.

2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud riigiabi on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

Artikkel 3

1. Prantsusmaa on kohustatud artiklis 1 osutatud abisummad abisaajalt sisse nõudma.

2. Tagasi makstavatelt summadelt tuleb tasuda intressi alates kuupäevast, mil need anti abisaajate käsutusse, kuni nende täieliku tagasimaksmiseni.

3. Intressid arvutatakse liitintressina kooskõlas määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükiga ja määrust (EÜ) nr 794/2004 muutva komisjoni määrusega (EÜ) nr 271/2008 ([148]).

4. Prantsusmaa tühistab kõik artiklis 1 osutatud abi väljamaksmata maksed alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.

Artikkel 4

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

2. Prantsusmaa tagab, et käesolev otsus viiakse ellu nelja kuu jooksul pärast otsusest teatamise kuupäeva.

Artikkel 5

1. Kahe kuu jooksul alates käesolevast otsusest teatamisest edastab Prantsusmaa komisjonile järgmise teabe:

a) artikli 3 kohaselt tagasinõutavate abisummade suurus;

b) tagasinõudmisega seotud intresside arvestus;

([147]) Vt põhjendus 286.
([148]) Komisjoni määrus (EÜ) nr 271/2008, 30. jaanuar 2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 82, 25.3.2008, lk 1).

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

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

2. Prantsusmaa teavitab komisjoni järjekindlalt käesoleva otsuse rakendamiseks võetud riiklike meetmete elluviimisest seni, kuni artiklis 1 osutatud abi on täielikult tagasi makstud. Prantsusmaa esitab komisjoni taotlusel viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Samuti esitab Prantsusmaa üksikasjalikud andmed abisaajatelt juba tagasi saadud abisummade ja intresside kohta.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 23. juuli 2014

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA