KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2015/1227,

annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014,

valtiontuesta SA.22614 (C 53/07), jonka Ranska on myöntänyt Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarille, Ryanairille, Airport Marketing Services -yhtiölle ja Transavialle

(tiedoksiannettu numerolla C(2014) 5085)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

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

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

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

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle 25 päivänä tammikuuta 2007 päivätyllä kirjeellä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ”SEUT-sopimus”, 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti toimenpiteestä, joka oli toteutettu lentoyhtiö Ryanair Limitedin, jäljempänä ”Ryanair”, kokonaan omistaman tytäryhtiön Airport Marketing Services Limited, jäljempänä ”AMS”, hyväksi sen kanssa tehtynä markkinointipalvelusopimuksena. Ranskan viranomaiset ilmoittivat toimenpiteen valtiontukena. Koska Ranskan viranomaiset olivat jo toteuttaneet toimenpiteen, komissio kirjasi sen sääntöjenvastaisten tukien rekisteriin numerolla NN 12/07.

(2) Ranskan viranomaisten pyynnöstä komission yksiköiden kanssa järjestettiin työkokouksia 20 päivänä helmikuuta 2007 ja 16 päivänä heinäkuuta 2007.

(3) Komissio pyysi 26 päivänä helmikuuta 2007 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisia toimittamaan lisätietoja. Koska vastausta ei saatu asetettuun määräaikaan mennessä, Ranskan viranomaisille lähetettiin muistutus 15 päivänä kesäkuuta 2007. Ranskan viranomaiset toimittivat pyydetyt tiedot 12 päivänä heinäkuuta 2007 päivätyllä kirjeellä.

(4) Komissio ilmoitti 28 päivänä marraskuuta 2007 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisille päätöksestään aloittaa muodollinen tutkintamenettely SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan nojalla.

(5) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 15 päivänä helmikuuta 2008 ([3]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa kyseisestä toimenpiteestä.

(6) Ranskan viranomaiset pyysivät 18 päivänä joulukuuta 2007 ja 29 päivänä tammikuuta 2008 pidentämään määräaikaa, joka niille oli asetettu aloittamispäätöstä koskevien huomautusten esittämiseksi. Komissio hyväksyi 4 päivänä tammikuuta 2008 ja 1 päivänä helmikuuta 2008 päivätyillä kirjeillä määräajan pidentämisen 28 päivään helmikuuta 2008.

(7) Ranskan viranomaisten huomautukset toimitettiin komissiolle 2 päivänä kesäkuuta 2008.

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

([2]) EUVL C 41, 15.2.2008, s. 11, ja EUVL C 96, 31.3.2012, s. 22.

([3]) EUVL C 41, 15.2.2008, s. 11.

(8) Komissio sai huomautuksia Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarilta (Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau-Béarn), jäljempänä "CCIPB", 25 päivänä helmikuuta 2008 ([4]), AMS:ltä ([5]), lentoyhtiö Ryanairiltä sekä Euroopan lentoyhtiöiden liitolta, jäljempänä "AEA", 14 päivänä maaliskuuta 2008 päivätyillä kirjeillä sekä lentoyhtiö Air Francelta 19 päivänä maaliskuuta 2008 ([6]). Komissio toimitti saadut huomautukset Ranskalle kommentoitaviksi 11 päivänä kesäkuuta 2008 päivätyllä kirjeellä.

(9) Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle 7 päivänä heinäkuuta 2008 päivätyllä kirjeellä, ettei niillä ole kommentteja asianomaisten osapuolten huomautuksiin.

(10) Komission yksiköiden ja CCIPB:n edustajien välillä järjestettiin kokous 4 päivänä marraskuuta 2008 Ranskan viranomaisten pyynnöstä. Komissio ilmoitti kokouksessa Ranskan viranomaisille antaneensa riippumattomalle konsultille, jäljempänä "konsultti", tehtäväksi avustaa sitä kyseisten sopimusten tarkastelussa. Konsultti luovutti raporttinsa 30 päivänä maaliskuuta 2011.

(11) Komissio pyysi 17 päivänä maaliskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisilta lisätietoja. Ranskan viranomaiset pyysivät 13 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä pidentämään määräaikaa 1 päivään kesäkuuta 2011. Komission yksiköt hyväksyivät tämän pyynnön 6 päivänä toukokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Ranskan viranomaiset toimittivat vastauksensa 30 päivänä toukokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

(12) Komissio pyysi 11 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Ryanairiltä lisätietoja, jotka tämä toimitti 31 päivänä elokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Komissio toimitti Ryanairin huomautukset Ranskalle kommentoitaviksi 11 päivänä lokakuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle 21 päivänä marraskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä, etteivät ne halua kommentoida näitä huomautuksia.

(13) Komissio ilmoitti 25 päivänä tammikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Ranskalle päätöksestään laajentaa vuonna 2007 aloitettu muodollinen tutkintamenettely koskemaan erinäisiä toimenpiteitä, joita oli toteutettu Paun lentoasemaa käyttäneiden lentoyhtiöiden sekä lentoaseman pitäjän hyväksi. Komission päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 31 päivänä maaliskuuta 2012 ([7]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa kyseisistä toimenpiteistä.

(14) Komissio pyysi 22 päivänä helmikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisilta lisätietoja. Ranskan viranomaiset pyysivät 28 päivänä helmikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä pidentämään määräaikaa, joka niille oli asetettu 25 päivänä tammikuuta 2012 annettua päätöstä koskevien huomautusten esittämiseksi, sekä määräaikaa, joka niille oli asetettu 22 päivänä helmikuuta 2012 päivätyssä komission kirjeessä. Komissio hyväksyi näiden määräaikojen pidentämisen 27 päivään maaliskuuta 2012. Ranskan viranomaiset toimittivat 29 päivänä maaliskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä vastauksensa 22 päivänä helmikuuta 2012 päivättyyn komission kirjeeseen sekä menettelyn laajentamispäätöstä koskevat huomautuksensa.

(15) Komissio sai menettelyn laajentamista koskevia huomautuksia CCIPB:ltä 30 päivänä huhtikuuta 2012 ([8]), AMS:ltä 30 päivänä huhtikuuta 2012 ([9]) ja lentoyhtiö Ryanairiltä 30 päivänä huhtikuuta 2012 ([10]). Komissio toimitti nämä huomautukset Ranskalle kommentoitaviksi 31 päivänä toukokuuta 2012 päivätyllä kirjeellä. Ranska ilmoitti 13 päivänä kesäkuuta 2012 päivätyllä kirjeellä, ettei se halua esittää kommentteja.

(16) Komissio pyysi 26 päivänä huhtikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisilta lisätietoja. Ranskan viranomaiset toimittivat vastauksensa 10 päivänä toukokuuta 2012 päivätyllä kirjeellä.

(17) Ryanair lähetti komissiolle 10 päivänä huhtikuuta 2013 päivätyllä kirjeellä kaksi konsulttiyritys Oxeran laatimaa selvitystä sekä professori Damien P. McLoughlinin laatiman analyysin. Komissio lähetti nämä asiakirjat Ranskan viranomaisille kommentoitaviksi 3 päivänä toukokuuta 2013 päivätyllä kirjeellä. Ranska ilmoitti 7 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä, ettei sillä ole huomautettavaa.

([4]) Komissio pyysi 14 päivänä huhtikuuta 2008 CCIPB:tä toimittamaan huomautuksistaan julkisen version. CCIPB vahvisti 16 päivänä huhtikuuta 2008, etteivät sen huomautukset sisällä luottamuksellisia tietoja, joita ei voitaisi välittää Ranskan viranomaisille.

([5]) Komissio pyysi 10 päivänä huhtikuuta 2008 AMS:ää toimittamaan huomautuksistaan julkisen version. AMS toimitti huomautustensa julkisen version komissiolle 19 päivänä toukokuuta 2008.

([6]) Air France pyysi 13 päivänä maaliskuuta 2008 päivätyllä kirjeellä pidennystä määräaikaan, johon mennessä sen piti esittää huomautuksensa 28 päivänä marraskuuta 2007 tehdystä päätöksestä. Komissio hyväksyi pyynnön 17 päivänä maaliskuuta 2008.

([7]) EUVL C 96, 31.3.2012, s. 22.

([8]) CCIPB vahvisti 14 päivänä toukokuuta 2012, etteivät sen huomautukset sisällä luottamuksellisia tietoja, joita ei voitaisi välittää Ranskan viranomaisille.

([9]) AMS toimitti huomautustensa julkisen version komissiolle 1 päivänä toukokuuta 2012.

([10]) Ryanair vahvisti, etteivät sen huomautukset sisällä luottamuksellisia tietoja.

(18) Komissio pyysi Ranskalta lisätietoja 14 päivänä marraskuuta 2013 päivätyllä kirjeellä.

(19) Komissio lähetti 16 päivänä joulukuuta 2013 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisille konsultin laatiman raportin kommentoitavaksi. Ranska ei esittänyt huomautuksia asetetussa määräajassa.

(20) Ranska pyysi 19 päivänä joulukuuta 2013 pidentämään määräaikaa, joka sille oli asetettu 14 päivänä marraskuuta 2013 päivättyyn tietopyyntöön vastaamiseksi. Komissio hyväksyi määräajan pidentämisen 23 päivään tammikuuta 2014. Kun komissio ei ollut saanut vastausta tähän määräaikaan mennessä, se muistutti Ranskaa asiasta 24 päivänä tammikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, jossa se pidensi määräaikaa vielä kymmenellä arkipäivällä. Ranska toimitti vastauksensa 6 päivänä helmikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä.

(21) Komissio sai Ryanairiltä huomautuksia 20 päivänä joulukuuta 2013 sekä 17 ja 31 päivänä tammikuuta 2014. Nämä lisähuomautukset toimitettiin Ranskalle 9 ja 23 päivänä tammikuuta sekä 4 päivänä helmikuuta 2014 päivätyillä kirjeillä. Ranska ilmoitti 29 päivänä tammikuuta, 3 päivänä helmikuuta ja 21 päivänä toukokuuta 2014 päivätyillä kirjeillä, ettei se halua esittää huomautuksia.

(22) Sen jälkeen, kun unionin suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille, jäljempänä ”uudet suuntaviivat” ([11]), oli hyväksytty, komissio kehotti 24 päivänä helmikuuta, 13 päivänä maaliskuuta ja 19 päivänä maaliskuuta 2014 päivätyillä kirjeillä Ranskaa ja asianomaisia esittämään huomautuksia uusien suuntaviivojen soveltamisesta nyt käsiteltävänä olevaan asiaan. Ranska esitti huomautuksia 19 päivänä maaliskuuta 2014.

(23) Lisäksi *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistiin 15 päivänä huhtikuuta 2014 ilmoitus ([12]), jossa jäsenvaltioita ja asianomaisia kehotettiin esittämään uusien suuntaviivojen voimaantulon johdosta huomautuksia myös nyt tarkasteltavasta asiasta. Lentoyhtiö Air France, kansalaisjärjestö Transport & Environment ja CCIPB esittivät huomautuksia asetetussa määräajassa. Komissio välitti nämä huomautukset Ranskan viranomaisille 28 päivänä toukokuuta 2014 päivätyllä kirjeellä. Ranska ilmoitti 6 päivänä kesäkuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, ettei se halua esittää huomautuksia.

(24) Komissio pyysi Ranskalta lisätietoja 27 päivänä helmikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä. Ranska pyysi 17 päivänä maaliskuuta 2014 pidentämään määräaikaa, joka sille oli asetettu 27 päivänä helmikuuta 2014 päivättyyn tietopyyntöön vastaamiseksi. Komissio hyväksyi määräajan pidentämisen 27 päivään huhtikuuta 2014. Ranska toimitti vastauksensa 25 päivänä huhtikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä ([13]).

(25) Komissio pyysi Ranskalta lisätietoja 16 päivänä toukokuuta 2014 päivätyllä kirjeellä. Ranska toimitti vastauksensa 6 päivänä kesäkuuta 2014 päivätyllä kirjeellä.

2. YLEISIÄ TIETOJA LENTOASEMASTA

(26) Kuten muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksessä todetaan, Pau-Pyrénées’n lentoasema, jäljempänä ”Paun lentoasema”, sijaitsee Pyrénées-Atlantiques’n departementissa Akvitanian alueella.

(27) Lentoaseman omisti alun perin valtio, joka uskoi sen ylläpitämisen CCIPB:lle julkisten laitteiden käyttöä koskevalla toimiluvalla (concession d’outillage public), joka myönnettiin 31 päivään joulukuuta 2015 saakka 12 päivänä maaliskuuta 1965 tehdyllä ministeriöiden päätöksellä (arrêté interministériel). Päätöksen liitteenä oli eritelmä, jossa muun muassa vahvistetaan valtion ja CCIPB:n velvollisuudet. Ministeriöiden päätöstä ja toimilupaeritelmää on sittemmin muutettu neljällä täydennyksellä.

(28) CCIPB kuuluu kauppa- ja teollisuuskamariverkostoon. Kauppa- ja teollisuuskamarit ovat Ranskassa hallinnollisia julkisia laitoksia. Yleisesti ottaen kauppa- ja teollisuuskamari edustaa toiminta-alueensa kaupan, teollisuuden ja palvelujen yleisiä etuja. Kauppa- ja teollisuuskamarien tehtävät ja valtuudet vahvistetaan laissa, ja valtio valvoo niiden hallintoa ja rahoitusta omilla vastuualueillaan toimivien valtiovarain- ja infrastruktuuriministerin sekä suunnittelu- ja aluehallintoministerin välityksellä. Ranskan kauppalain (code de commerce) R712-2 §:n mukaan alueellisten kauppa- ja teollisuuskamarien sekä paikallisten kauppa- ja teollisuuskamarien valvonnasta vastaa kyseisen alueen prefekti, jota avustaa julkistalouden aluevastaava. Valvovalle viranomaiselle on tämän mukaisesti ilmoitettava tiettyihin hallinnollisissa määräyksissä vahvistettuihin ryhmiin kuuluvista päätöksistä (jotka koskevat esimerkiksi talousarviota, lainanottoa, vakuuksien antamista kolmansille tai osallistumista yhdistysten tai liikeyritysten rahoittamiseen, luopumista tällaisesta rahoituksesta tai sen laajentamista). Tällaiset päätökset ovat täytäntöönpanokelpoisia vasta, kun ne on osoitettu valvovalle viranomaiselle, jolla on oikeus vastustaa niitä. Kauppa- ja teollisuuskamareita johtaa yleiskokous, jonka jäsenet valitaan kyseisen kauppa- ja teollisuuskamarin toiminta-alueen yritysten edustajien joukosta.

([11]) EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3.
([12]) EUVL C 113, 15.4.2014, s. 30.
([13]) Ranska toimitti kirjeen yhteydessä CCIPB:n muistion ja huomautti, etteivät Ranskan viranomaiset ole samaa mieltä sen sisällöstä. Muistiossa toistetaan joka tapauksessa pääosin ne huomautukset, jotka CCIPB oli jo toimittanut suoraan komissiolle.

(29) Paun lentoaseman hallinnoinnista pidetään omaa, CCIPB:n yleisestä kirjanpidosta erillistä kirjanpitoa.

(30) Valtio siirsi 1 päivänä tammikuuta 2007 lentoaseman omistusoikeuden paikallisten ja alueellisten julkisyhteisöjen ryhmittymälle (syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées), jäljempänä "sekayhtymä", 13 päivänä elokuuta 2004 annetun alueiden vapauksia ja velvollisuuksia koskevan lain nro 2004-809 (loi relative aux libertés et responsabilités locales) 28 §:n täytäntöönpanon yhteydessä. Sekayhtymään kuuluvat Akvitanian aluevaltuusto, Pyrénées-Atlantiques'n departementin valtuusto, Pau Porte des Pyrénées'n kuntaliittymä sekä 14 muuta kuntaliittymää. Valtion ja sekayhtymän välillä tehtiin tätä koskeva sopimus, joka tuli voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2007 ja jota muutettiin 12 päivänä elokuuta 2009 tehdyllä lisäsopimuksella.

(31) Kun sekayhtymästä tuli lentoaseman omistaja, se korvasi valtion toimiluvan myöntävänä viranomaisena. Se otti nimiinsä aiemmat sopimukset, myös CCIPB:n kanssa tehdyn toimilupasopimuksen, edellä mainitun 13 päivänä elokuuta 2004 annetun lain 28 §:n VI momentin 2 kohdan säännösten nojalla. CCIPB toimi siis lentoaseman pitäjänä sekä ennen omistusoikeuden siirtämistä sekayhtymälle että sen jälkeen.

(32) Lentoasemaa käyttävät sekä siviili- että sotilaslentokoneet. Seuraavasta taulukosta käy ilmi lentoasemalle saapuneiden ja sieltä lähteneiden matkustajien kokonaismäärä vuosina 2000–2013.

Taulukko 1

Paun lentoaseman liikenne (matkustajamäärä) vuosina 2000–2013

Vuosi	Yhteensä
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

Lähde: Ranskan toimittamat tiedot sekä CCIPB:n verkkosivustolla olevat tiedot.

(33) Ryanair alkoi käyttää Paun lentoasemaa huhtikuussa 2003. Tarkasteltavana olevalla ajanjaksolla (2003–2011) Ryanair liikennöi yhteyksiä Lontooseen, Charleroihan, Bristoliin ja Beauvais'hen.

(34) Vuonna 2010 Ryanairin liikennöimillä lennoilla matkusti noin 16 prosenttia kaikista lentoasemaa käyttäneistä matkustajista. Ryanair lopetti liikennöinnin Pauhon, kun sen sopimukset lentoaseman kanssa umpeutuivat 1 päivänä huhtikuuta 2011.

(35) Tärkein Paun lentoasemaa Ryanairin lisäksi käyttävä kaupallinen lentoyhtiö on Air France. Se liikennöi valtaosaa Pausta lähtevistä lennoista, ja sen matkustajat muodostavat suurimman osan lentoaseman liikenteestä (noin 80 prosenttia matkustajista).

(36) Tarkasteltavana olevalla kaudella lentoasemaa käyttivät myös muut lentoyhtiöt ja erityisesti Transavia CV, jäljempänä ”Transavia”, joka on Air France KLM -konsernin tytäryhtiö.

3. MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVAN PÄÄTÖKSEN KOHTEENA OLEVAT TOIMENPITEET SEKÄ KONSULTIN RAPORTTI

(37) Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen kohteena olevat toimenpiteet koskevat erityisesti Paun ja Lontoo-Stanstedin lentoasemien välisen lentoyhteyden liikennöintiä. Kyseessä ovat CCIPB:n ja AMS:n välillä vuonna 2005 tehty markkinointipalvelusopimus sekä CCIPB:n ja Ryanairin välillä samana päivänä tehty lentoasemapalvelusopimus. Nämä kaksi sopimusta, jäljempänä ”vuoden 2005 sopimukset”, allekirjoitettiin 30 päivänä kesäkuuta 2005 ja tehtiin viideksi vuodeksi, minkä jälkeen niiden voimassaoloa oli mahdollista jatkaa vielä viidellä vuodella.

3.1 *AMS:N JA RYANAIRIN KANSSA TEHDYT VUODEN 2005 SOPIMUKSET*

3.1.1 AMS:N KANSSA TEHTY MARKKINOINTIPALVELUSOPIMUS, JOKA KOSKEE PAUN JA LONTOO-STANSTEDIN VÄLISTÄ YHTEYTTÄ

(38) AMS on Ryanairin tytäryhtiö, jolla on yksinoikeus tarjota markkinointipalveluja Ryanairin verkkosivustolla www.ryanair.com. AMS:n kanssa tehdyssä verkkomarkkinointipalveluja koskevassa sopimuksessa, jäljempänä ”vuoden 2005 markkinointipalvelusopimus”, josta Ranska ilmoitti, määrätään muun muassa, että sopimus perustuu Ryanairin sitoumukseen liikennöidä päivittäin Paun ja Lontoon (Stansted) välistä yhteyttä (1 kohta). Markkinointipalvelusopimuksen tarkoituksena on määritellä ehdot, joiden mukaisesti Airport Marketing Services tarjoaa CCIPB:lle Paun ja Béarnin alueen matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksien edistämiseen tarkoitettuja markkinointipalveluja. Siinä täsmennetään, että sopimuksessa tarkoitettuja markkinointipalveluja tarjotaan pääasiassa verkkosivustolla http://www.ryanair.com, mikä mahdollistaa mainonnan kohdentamisen suoraan halpalentoyhtiö Ryanairin potentiaalisille asiakkaille (1.1 kohta).

(39) Vuoden 2005 markkinointipalvelusopimuksessa määritellään yksityiskohtaiset säännöt, joiden mukaisesti AMS toteuttaa tiettyjä mainontapalveluja Ryanairin verkkosivustolla ([14]). Nämä palvelut perustuvat seuraaviin tekijöihin:

— sivuston http://www.ryanair.com Pauta matkakohteena esittelevän sivun osiossa Airport marketing Services Top Five Things To Do (Mitä tehdä Paussa: viisi vinkkiä) tila viidelle 150 sanaa sisältävälle tekstikappaleelle (hintataulukon mukainen hinta tekstikappaletta ja vuotta kohden: 20 000 euroa);

— sivuston http://www.ryanair.com Pauta matkakohteena esittelevän sivun oikeanpuoleisessa palkissa tila yhdelle linkille, joka vie CCIPB:n osoittamalle verkkosivustolle (hintataulukon mukainen hinta linkkiä ja vuotta kohden: 15 000 euroa);

— sivuston http://www.ryanair.com Pauta matkakohteena esittelevän sivun osiossa Top Five Things To Do tila seitsemälle linkille, jotka vievät CCIPB:n osoittamille verkkosivustoille (hintataulukon mukainen hinta linkkiä ja vuotta kohden: 10 000 euroa);

— CCIPB:n osoittamalle sivustolle vievä linkki sivuston http://www.ryanair.com englantilaisella etusivulla 45 päivänä vuodessa (hintataulukon mukainen hinta päivää kohden: 6 000 euroa) (3 kohta).

(40) CCIPB sitoutui tämän sopimuksen nojalla maksamaan AMS:lle vuosittain 437 000 euroa sopimuksen koko voimassaoloajan.

3.1.2 RYANAIRIN KANSSA TEHTY LENTOASEMAPALVELUSOPIMUS, JOKA KOSKEE PAUN JA LONTOO-STANSTEDIN VÄLISTÄ YHTEYTTÄ

(41) Ryanairin kanssa tehdyssä lentoasemapalvelusopimuksessa, jäljempänä ”vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimus”, määritellään yksityiskohtaiset säännöt, joiden mukaisesti liikenteenharjoittaja voi käyttää Paun lentoaseman infrastruktuureja, ennen kaikkea maahuolintapalveluja ja yksityistiloja. Sopimus koskee Lontoo-Stanstedin ja Paun välistä lentoreittiä, joka avattiin huhtikuussa 2003. Se korvasi 28 päivänä tammikuuta 2003 tehdyn alkuperäisen sopimuksen, jonka Paun hallinto-oikeus (Tribunal administratif de Pau) mitätöi 3 päivänä toukokuuta 2005.

(42) Sopimuksen tarkoituksena on määritellä toiminnalliset ja taloudelliset ehdot, joiden mukaisesti Ryanair sitoutuu aloittamaan Paun lentoasemalta lähtevät ja sinne saapuvat kansainväliset kaupalliset lennot ja liikennöimään niitä. Sopimuksessa määritellään lisäksi lentoaseman Ryanairille tarjoamat laskeutumis- ja maahuolintaehdot ja muut palvelut (1.1 ja 1.2 kohta).

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

(43) Vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimuksen 4 kohdan mukaan Ryanair liikennöi säännöllisesti ja päivittäin reittiä Lontoo–Pau ja maksaa lentoasemalle maksut, jotka täsmennetään 7.1 kohdassa (lakisääteiset lentoliikennemaksut) ja 7.2 kohdassa (muut kuin lakisääteiset lentoliikennemaksut).

3.2 *KONSULTIN RAPORTTI*

(44) Konsultti tarkastelee raportissaan ennen kaikkea sitä, millaisia markkinointipalveluja CCIPB:n lentoyhtiöiden kanssa tekemät sopimukset, muun muassa sen Ryanairin ja AMS:n kanssa vuonna 2005 tekemät sopimukset, koskevat ja mitä lentoasemapalveluja niihin sisältyy ([15]).

3.2.1 RYANAIRIN JA AMS:N KANSSA TEHDYT MARKKINOINTIPALVELUSOPIMUKSET

(45) Konsultti on laatinut yhteenvedon Paun lentoaseman markkinointipalvelusopimuksista, jotka CCIPB oli tehnyt Ryanairin ja AMS:n kanssa vuosina 2003–2008. Menettelyn aloittamista koskeva päätös koskee vain vuoden 2005 sopimuksia.

(46) Konsultti on erityisesti

— tarkistanut, ovatko markkinointipalvelusopimuksissa määritellyt hinnat yhdenmukaiset AMS:n verkkosivustolla (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf) julkaistujen hintojen kanssa. Konsultin mukaan AMS:n sivustolla olevat hinnat ovat yhdenmukaiset vuoden 2005 markkinointipalvelusopimuksessa vahvistettujen hintojen kanssa;

— selvittänyt, mikä on AMS:n laskuttamien summien suhde Ryanairin toiminnan määrään Paun lentoasemalla. Konsultin mukaan markkinointipalvelujen hinnat näyttävät noudattavan toteutuneiden lentojen määrän kehitystä;

— verrannut AMS:n CCIPB:lle tarjoamia palveluja muihin yleisesti tarjolla oleviin samankaltaisiin verkkomarkkinointipalveluihin.

(47) Konsultti pitää jäljempänä kuvatuista syistä kyseenalaisena, kannattiko CCIPB:n tehdä kyseisten markkinointipalvelujen hankintaa koskeva sopimus. Ryanairin sivusto on ensinnäkin ensisijaisesti lipunmyyntisivusto eikä yleinen matkamyyntisivusto. Konsultin mukaan vaikuttaa siltä, että Ryanairin sivustoa voidaan verrata lähinnä muiden lentoyhtiöiden sivustoihin, joilla on yleensä vain vähän maksettuja mainoksia eikä lainkaan lentoasemien mainoksia. Toiseksi konsultti huomauttaa, että lentoasemia ei voida verrata muihin Ryanairin kaltaisten lentoyhtiöiden sivustoilla mahdollisesti mainostaviin tahoihin, koska palvelut, joita lentoasema tarjoaa Ryanairin matkustajille, eivät ole erotettavissa Ryanairin omista palveluista, toisin kuin majoitus, autonvuokraus tai muut liitännäispalvelut. Konsultti epäilee vielä yleisesti, onko lentoasemien järkevää maksaa lentoyhtiöille siitä, että nämä houkuttelevat asiakkaita kyseisiä lentoasemia käyttäville lennoille, kun lisämatkustajat hyödyttävät suoraan kyseisiä lentoyhtiöitä.

(48) Konsultti tulee edellä esitetyn perusteella siihen tulokseen, että Ryanairin sivustolla mainostaminen ei ole lentoasemalle kaupallisesti kovinkaan kannattavaa.

(49) Konsultti toteaa lisäksi, että vaikka mainostaminen olisikin kaupallisesti kannattavaa, kannattavuutta ei ole mitannut lentoasema eikä Ryanair. Konsultti toteaa myös, että Ryanairin sivustolla oleva markkinointitieto on varsin vähäistä ja pintapuolista ja että jos lentoasema tai Ryanair pitäisi tällaista mainontaa tehokkaana, sen laadun ja ulkoasun parantamiseen olisi investoitu. Konsultti päättelee tästä, että markkinointipalvelujen kaupallinen arvo ei ole sopimusten osapuolille erityisen tärkeä.

(50) Konsultin mielestä kohdealue voisi sen sijaan saada todellista hyötyä mainontapalveluista, joilla houkuteltaisiin Ryanairin asiakkaita viettämään alueella enemmän aikaa tai kuluttamaan siellä enemmän rahaa. Konsultti kuitenkin katsoo, että koska sopimus oli tehty CCIPB:n ja Ryanairin tai sen tytäryhtiön välillä, alueen sopimuksesta mahdollisesti saamat hyödyt on jätettävä sopimusta koskevan analyysin ulkopuolelle.

(51) Konsultin mukaan verkkomarkkinoinnin markkinoiden erittäin epävakaan luonteen ja AMS:n kiinteän hintataulukon välisen ristiriidan vuoksi on syytä ihmetellä, mikä on AMS:n varsinainen tarkoitus. Ryanairin mukaan sopimus AMS:n kanssa on valinnainen, eivätkä lentoasemien pitäjät allekirjoittaisi sitä, ellei sillä olisi kaupallista arvoa. Konsultti arvelee kuitenkin, että Ryanair on saattanut painostaa lentoasemaa lentoyhteyksistä käydyissä neuvotteluissa varsinkin siksi, että monet lähellä sijaitsevista lentoasemista (Paun kohdalla esimerkiksi Tarbes ja Biarritz) kilpailivat Ryanairin lennoista.

([15]) Konsultti käsittelee raportissaan CCIPB:n markkinointipalvelusopimuksia Ryanairin ja AMS:n kanssa ja sen sopimusta Transavian kanssa, jotka tehtiin vuosina 2002–2008, ja lentoasemapalvelusopimuksia, jotka tehtiin vuosina 2002 ja 2005, lentoaseman taloudellista tulosta vuosina 2002–2007 sekä Ryanairin liikennöimän Pau–Lontoo-Stansted-reitin vaikutusta lentoaseman tilinpäätökseen vuosina 2003–2008. Raportin kohde on siis laajempi kuin aloittamispäätöksen.

(52) Konsultti katsoo, että edellä esitetyn perusteella markkinointipalvelusopimusten tekemisen taustalla oleva Ryanairin strategia tähtää tuen saamiseen lentoasemalta, jotta se voisi pitää omat hintansa alhaisina.

3.2.2 TRANSAVIAN KANSSA TEHDYT MARKKINOINTIPALVELUSOPIMUKSET

(53) Konsultti on tarkastellut myös CCIPB:n ja lentoyhtiö Transavian välillä vuonna 2006 tehtyä markkinointipalvelusopimusta, jota aloittamispäätös ei koske.

3.2.3 LENTOASEMAPALVELUSOPIMUKSET

(54) Konsultti on analysoinut myös lentoasemapalvelusopimuksia, joita CCIPB teki eri lentoyhtiöiden (Ryanair, Air France ja Transavia) kanssa vuosina 2003–2005.

(55) Konsultin mukaan lentoasemapalvelujen hinnat kehittyvät seuraavasti: Lakisääteiset lentoliikennemaksut (valaistusmaksu, laskeutumismaksu, paikoitusmaksu ja matkustajamaksu) perustuvat hintataulukkoon, jota sovelletaan kaikkiin lentoyhtiöihin. Eri maksuihin sovellettavat tariffit päivitetään vuosittain kertoimella, joka perustuu lentoaseman neuvoa-antavassa talouskomiteassa käytyihin neuvotteluihin. Konsultin mielestä lakisääteisten palvelumaksujen hinnat eivät siis voi vaihdella lentoyhtiöiden välillä.

(56) Konsultin mukaan muiden kuin lakisääteisten maksujen (eli maahuolintapalvelumaksujen) taso sen sijaan vaihtelee lentoyhtiöittäin ja perustuu kahdenvälisiin kaupallisiin neuvotteluihin.

(57) Konsultti on laatinut vertailun summista, joita muista kuin lakisääteisistä palveluista laskutettiin Ryanairilta ja muilta lentoyhtiöiltä (Air France ja Transavia). Vertailussa on otettu huomioon sekä palvelun luonne että siitä laskutettu hinta.

(58) Konsultin mielestä vaikuttaa siltä, että näiden kahden lentoyhtiön kanssa tehdyissä sopimuksissa määrättyjä maahuolintapalveluja on noudatettu hyvin ja että eri lentoyhtiöille tarjottujen palvelujen luonteessa on todellisia eroja. Air Francelle tarjotut palvelut ovat kattavammat. Lisäksi Ryanairilta on laskutettu vähemmän kuin Transavialta (vaikka sen saamat palvelut ovat laajemmat).

(59) Verrattuaan Ryanairiin ja Transaviaan sovellettuja kiinteitä tariffeja Air Francelta samankaltaisista palveluista laskutettuun tariffiin konsultti toteaa, että Ryanairiin sovellettu tariffi on alhaisempi ([…] (*) euroa) kuin Air Franceen ([…] euroa) ja Transaviaan ([…] euroa) sovellettu tariffi. Ryanairin maksama hinta on konsultin mukaan noin […] prosenttia muiden yhtiöiden maksamasta hinnasta.

(60) Ranskan mukaan konsultin suorittamassa (muiden kuin lakisääteisten) lentoasemapalvelujen vertailussa ei kiteytetä oikein CCIPB:n käymien eri neuvottelujen tuloksia. Ranska mainitsee joitakin esimerkkejä, jotka oikeuttavat hinnoittelun, ja erityisesti sen, että Ryanair ei käytä tiettyjä Air Francelle tarjottuja palveluja.

4. MENETTELYN LAAJENTAMISPÄÄTÖKSEN KOHTEENA OLEVAT TOIMENPITEET

(61) Komissio katsoi, että sen ratkaiseminen, sisälsivätkö CCIPB:n Ryanairin ja AMS:n kanssa tekemät sopimukset valtiontukea, edellytti muodollisen tutkintamenettelyn laajentamista koskemaan kaikkia sopimuksia, jotka CCIPB teki AMS:n ja Ryanairin kanssa koko sinä aikana, jolloin Ryanair toimi Paun lentoasemalla (vuosina 2003–2011).

(62) Komissio päätti myös laajentaa muodollisen tutkintamenettelyn koskemaan sopimusta, jonka CCIPB teki lentoyhtiö Transavian kanssa 23 päivänä tammikuuta 2006, sekä erinäisiä rahoitustukia, joita julkisyhteisöt myönsivät Paun lentoasemalle tarkasteltavana olevalla jaksolla ja joita koskevan luettelon Ranska toimitti komissiolle 30 päivänä toukokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

(63) Näitä toimenpiteitä tarkastellaan tarkemmin jäljempänä 4.1–4.3 jaksossa.

(*) Liikesalaisuus

4.1 *CCIPB:N RYANAIRIN JA AMS:N KANSSA TEKEMÄT SOPIMUKSET*

(64) Menettelyn laajentamispäätös kattaa useita sopimuksia, jotka CCIPB teki Ryanairin ja AMS:n kanssa vuosina 2003–2011.

4.1.1 TAMMIKUUN 28 PÄIVÄNÄ 2003 TEHTY SOPIMUS

(65) CCIPB teki suoraan Ryanairin kanssa (eikä AMS:n kanssa) sopimuksen, joka allekirjoitettiin 28 päivänä tammikuuta 2003. Sopimus sisältää lentoasemapalveluja ja markkinointipalveluja koskevia määräyksiä.

(66) Sopimuksen 2 kohdassa mainitaan Ryanairin velvoitteet CCIPB:tä kohtaan sekä lentoasemamaksujen määrät. Sopimuksen 3 kohdassa täsmennetään CCIPB:n velvoitteet ja todetaan muun muassa seuraavaa:

a) CCIPB:n on täysin omalla kustannuksellaan tarjottava sopimuksen liitteessä A täsmennettyjen palvelujen edellyttämät lentoasematerminaali-/infrastruktuuripalvelut tai varmistettava niiden tarjoaminen.

b) CCIPB:n on täysin omalla kustannuksellaan toteutettava sopimuksen liitteessä B täsmennetyt suhdetoiminta- ja markkinointitoimet.

c) CCIPB:n on maksettava Ryanairille 80 000 euron kiinteä summa kyseisen uuden lentoreitin avaamisesta sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen.

d) Kun otetaan huomioon, että Paun lentoasema on saanut julkisuutta CCIPB:lle Ryanairin verkkosivustolla tarjottujen linkkien, Paun lentoasemalta ja lentoasemalle liikennöitäviä halpalentoja koskevien lehtimainosten sekä radion, television, ulkomainonnan ja muiden Ryanairin valitsemien mainoskanavien ansiosta, CCIPB:n on maksettava palveluista Ryanairille 11 euroa Paun lentoasemalta lähtevää matkustajaa kohden kuukausittain jälkikäteen ja/tai vähennettävä kyseiset summat maksuista, jotka Ryanairin on maksettava CCIPB:lle sopimuksen 2 kohdan b alakohdan määräysten nojalla, kuitenkin enintään 400 000 euroa vuotta ja päivittäistä rotaatiota kohden.

e) Sopimus koskee vain Pau–Lontoo-lentoyhteyttä, jota liikennöidään vähintään kerran päivässä ja 364 päivänä vuodessa. Jos Pau–Lontoo-lentoyhteys kehittyy niin, että päivittäin lennetään useita vuoroja, CCIPB:n ei tarvitse maksaa tästä lisämaksuja. Jos uusien reittien avaamisesta Saksaan, Belgiaan, Irlantiin tai Italiaan sovitaan yhteisesti, tehdään uusi tällainen sopimus ja uusien reittien avaamisesta maksetaan sama 80 000 euron, mutta vuosittain enintään 400 000 euron määrä, jonka perustana on 11 euron maksu lähtevää matkustajaa kohden. Jokaisesta uudesta reitistä tehdään uusi sopimus tai tähän sopimukseen liittyvä lisäsopimus.

(67) Sopimuksen liitteessä A on luettelo maahuolintapalveluista ja niiden liitännäispalveluista, joita tarjotaan Ryanairin liikennöimille lennoille. Liite B sisältää lentoaseman suhdetoiminta-, myynti- ja markkinointitoimia koskevat määräykset. Myyntiä ja markkinointia koskevassa osassa todetaan muun muassa seuraavaa:

Lentoasema tukee ja auttaa Ryanairiä sen toteuttaessa ajoittain myynninedistämistoimia lentoaseman vaikutusalueella; se antaa etenkin maksutta Ryanairin työntekijöiden käyttöön toimiston, puhelinlinjan ja faksin. Lentoasema perehtyy kaikkiin mainontavaihtoehtoihin (esimerkiksi ulkomainonta, lehdistö, televisio ja radio), joita se pitää Ryanairin kannalta kiinnostavina alueella.

(68) Paun hallinto-oikeus mitätöi tämän sopimuksen 3 päivänä toukokuuta 2005 ([16]) seuraavista syistä:

Riidanalaista päätöstä voidaan pitää Ryanair Limitedille myönnettynä rahoitustukena, koska sopimuspuolten vastavuoroiset velvoitteet ovat osoittautuneet epäsuhtaisiksi, kun otetaan huomioon niiden Ryanairin velvoitteiden epämääräisyys, jotka liittyvät Paun kaupungin markkinointiin matkakohteena ulkomailla, ja se, että sopimuksessa ei määrätä maksettujen summien osittaisestakaan palauttamisesta siinä tapauksessa, että asetettuja tavoitteita ei saavuteta.

Tuomion mukaan riidanalainen päätös, jolla hyväksytään Ryanair Limitedille myönnettävää rahoitustukea koskeva sopimus, on sääntöjenvastainen, koska siitä ei ole ilmoitettu ennakolta Euroopan yhteisöjen komissiolle, ja se on siksi mitätöitävä.

([16]) Paun hallinto-oikeuden 3 päivänä toukokuuta 2005 antama tuomio asiassa Air Méditerranée. Paun hallinto-oikeuden tuomio perustuu Air Méditerranéen syyskuussa 2003 tekemään kanteluun. Air Méditerranée on Paun lentoaseman läheisyydessä sijaitsevalta Tarbesin lentoasemalta käsin liikennöivä tilauslentoyhtiö, joka katsoi vilpillisenä pitämänsä kilpailun aiheuttaneen vahinkoa sen omille Lontoon ja Lounais-Ranskan välisille lentoyhteyksille.

(69) Paun hallinto-oikeus huomautti 3 päivänä toukokuuta 2005 antamassaan tuomiossa, että CCIPB, joka hallinnoi Paun lentoasemaa, oli sitoutunut maksamaan ”vastikkeetta” Ryanairille 80 000 euroa Lontoo-Stanstedin ja Paun välisen lentoyhteyden avaamisesta vuonna 2003. CCIPB oli myös sitoutunut maksamaan Ryanairille 11 euroa matkustajalta 400 000 euron vuosittaiseen enimmäismäärään asti korvaukseksi toimista, joiden tarkoituksena oli markkinoida Paun kaupunkia. Tuomioistuin päätteli tämän perusteella, että sopimus oli Ryanairille myönnettyä rahoitustukea.

(70) Vuoden 2003 sopimus korvattiinkin vuonna 2005 tehdyillä kahdella sopimuksella, joita päätös muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta koskee.

4.1.2 VUODEN 2005 SOPIMUKSET ([17])

(71) Akvitanian alueellinen tilintarkastuskamari (Chambre régionale des comptes d'Aquitaine), jäljempänä ”CRC”, on perehtynyt vuoden 2005 sopimuksiin.

(72) CCIPB:tä käsittelevä CRC:n lopullisia huomioita koskeva kertomus hyväksyttiin 19 päivänä lokakuuta 2006. Kertomus koskee tilikautta 2001 ja sitä seuraavia tilikausia. Kertomuksessa on osa, jossa käsitellään halpalentoyhtiölle myönnettyä tukea (kertomuksen 3 luku). Ennen kertomuksen laadintaa CRC oli tarkastellut markkinointipalvelusopimusta. Lopullisia huomioita koskevassa kertomuksessaan CRC esittää etenkin seuraavat huomautukset:

Kauppa- ja teollisuuskamari on turvautunut uuteen oikeudelliseen järjestelyyn kiertääkseen hallinto-oikeuden päätöksen vaikutukset. Päätöksen mukaan Ryanairin kanssa vuonna 2003 tehty sopimus merkitsi sääntöjenvastaista valtiontukea.

AMS on vain Ryanairin jatke, jota johtaa kaksi Ryanairin ylimpään johtoon kuuluvaa henkilöä.

Hallinto-oikeuden perustelujen mukaan (Brit Air v. Strasbourgin ja Bas-Rhinin kauppa- ja teollisuuskamari, Tribunal Administratif de Strasbourgin (Strasbourgin hallinto-oikeus) tuomio 24.7.2003, ja Strasbourgin ja Bas-Rhinin kauppa- ja teollisuuskamari v. Brit Air, Cour administrative d'appel de Strasbourgin (Strasbourgin ylin hallinto-oikeus) tuomio 18.12.2003) sopimuspuolten velvoitteiden välinen epäsuhta on ilmeinen. Mainostaminen Ryanairin verkkosivustolla hyödyttää myös Ryanairiä itseään, eikä sitä voida pitää kauppa- ja teollisuuskamarin (CCIPB) antamien taloudellisten sitoumusten suorana vastikkeena.

(73) CRC:n kertomuksen mukaan on ilmeistä, etteivät sopimuspuolten toisilleen antamat sitoumukset ole tasapuoliset.

(74) Kertomuksessa mainitaan, että CRC pitäytyy kannassaan AMS:n ja Ryanairin esittämistä väitteistä huolimatta. CRC toteaa johtopäätöksenään, että

jollei toimivaltaisen tuomarin arviosta muuta johdu, se pitää palvelusopimusta tosiasiassa Ryanairille myönnettynä rahoitustukena ja sääntöjenvastaisena, koska tuesta ei ole ilmoitettu etukäteen komissiolle.

(75) Kertomuksessa käsitellään myös tuen vaikuttavuutta (3.2 luku) ja tehokkuutta (3.3 luku). Siinä mainitaan, että Paun ja Lontoo-Stanstedin välisen lentoyhteyden taloudelliset vaikutukset Béarnin alueeseen ovat kiistattomat.

Kertomuksen mukaan vuonna 2003 asetettu tavoite, jonka mukaan Lontoosta tulisi 50 000 matkustajaa, melkein saavutettiin jo toisena liikennöintivuonna. Siinä todetaan, että kauppa- ja teollisuuskamarin vuonna 2005 laatiman selvityksen mukaan lentoyhteyden taloudelliset vaikutukset ovat vuosittain lähes 8 miljoonaa euroa. Kertomuksen mukaan vaikutusten mittaamiseksi oli perustettu matkailuelinkeinoja edustava lautakunta, ja noin 700:lta matkailualan yritykseltä kysyttiin, kuinka suuri osuus niiden liikevaihdosta johtui Yhdistyneestä kuningaskunnasta tulevista asiakkaista. Ryanairin osuus Béarnissa vierailevien brittiläisten matkailijoiden määrästä arvioitiin matkustajakyselyn ja paikallisen matkailunedistämiskeskuksen toimittamien tietojen perusteella.

(76) Tuen tehokkuudesta kertomuksessa todetaan, että lentoyhtiöstä aiheutui kauppa- ja teollisuuskamarille kustannuksia vuonna 2004 yhteensä lähes 360 000 euroa, kun otetaan huomioon toiminnan tuottamat tulot.

(77) CRC:tä kiinnostaa, voisiko CCIPB saavuttaa Béarnin taloudellisen kehityksen osalta samat tulokset myöntämällä lentoyhtiö Ryanairille vähemmän rahoitustukea. Tässä yhteydessä kertomuksessa viitataan sisämarkkinoille soveltuvuutta koskeviin edellytyksiin, jotka on vahvistettu lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta vuonna 2005 annetuissa yhteisön suuntaviivoissa, jäljempänä ”vuoden 2005 suuntaviivat” ([18]). Kertomuksessa todetaan, etteivät nämä edellytykset täyty.

([17]) Näihin sopimuksiin viitattiin jo menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä, ks. 3.1 jakso.
([18]) EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1.

4.1.3 SOPIMUKSET, JOITA LENTOASEMA TEKI RYANAIRIN JA AMS:N KANSSA VUODEN 2005 JÄLKEEN

(78) Ranskan viranomaisten mukaan CCIPB teki Ryanairin tai AMS:n kanssa vuoden 2005 jälkeen seuraavat sopimukset tai vuoden 2005 sopimuksiin liittyvät lisäsopimukset:

— Markkinointipalvelusopimus, joka tehtiin 25 päivänä syyskuuta 2007 alun perin viideksi vuodeksi allekirjoituspäivästä lukien ja jossa sopimuspuolet sopivat tapaavansa keskustellakseen CCIPB:n ja AMS:n välisen yhteistyön jatkumisesta vähintään kuusi kuukautta ennen ensimmäisen sopimuskauden umpeutumista. Markkinointi liittyi Paun ja Charleroin välisen lentoyhteyden liikennöintiin kolme kertaa viikossa koko liikennöintivuoden ajan. CCIPB sitoutui maksamaan AMS:lle […] euroa vuodessa korvaukseksi siitä, että Ryanairin verkkosivuston (www.ryanair.com) belgialaisella ja alankomaalaisella etusivulla oli linkki CCIPB:n osoittamalle sivustolle. Lentoyhteys avattiin 30 päivänä lokakuuta 2007. Sopimusta muutettiin 16 päivänä kesäkuuta 2009 käydyllä kirjeenvaihdolla, jolla markkinointimaksu korotettiin […] euroon 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen palveluja muuttamatta.

— Vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimukseen liittyvä lisäsopimus, joka tehtiin 25 päivänä syyskuuta 2007 päivätyllä kirjeellä. CCIPB hyväksyi kirjeessä vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimukseen sisältyvien ehtojen soveltamisen Paun ja Charleroin väliseen lentoyhteyteen viiden vuoden ajan.

— Vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimukseen liittyvä lisäsopimus, joka tehtiin 17 päivänä maaliskuuta 2008 päivätyllä kirjeellä. CCIPB hyväksyi kirjeessä vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimukseen sisältyvien ehtojen soveltamisen Paun ja Bristolin väliseen lentoyhteyteen yhden vuoden ajan.

— Markkinointipalvelusopimus, joka tehtiin 31 päivänä maaliskuuta 2008 16 päivän toukokuuta 2008 ja 13 päivän syyskuuta 2008 väliseksi ajaksi ja jossa sopimuspuolet sopivat tapaavansa keskustellakseen CCIPB:n ja AMS:n välisen yhteistyön jatkumisesta vähintään kolme kuukautta ennen ensimmäisen sopimuskauden umpeutumista. Sopimuksessa tarkoitetut markkinointitoimet liittyivät Ryanairin sitoumukseen liikennöidä Paun ja Bristolin välistä lentoyhteyttä kolme kertaa viikossa kyseisen ajanjakson ajan. CCIPB sitoutui maksamaan AMS:lle […] euroa korvaukseksi siitä, että verkkosivuston www.ryanair.com englantilaisella etusivulla oli kahdeksan päivän ajan linkki CCIPB:n osoittamalle sivustolle.

— CCIPB valtuutti 15 päivänä kesäkuuta 2009 tekemällään päätöksellä puheenjohtajansa muuttamaan vuoden 2005 markkinointipalvelusopimuksen mukaista rahamäärää ja pienentämään sen […] euroon vuonna 2009, koska Ryanair oli suunnitellut supistavansa Pau–Lontoo-yhteyden lentovuorojen määrän 211:een.

— Vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimukseen liittyvä lisäsopimus, joka tehtiin 16 päivänä kesäkuuta 2009 päivätyllä kirjeellä. CCIPB hyväksyi kirjeessä vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimukseen sisältyvien ehtojen soveltamisen Paun ja Bristolin väliseen lentoyhteyteen kesäkaudella 2009.

— Markkinointipalvelusopimus, joka tehtiin 16 päivänä kesäkuuta 2009 1 päivän huhtikuuta 2009 ja 24 päivän lokakuuta 2009 väliseksi ajaksi ja jonka voimassaoloa oli mahdollista jatkaa edellyttäen, että asiasta sovitaan kolme kuukautta ennen sopimuskauden päättymistä. Tässä sopimuksessa tarkoitetut markkinointitoimet liittyvät Paun ja Bristolin välisen yhteyden liikennöintiin kahdella viikoittaisella vuorolla. Tarkoituksena oli liikennöidä 60 vuoroa kyseisenä ajanjaksona. CCIPB sitoutui maksamaan AMS:lle […] euroa korvaukseksi siitä, että verkkosivuston www.ryanair.com englantilaisella etusivulla oli yhdeksän päivän ajan linkki CCIPB:n osoittamalle sivustolle. Yhteys lopetettiin lokakuussa 2009.

— Markkinointipalvelusopimus, joka tehtiin 28 päivänä tammikuuta 2010 alun perin allekirjoituspäivästä alkavaksi ja vuoden kuluttua lentoyhteyksien avaamisesta päättyväksi kaudeksi ja jonka voimassaoloa voitiin jatkaa yhdellä lisävuodella. Tässä sopimuksessa tarkoitetut markkinointitoimet liittyivät seuraavien lentoyhteyksien liikennöintiin: Pau–Lontoo-Stansted 30 päivästä maaliskuuta 2010 alkaen kolme viikoittaista vuoroa, vähintään 220 vuoroa; Pau–Charleroi samasta päivästä alkaen kolme viikoittaista vuoroa, vähintään 100 vuoroa; Pau–Beauvais huhtikuusta 2010 alkaen kolme viikoittaista vuoroa, vähintään 100 vuoroa. CCIPB sitoutui maksamaan AMS:lle […] euroa korvaukseksi siitä, että verkkosivuston www.ryanair.com englantilaisella, belgialaisella, alankomaalaisella ja ranskalaisella etusivulla oli 25 tai 45 päivän ajan linkki CCIPB:n osoittamalle sivustolle.

(79) AMS:n tarjoamista palveluista ja niiden maksuehdoista määrättiin kunkin markkinointipalvelusopimuksen 3 kohdassa. Ranskan viranomaisten mukaan AMS:lle maksetut määrät muuttuivat, kun uusista lentoreiteistä (Charleroi, Bristol) allekirjoitettiin uusia sopimuksia ja kun suunniteltuja lento-ohjelmia muutettiin (tämä koskee etenkin Pau–Lontoo-Stansted-reittiä). Kesäkuun 30 päivänä 2005 ja syyskuun 25 päivänä 2007 tehtyjen, uudistettujen sopimusten mukaisesti tehtiin uusi sopimus, joka koski kaikkia 30 päivästä maaliskuuta 2010 alkaen liikennöitäviä lentoyhteyksiä.

(80) Ranskan viranomaisten mukaan sen jälkeen, kun vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimuksen voimassaolo päättyi huhtikuussa 2010, ei tehty uutta lentoasemapalvelusopimusta. Näin ollen huhtikuun 2010 ja huhtikuun 2011 välisenä aikana Ryanairiin sovellettiin lakisääteisten maksujen osalta neuvoa-antavassa talouskomiteassa hyväksyttyä hinnoittelua ja maahuolintamaksujen osalta vuoden 2005 sopimuksessa määrättyä hinnoittelua, koska uudesta sopimuksesta ei ollut päästy yhteisymmärrykseen. Ranskan viranomaiset ovat ilmoittaneet, että vain markkinointipalveluista tehtiin uusi sopimus.

(81) Ranskan mukaan lentoasemapalvelusopimuksessa tarkoitetut Pau–Lontoo- ja Pau–Charleroi-yhteydet avattiin 30 päivänä maaliskuuta 2010 ja Pau–Beauvais-yhteys huhtikuussa 2010. Ensimmäinen sopimuskausi päättyi siis talvikauteen 2010–2011. CCIPB totesi 14 päivänä helmikuuta 2011 päivätyssä kirjeessään, että sopimuksen voimassaoloa ei ollut asetetussa määräajassa jatkettu yhdellä lisävuodella, ja pyysi AMS:ää ottamaan huomioon sopimuksen automaattisen umpeutumisen 1 päivänä huhtikuuta 2011.

(82) Ranska esitti 30 päivänä toukokuuta 2011 ja 10 päivänä toukokuuta 2012 päivätyissä kirjeissään tilannekatsauksen summista, jotka CCIPB ja muut julkisyhteisöt olivat maksaneet AMS:lle (tai 28 päivänä tammikuuta 2003 tehdyn sopimuksen osalta Ryanairille) vuosina 2003–2011. Johdanto-osan 64–81 kappaleessa tarkoitettujen sopimusten nojalla maksettujen maksujen kokonaismäärä vuosina 2003–2011 oli [4–6] miljoonaa euroa. CCIPB:n ja muiden julkisyhteisöjen AMS:lle (tai Ryanairille) maksamat tarkat summat ilmenevät jäljempänä olevasta taulukosta 2.

Taulukko 2

AMS:lle tai Ryanairille maksetut reittikohtaiset tuet (tuhansina euroina)

(tuhatta euroa)

AMS:lle tai Ryanairille maksettu reittikohtainen tuki	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Yhteensä
Pau–Lontoo	(…)	(…)	(…)	437	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Pau–Charleroi					(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Pau–Bristol						(…)	(…)			(…)
Pau–Beauvais								(…)	(…)	(…)
AMS:lle tai Ryanairille maksetut määrät yhteensä	(…)	(…)	(…)	**437**	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	**[4 000–6 000]**

Lähde: Ranskan 30 päivänä toukokuuta 2011 ja 10 päivänä toukokuuta 2012 päivätyt kirjeet ([1]).

([1]) Koska vuodelta 2011 ei ole olemassa täsmällistä reittikohtaista erittelyä, komissio on jakanut kokonaismäärän eri reiteille vuoden 2010 osalta havaitussa suhteessa.

4.2 *CCIPB:N JA TRANSAVIAN VÄLINEN SOPIMUS*

(83) CCIPB teki lentoyhtiö Transavian kanssa sopimuksen 23 päivänä tammikuuta 2006. Sopimus tehtiin kolmeksi vuodeksi alkaen 26 päivästä huhtikuuta 2006, jolloin avattiin Paun ja Amsterdamin välinen yhteys. Sopimuksen voimassaoloa voitiin jatkaa kahdella vuodella. Sopimus uudistettiinkin hiljaisesti huhtikuussa 2009, mutta purettiin lokakuussa 2009 Transavian päätettyä lopettaa palvelunsa.

(84) Sopimuksen mukaan markkinointipalvelumaksu on 250 000 euroa kahdelta ensimmäiseltä vuodelta, ja lähteviä lentoja on 156 vuodessa. Jos lentoja on vähemmän kuin 156 vuodessa, maksua on mukautettava suhteessa lentojen määrään. Kolmantena vuotena maksu on […] euroa lähtevältä matkustajalta (vuotuinen enimmäismäärä on […] euroa).

(85) Sopimuksessa määrätään myös mahdollisuudesta uudistaa sopimus kahdeksi lisävuodeksi, jolloin maksu on neljäntenä vuotena […] euroa lähtevältä matkustajalta ja viidentenä vuotena […] euroa lähtevältä matkustajalta.

(86) CCIPB on maksanut sopimuksen mukaisesti Transavialle kaikkiaan [700 000–900 000] euroa markkinointipalveluista, jotka Transavia tarjosi 26 päivän huhtikuuta 2006 ja 29 päivän lokakuuta 2009 välisenä aikana.

4.3 *JULKISYHTEISÖJEN PAUN LENTOASEMALLE MAKSAMAT RAHOITUSTUET*

(87) Ranska esitti 30 päivänä toukokuuta 2011 päivätyssä kirjeessään komissiolle tilannekatsauksen kaikista Paun lentoasemalle julkisista varoista myönnetyistä tuista. Toimenpiteet, joihin menettely on laajennettu, kuvataan johdanto-osan 88–107 kappaleessa. Ranskan mukaan lentoasema ei saa mitään sellaista valtion rahoitusta tai julkista tukea, jonka tarkoituksena olisi tasapainottaa lentoaseman toiminta.

(88) Jotta tukia voitaisiin arvioida valtiontukeen sovellettavien säännösten valossa, on erotettava toisistaan julkisyhteisöjen myöntämät ”laiteavustukset” ja valtion myöntämät tuet, joiden tarkoituksena on Ranskan viranomaisten mukaan kattaa julkisen vallan tehtävistä aiheutuvat kustannukset.

Taulukko 3

Pau-Pyrénées'n lentoaseman julkisyhteisöiltä saamat rahoitustuet vuosina 2000–2010

(tuhatta euroa)

Tuen luonne	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Yhteensä
Valtion tuki, FIATA (julkisen vallan tehtävät)			396		11		400	300				1 107
Valtion laiteavustukset (määrärahat julkisen vallan investointeja varten)	166 (ARFF -tilat) ([1])		1 782 (2 läpivalaisulaitetta+ajoneuvo)	466 (ARFF-ajoneuvo)								2 414
Laiteavustukset julkisen vallan tehtäviä varten yhteensä	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Pyrénées-Atlantiques'n departementin valtuusto (laitemääräraha)	1 326 (rahtiterminaali)		91 (maakalusto)			478 (rullaustien kunnostus)						1 895
Akvitanian aluevaltuusto	1 413 (rahtiterminaali)	2 164 (matkustajaterminaali)	232 (terminaalit)			479 (rullaustien kunnostus)						4 288
Kuntien yhteenliittymä ja Paun kuntaliittymä	1 479 (rahti- ja matkustajaterminaalit)	1 683 (matkustajaterminaali)	643 (matkustajaterminaali)	5 (terminaalit)								3 810
EAKR		1 559 (matkustajaterminaali)	1 184 (terminaalit)	291 (matkustajaterminaali)		653 (rullaustien kunnostus)						3 687

(tuhatta euroa)

Tuen luonne	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Yhteensä
Gaz de France				38 (sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitos)								38
Syndicat mixte de l'aéroport de Pau Pyrénées (sekayhtymä)										4 030 (kiitotien ja valaistuksen korjaus)	100 (kiitotien ja valaistuksen korjaus)	4 130
Laiteavustukset yhteensä (muut kuin julkisen vallan tehtävät)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Pyrénées-Atlantiques'n departementin valtuusto (lentoaseman pitäjän ottaman lainan pääoman takaisinmaksu)	97	272	113	122	98	77						779
Toteutuneet investoinnit	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Ilma-aluksen palo- ja pelastuspalvelu (aircraft rescue and firefighting).

4.3.1 NK. LAITEAVUSTUKSET

(89) Vuosina 2000–2010 Paun lentoasema sai erilaisten investointien (esimerkiksi lentoterminaali, kiitotien korjaustyöt, valaistuksen korjaustyöt, rahtiterminaali sekä sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitos) rahoittamiseksi yhteensä noin 17,8 miljoonaa euroa, jäljempänä ”laiteavustukset”, sekayhtymältä, Ranskan valtiolta, eri alueellisilta ja paikallisilta julkisyhteisöiltä, Euroopan aluekehitysrahastolta, jäljempänä ”EAKR”, sekä Gaz de France -yhtiöltä (katso taulukko 3 edellä).

(90) Pyrénées-Atlantiques'n departementin valtuusto myönsi lentoasemalle 1,895 miljoonan euron ”laitemäärärahan” rahtiterminaalin, maakaluston ja rullaustien kunnostustöiden rahoittamiseksi. Ranska on myös ilmoittanut, että Pyrénées-Atlantiques'n departementin valtuusto myönsi vuosina 2000–2005 yhteensä 779 000 euroa lainapääoman takaisin maksamiseksi. Ranska täsmentää, että tämä toimenpide perustui paikallisten ja alueellisten julkisyhteisöjen ja CCIPB:n välillä 5 päivänä marraskuuta 1990 allekirjoitettuun Paun lentoaseman rahoitussuunnitelmaa koskevaan pöytäkirjaan. Suunnitelmaan, jonka kokonaisarvo oli enintään 5,680 miljoonaa euroa, sisältyivät asematasojen ja valaistuksen ajanmukaistamistyöt sekä terminaalin laajennus. Pöytäkirjan mukaan paikalliset ja alueelliset yhteisöt voivat osallistua rahoitukseen joko myöntämällä laitemäärärahan tai maksamalla takaisin lentoaseman pitäjän investointien rahoittamiseksi merkitsemiä lainoja taikka yhdistämällä nämä kaksi rahoitustapaa. Pyrénées-Atlantiques'n departementin valtuusto oli vuoden 1990 pöytäkirjassa sitoutunut maksamaan takaisin edellä mainitun 779 000 euron suuruisen lainapääoman, jonka laina-aika päättyi vuonna 2005.

(91) Akvitanian aluevaltuusto myönsi lentoasemalle neljä avustusta, joiden kokonaismäärä oli 4,288 miljoonaa euroa ja joilla rahoitettiin rahti- ja matkustajaterminaalia ja rullaustien kunnostustöitä.

(92) Kuntien yhteenliittymä (Syndicat des Communes) ja Pau Pyrénées'n kuntaliittymä myönsivät lentoasemalle 3,810 miljoonaa euroa rahti- ja matkustajaterminaalin rahoittamiseksi.

(93) EAKR:sta tuettiin matkustajaterminaalin laajentamista ja rullaustien kunnostustöitä 3,687 miljoonalla eurolla.

(94) Gaz de France myönsi vuonna 2003 Paun lentoasemalle 38 000 euroa sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitteiden rahoittamiseksi. Gaz de France oli myöntämishetkellä teollista ja kaupallista toimintaa harjoittava julkinen laitos.

(95) Lisäksi sekayhtymä rahoitti yhteensä 4,130 miljoonalla eurolla investointiohjelmaa, joka koski kiitotien ja valaistuksen korjausta sekä autojen pysäköintialueen laajennusta.

(96) Taulukossa 4 esitetään yhteenveto eri toimenpiteistä eli oikeustoimista, joiden perusteella edellä kuvatut laiteavustukset on myönnetty. Kustakin toimenpiteestä esitetään laiteavustuksen myöntämispäivä, rahoitettujen investointien luonne ja investointien kokonaiskustannukset, kunkin toimenpiteen mukaisesti saatujen laiteavustusten kokonaismäärät sekä vuodet, joina nämä määrät on maksettu.

Taulukko 4

Yhteenveto toimenpiteistä, joihin laiteavustukset perustuivat

Tuen myöntämispäivä	Tuen myöntäneet julkisyhteisöt	Investointien luonne	Investointien kokonaiskustannukset (miljoonaa euroa)	Tuen kokonaismäärä (miljoonaa euroa)	Maksuvuodet
1999–2000	Departementin valtuusto Aluevaltuusto Kuntien yhteenliittymä ja Paun kuntaliittymä Gaz de France	Rahti- ja matkustajaterminaalit, maakalusto, sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitos	15,3	11,9	2000–2003

Tuen myöntämispäivä	Tuen myöntäneet julkisyhteisöt	Investointien luonne	Investointien kokonaiskustannukset (miljoonaa euroa)	Tuen kokonaismäärä (miljoonaa euroa)	Maksuvuodet
2004	Departementin valtuusto Aluevaltuusto Euroopan unioni (EAKR)	Rullaustien kunnostus	2,6	1,6	2005
2009	Sekayhtymä	Kiitotien ja valaistuksen korjaus, pysäköintialueen laajennus	5,1 ([1])	4,1	2009–2010

Lähde: Ranskan toimittamat asiakirjat.
([1]) josta 450 000 euroa pysäköintialueen laajentamiseen.

4.3.2 VALTION TUET, JOTKA ON RANSKAN MUKAAN TARKOITETTU JULKISEN VALLAN TEHTÄVIEN RAHOITTAMISEEN – RANSKAN LENTOASEMILLA SUORITETTAVIEN JULKISEN VALLAN TEHTÄVIEN RAHOITUSJÄRJESTELMÄ

(97) Taulukosta 3 ilmenevät myös valtion tuet, jotka on Ranskan mukaan tarkoitettu julkisen vallan tehtävien rahoittamiseen. Ne ovat seuraavat (katso taulukon rivit 1 ja 2, vuodet 2000–2010):

— lentoasemien ja lentoliikenteen tukirahaston (Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien, FIATA) tuet, joiden määrä on 1,107 miljoonaa euroa;

— laiteavustukset, joiden määrä on 2,414 miljoonaa euroa.

(98) Paun lentoasema sai vuosina 2000–2010 kyseisiä tukia kaikkiaan 3,521 miljoonaa euroa.

(99) Ranskan mukaan tuet kattavat julkisen vallan tehtävistä aiheutuvat kustannukset. Ranskan lainsäädännön mukaan tällaisten tehtävien suorittamisesta vastaavat lentoasemien pitäjät ja rahoittamisesta valtio. Tehtävät rahoitetaan lentoasemaveron tuotolla ja sitä täydentävällä järjestelmällä. Lentoasemaveron ja täydentävän järjestelmän taustaa ja soveltamissääntöjä sekä tehtäviä, jotka niillä rahoitetaan, kuvaillaan johdanto-osan 100–108 kappaleessa.

(100) Ranskan korkein hallinto-oikeus totesi vuonna 1998 ns. SCARA-tuomiossaan ([19]), että koska valtio vastaa lentoasemien turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvistä julkisen vallan tehtävistä, niistä koituvia kustannuksia ei voida kattaa lentoasemien käyttäjiltä perittävillä maksuilla. Tuomion jälkeen otettiin 1 päivästä heinäkuuta 1999 käyttöön lentoasemavero tiettyjen lentoliikennepalvelujen organisoinnista 18 päivänä joulukuuta 1998 annetulla lailla nro 98-1171 sekä 30 päivänä joulukuuta 1998 annetun lain nro 98-1266 (vuoden 1999 talousarviota koskeva laki) ([20]) 136 §:llä. Kyseessä on korvamerkitty vero, joten sen tuotot voidaan käyttää vain tiettyjen menojen kattamiseen: tässä tapauksessa sillä katetaan niistä tehtävistä koituvat kustannukset, jotka Ranska katsoo julkisen vallan tehtäviksi lentoasemilla. Edellä mainituilla säännöksillä on myös otettu käyttöön näiden tehtävien rahoitusta koskeva täydentävä järjestelmä, joka esitellään johdanto-osan 105–107 kappaleessa.

(101) Ranskan lainsäädännössä, joka täsmennetään hallinnollisissa määräyksissä, määritellään tarkasti, mitkä tehtävät voidaan rahoittaa lentoasemaveron tuotolla. Näitä tehtäviä ovat lentokoneiden pelastus- ja palontorjuntatehtävät, luonnonvaraisista eläimistä johtuvien vaaratekijöiden torjuntatehtävät ([21]), ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastus, matkustajien ja käsimatkatavaroiden turvatarkastus, turvavalvottujen alueiden kulunvalvonta ([22]), ympäristövalvontatoimenpiteet ([23]) sekä biometriseen tunnistamiseen perustuvat automaattiset rajatarkastukset. Viittaus biometriseen tunnistamiseen perustuviin automaattisiin rajatarkastuksiin lisättiin lainsäädäntöön vuonna

([19]) Korkeimman hallinto-oikeuden (Conseil d'État) 20 päivänä toukokuuta 1998 antama tuomio Syndicat des Compagnies aériennes autonomes, SCARA.
([20]) Nykyään kodifioitu yleisen verokoodeksin 1609 w §:ään.
([21]) Luonnonvaraisista eläimistä vaaroja aiheuttavat etenkin linnut, jotka voivat lentokoneisiin törmätessään uhata niissä olevia henkilöitä ja tavaroita.
([22]) Tähän tehtävään voivat kuulua esimerkiksi aitojen pystyttäminen ja ylläpito yleisen alueen erottamiseksi turvavalvotusta alueesta tai videovalvontajärjestelmän asentaminen turvavalvotun alueen ympärille.
([23]) Tähän tehtävään kuuluvat muun muassa meluntorjuntatoimenpiteet, jotka korreloivat tarvittaessa lentokoneiden lentoreittien kanssa, sekä ilman- ja vedenlaadun tarkkailu lentoasemien lähistöllä.

2008. Muuten lentoasemaveron tuotoilla rahoitettavat tehtävät ovat pysyneet samoina järjestelmän käyttöönoton jälkeen, ja ne vastaavat SCARA-tuomiossa tarkoitettuja tehtäviä. Näihin tehtäviin liittyvät lentoasemien pitäjien velvoitteet täsmennetään useissa hallinnollisissa määräyksissä sekä kansallisissa ja EU:n säännöksissä. Esimerkiksi lentokoneiden pelastus- ja palontorjuntatehtävien osalta näissä teksteissä määritellään täsmällisesti, mitä henkilöstöä ja kalustoa on oltava käytettävissä ominaisuuksiltaan erilaisilla lentoasemilla.

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

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

(104) Koska veron määrä lasketaan kustannuksia sekä matkustaja-, rahti- ja postimääriä koskevien ennusteiden perusteella, on otettu käyttöön oikaisumekanismi, jolla varmistetaan jälkikäteen, ettei lentoasemaveron tuotto, korotettuna tarvittaessa johdanto-osan 105–107 kappaleessa kuvatun täydentävän järjestelmän mukaisesti myönnetyllä rahoituksella, ylitä kyseisistä tehtävistä johtuvia todellisia kustannuksia. Nämä kustannukset koostuvat turvallisuus- ja turvatehtävien toteuttamisesta aiheutuvista toiminta- ja henkilöstökustannuksista, kyseisten tehtävien vuoksi tehtyjen investointien poistoista sekä niihin liittyvästä yleiskustannusten ([24]) osasta. Lentoasemien pitäjien on pidettävä monivuotista kirjanpitoa tuloista, joita lentoasemavero ja täydentävä järjestelmä tuottavat, sekä kyseisten tehtävien aiheuttamista kustannuksista. Positiivinen saldo siirretään aina edellisten vuosien kumulatiiviseen kirjanpitoon, jolloin seurauksena voi olla positiivinen tai negatiivinen saldo, joka otetaan huomioon vahvistettaessa seuraavan vuoden veron määrä. Positiivisesta saldosta aiheutuu lisäksi lentoaseman pitäjälle rahoituskuluja.

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

(106) Täydentävää rahoitusjärjestelmää on muutettu vuosien varrella. Aluksi Ranskan viranomaisilla oli käytössään lentoasemien ja lentoliikenteen tukirahasto (Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien), jäljempänä "FIATA", joka perustettiin lentoasemaveron kanssa samanaikaisesti ja samalla lailla, edellä mainitulla 30 päivänä joulukuuta 1998 annetulla lailla nro 98-1266. FIATAa, jota rahoitettiin siviili-ilmailuveron tietyllä osuudella, edelsi lentoliikenteen tasausrahasto (Fonds de péréquation des transports), jäljempänä "FPTA", joka oli alun perin tarkoitettu aluekehitystä ja aluesuunnittelua palvelevien lentoreittien rahoitukseen. FIATAsta rahoitettiin samoja tehtäviä kuin FPTA:sta, ja lisäksi otettiin mukaan lentoasemaveron tuotosta rahoitettavat tehtävät, jotta FIATA täydentäisi lentoasemaveroa pienten lentoasemien osalta. FIATAn päätehtävät oli käytännössä jaettu kahteen erilliseen "osastoon": "lentoasemaosastoon", joka oli tarkoitettu pienten lentoasemien turva- ja turvallisuustehtävien täydentävään rahoitukseen, ja "lentoliikenneosastoon", josta rahoitettiin aluekehitystä ja aluesuunnittelua palveleville lentoreiteille maksettavia avustuksia. Päätökset FIATAn avustusten käyttämisestä turva- ja turvallisuustehtävien täydentävään rahoitukseen tehtiin FIATAn lentoasemaosaston hallintokomitean annettua lausuntonsa.

(107) FIATA lopetettiin vuonna 2005, ja vastaava rahoitus otettiin kahden vuoden ajan suoraan valtion talousarviosta samojen toimintaperiaatteiden mukaisesti, eli edelleen vaadittiin hallintokomitean lausunto. Vuonna 2008 valtio korvasi tämän järjestelmän lentoasemaveron korotuksella, jolloin veron määrästä tuli joillakin lentoasemilla

([24]) Yleiskustannukset liittyvät ennen kaikkea tukitoimintoihin, kuten henkilöstöhallintoon, rahoitusasioihin, varainkäytön valvontaan, ostoihin, yleisiin tietojärjestelmiin, oikeudellisiin toimintoihin, yleispalveluihin, ylimpään johtoon, kirjanpitotoimintoihin ja taloudelliseen ohjaukseen.

suurempi kuin turva- ja turvallisuustehtävistä aiheutuvat kustannukset olisivat edellyttäneet. Näin kertyvä ylijäämä jaetaan pienimmille lentoasemille niiden maksaman lentoasemaveron tuoton täydentämiseksi.

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

5. SYYT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEEN JA LAAJENTAMISEEN

5.1 *MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISPÄÄTÖS*

(109) Komissio toteaa muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä Ranskan ilmoituksen mukaisesti, että vuoden 2005 markkinointipalvelusopimukseen perustuvat maksut ovat CCIPB:n AMS:lle maksamaa tukea. Koska CCIPB on luonteeltaan julkinen, komissio katsoo, että sopimuksessa oli kyse valtion varojen käytöstä.

(110) Komissio toteaa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisen taloudellisen edun olemassaolosta epäilevänsä, ettei CCIPB toiminut sellaisen harkitsevan markkinataloustoimijan tavoin, jonka tavoitteena on rakenteellisen, kokonaisvaltaisen tai alakohtaisen politiikan noudattaminen ja jonka toimintaa ohjaavat enemmän tai vähemmän pitkän tähtäimen kannattavuusnäkymät, kun se teki edellä mainitut sopimukset AMS:n ja Ryanairin kanssa.

(111) Komissio katsoi käytettävissään olevien tietojen perusteella tässä yhteydessä alustavasti, että riippumatta tosiasiassa tarjotuista palveluista vuoden 2005 markkinointipalvelusopimus tehtiin Paun ja Lontoo-Stanstedin välisen reitin tukemiseksi ja että sillä myönnettiin Ryanairille sen tytäryhtiön AMS:n kautta taloudellinen etu, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Komissio katsoi, että kyseinen toimenpide saattaa olla CCIPB:n AMS:lle myöntämää valtiontukea, joka on kiellettyä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistetun periaatteen nojalla. Tämä arvio perustui Ranskan toimittamien tietojen analysointiin ja olosuhteisiin, joissa kyseinen sopimus tehtiin.

(112) Vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimuksen osalta komissio ilmaisi epäilevänsä, että kyseessä on alennettujen lentoasemamaksujen muodossa Ryanairille myönnetty taloudellinen etu.

(113) Komissio ilmaisi vielä arvelevansa, etteivät kyseiset toimenpiteet sovellu sisämarkkinoille vuoden 2005 suuntaviivojen nojalla.

5.2 *MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN LAAJENTAMISPÄÄTÖS*

(114) Komissio katsoi muodollisen tutkintamenettelyn laajentamispäätöksessä, että sopimuksia, jotka CCIPB teki samanaikaisesti Ryanairin ja AMS:n kanssa (eli lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimuksia), on tarkasteltava yhdessä, koska Ryanair ja AMS muodostivat tosiasiassa yhden tuensaajan. Komissio katsoi tästä syystä, että sen selvittämiseksi, olivatko kyseiset sopimukset valtiontukea, oli sovellettava markkinataloustoimija-testiä sopimusten tekoajankohtiin ([25]), jotka ovat seuraavat:

— tammikuun 28 päivä 2003 (Pau–Lontoo-Stansted);

— kesäkuun 30 päivä 2005 (Pau–Lontoo-Stansted) ja kesäkuun 16 päivä 2009, jolloin tätä sopimusta muutettiin;

— syyskuun 25 päivä 2007 (Pau–Charleroi) ja kesäkuun 16 päivä 2009, jolloin tätä sopimusta muutettiin;

— maaliskuu 2008 (17 päivänä maaliskuuta 2008 päivätty lentoasemapalvelusopimus ja 31 päivänä maaliskuuta 2008 tehty markkinointipalvelusopimus) (Pau–Bristol);

([25]) Lukuun ottamatta joitakin sopimuksia, joiden tekopäivä ei ole sama kuin niissä tarkoitettujen toimien käynnistymispäivä. Ks. johdanto-osan 395 kappale.

— kesäkuun 16 päivä 2009 (Pau–Bristol);

— tammikuun 28 päivä 2010 (Pau–Lontoo, Pau–Charleroi, Pau–Beauvais).

(115) Komissio päätteli, ettei se voi käytettävissään olevien tietojen perusteella sulkea pois mahdollisuutta, että Ryanair ja AMS ovat saaneet tarkasteltujen sopimusten yhteydessä valtiontukea. Se katsoi kuitenkin, ettei sillä ole riittävästi tietoja lopullisen arvion tekemiseen ja että sen käytettävissä olevien tietojen perusteella arvion laatiminen edellyttää, että lentoaseman pitäjänä toimivan CCIPB:n yksikön, CCIPB:n ja muiden julkisyhteisöjen suhteita Ryanairiin ja AMS:ään arvioidaan yhdessä.

(116) Komissio ilmaisi niin ikään epäilevänsä, ettei Transavian kanssa tehty sopimus ole markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen.

(117) Arvioidessaan lentoyhtiöille ([26]) mahdollisesti myönnettyjen tukien soveltuvuutta komissio erotti toisistaan ennen vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantuloa ja niiden voimaantulon jälkeen toteutetut toimenpiteet.

(118) Ensin mainitun toimenpideryhmän osalta komissio katsoi, että mahdollisen tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille olisi arvioitava seuraavien kriteerien perusteella:

— toimenpide edistää yhteisen edun mukaista tavoitetta, eli pitkällä aikavälillä kannattavien, uusien lentoyhteyksien avaamista toiselle unionin lentoasemalle;

— tuen määrä on tarpeellinen ja oikeasuhteinen uusien lentoyhteyksien avaamisesta aiheutuviin lisäkustannuksiin nähden, ja toimenpiteellä on kannustava vaikutus;

— toimenpide myönnetään läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla;

— toimenpiteessä määrätään seuraamuksista, mikäli lentoyhtiö ei noudata velvoitteitaan;

— toimenpide ei vaikuta kilpailuun yhteisen edun vastaisella tavalla.

(119) Komissio esitti epäilyjä kriteerien täyttymisestä ja näiden mahdollisten toimintatukien soveltuvuudesta sisämarkkinoille.

(120) Vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantulon jälkeen toteutettujen toimenpiteiden soveltuvuuden osalta komissio viittasi ensisijaisesti lentoyhtiöille myönnettäviä käynnistystukia koskeviin kriteereihin, jotka on vahvistettu kyseisissä suuntaviivoissa. Komissio epäili, etteivät nämä kriteerit täyty.

(121) Komissio ilmoitti myös epäilevänsä, etteivät viranomaiset olleet toimineet harkitsevan sijoittajan tavoin myöntäessään CCIPB:lle laiteavustuksia. Se totesi, ettei se tämän vuoksi voi sulkea pois mahdollisuutta, että laiteavustukset ovat valtiontukea.

(122) Sen osalta, soveltuvatko nämä mahdolliset tuet sisämarkkinoille, komissio viittasi lentoyhtiöille myönnettäviä investointitukia koskeviin kriteereihin, jotka on vahvistettu vuoden 2005 suuntaviivoissa. Komissio epäili, etteivät nämä mahdolliset tuet sovellu sisämarkkinoille.

6. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET**

6.1 *ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEN JÄLKEEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET*

(123) Komissio on saanut huomautuksia viideltä asianomaiselta osapuolelta:

6.1.1 PAU-BÉARNIN KAUPPA- JA TEOLLISUUSKAMARI (CCIPB)

6.1.1.1 ***Ryanairin kanssa tehty lentoasemapalvelusopimus***

(124) CCIPB katsoo, että koska lentoasemamaksuja sovelletaan Ryanairiin ja kaikkiin muihin Paun lentoasemaa käyttäviin lentoyhtiöihin puolueettomien ja syrjimättömien ehtojen mukaisesti, lentoasemapalvelusopimus ei sisällä valtiontukea.

([26]) Tässä päätöksessä ilmauksella ”lentoyhtiöt” tarkoitetaan tästä lähtien lentoyhtiöitä ja niiden tytäryhtiöitä, ja ilmaus kattaa siis etenkin AMS:n.

(125) CCIPB toteaa, että Paun lentoasema rahoittaa toimintansa omilla tuloillaan, ja katsoo, ettei se saa toimintansa tasapainottamiseksi valtiolta minkäänlaista tukea tai rahoitusta.

(126) CCIPB vahvistaa, että Ryanairiin sovellettavat lentoasemamaksut perustuvat tariffeihin, joita sovelletaan myös kaikkiin muihin lentoyhtiöihin.

(127) Se toteaa, että lentoasemamaksut jakautuvat kolmeen ryhmään:

— lakisääteiset lentoliikennemaksut,

— maahuolintamaksut, jotka eivät ole lakisääteisiä,

— valtion verot.

(128) CCIPB vahvistaa ensinnäkin soveltavansa lakisääteisiä lentoliikennemaksuja (joita on neljä: laskeutumismaksu, paikoitusmaksu, valaistusmaksu ja matkustajamaksu) lentoyhtiöihin puolueettomasti ja syrjimättömästi. Maksujen määrät asetetaan pariteettitoimikunnassa, johon kuuluvat lentoasemien pitäjät ja lentoyhtiöt, mutta myös valvontaviranomainen.

(129) CCIPB huomauttaa, ettei Ryanairiä ole vapautettu paikoitus- ja valaistusmaksuista, vaan sopimuksessa todetaan vain, ettei Ryanairin yleensä tarvitse maksaa näitä maksuja. CCIPB:n mukaan paikoitusmaksua aletaan periä vasta, kun lentokone on paikoitettuna lentoasemalla yli kaksi tuntia. Ryanairin kääntymisaika on yleensä vain 25 minuuttia. CCIPB huomauttaa valaistusmaksusta, että Ryanairin lennot tapahtuvat päiväsaikaan, jolloin valaistusmaksun periminen on epätodennäköisempää.

(130) Toiseksi CCIPB toteaa, että maahuolintamaksuista, jotka eivät ole lakisääteisiä ja joita peritään esimerkiksi maahuolintapalveluista ja lentokoneiden maahan sitomisesta, käydään jokaisen lentoyhtiön kanssa kaupallisia neuvotteluja, joissa otetaan huomioon kunkin erityistilanne. Käytännössä lentoyhtiöiden vertaileminen puhtaasti matemaattisin perustein ei välttämättä ole tarkoituksenmukaista, sillä vaikka lentokoneet ovat samankokoisia, on otettava huomioon lukuisia muita kriteerejä, esimerkiksi yhtiön vuosittain liikennöimien lentojen määrä, niiden vuorotiheys, vuorokaudenaika, jolloin lennot liikennöidään (ruuhkainen vai hiljainen), yölennoista perittävät lisämaksut, myöhästymiset, jäänestotoimet ja lentokoneiden siivous.

(131) Kolmanneksi CCIPB korostaa, että valtion verot (joita on kaksi: lentoasemamaksu ja siviili-ilmailumaksu) peritään kaikilta lentoyhtiöiltä ehdottomasti samansuuruisina. CCIPB ei osallistu niiden määrän asettamiseen, vaan siitä huolehtii sääntelyviranomainen.

6.1.1.2 ***AMS:n kanssa tehty markkinointipalvelusopimus***

(132) CCIPB:n mukaan sen AMS:lle maksamat summat eivät ole valtiontukea. CCIPB toteaa, että Paun lentoaseman toimilupaviranomaisena se päätti vuoden 2005 suuntaviivojen mukaisesti julkaista Air & Cosmos -aikakauslehden joulukuun 2007 numerossa hankepyynnön löytääkseen yhden tai useamman lentoyhtiön, joka olisi valmis avaamaan rahoitustuen avulla Paun lentoasemalta reittejä uusiin eurooppalaisiin kohteisiin (hankepyyntö sisälsi kahdeksan erää). Yksikään lentoyhtiö ei kuitenkaan esittänyt tarjousta hankkeiden esittämisen määräpäivään eli 31 päivään tammikuuta 2008 mennessä.

(133) CCIPB katsoo myös, ettei sen päätöstä tehdä markkinointipalvelusopimus Ryanairin kanssa voida luokitella valtion toimenpiteeksi. CCIPB:n mukaan hallinto- tai muut viranomaiset eivät missään vaiheessa osallistuneet Ryanairin kanssa käytyihin neuvotteluihin tai liiketoimintakumppanuuden solmimiseen sen kanssa.

(134) CCIPB katsoo, että kauppa- ja teollisuuskamarit ylläpitävät lentoasemien rakennelmia ja laitteita yksityisoikeuden sääntöjen mukaan.

(135) CCIPB:n mukaan kauppa- ja teollisuuskamarit ovat hyvin erityisiä julkisia laitoksia, joiden tarkoituksena on edustaa vapaasti oman toiminta-alueensa kaupallisia ja teollisia etuja suhteessa julkiseen valtaan. Se lisää, että vaikka ne ovat sidoksissa valtioon, ne eivät ole valtion määräysvallan alaisia. Hallinnoidessaan lentoasemaa ja näin ollen myös solmiessaan kumppanuuden Ryanairin kanssa CCIPB toimii täysin itsenäisesti valvontaviranomaiseensa nähden ja ilman, että valtio puuttuu sen toimintaan suoraan tai välillisesti.

6.1.1.3 ***Markkinataloussijoittajaa koskeva kriteeri***

(136) CCIPB toteaa, että Ryanair esitti sille tarjouksen Paun ja Lontoo-Stanstedin välisen reitin liikennöinnistä sen jälkeen, kun Paun hallinto-oikeus oli 3 päivänä toukokuuta 2005 mitätöinyt 28 päivänä tammikuuta 2003 tehdyn sopimuksen.

(137) CCIPB teki Ryanairin kanssa reitin operatiivista puolta koskevan lentoasemapalvelusopimuksen, jossa Ryanairiä ei CCIPB:n mukaan kohdella olennaisesti eri tavalla kuin Paun lentoasemaa käyttäviä muita lentoyhtiöitä. CCIPB lisää, että se teki lentoaseman kaupallista kehittämistä varten verkkomarkkinointipalvelua koskevan sopimuksen Ryanairin kokonaan omistaman tytäryhtiön AMS:n kanssa. CCIPB katsoo toimineensa tämän sopimuksen osalta markkinataloussijoittajan tavoin viidestä eri syystä, jotka esitetään johdanto-osan 138–142 kappaleessa.

(138) Ensinnäkin AMS on toimittanut vastikkeeksi CCIPB:n maksamasta hinnasta todellisia kaupallisia palveluja, muun muassa ryanair.com-sivustolla olevat useat linkit, joiden kautta sivuston käyttäjät ovat päässeet suoraan esimerkiksi CCIPB:n, lentoaseman, alueen erilaisten infrastruktuurien (bussit, junat ja taksit) ja Béarnin matkailutoimiston sivustoille.

(139) Toiseksi ryanair.com-sivusto on CCIPB:n mukaan nykyään kiistatta Euroopan tärkein matkavaraussivusto ja yksi internetin käyttäjien hakukone Googlella selvästi eniten hakemia sivustoja. Paun lentoaseman mainostaminen ryanair.com-sivustolla on tarjonnut lentoasemalle ja sen vaikutusalueella sijaitseville paikallisille ja alueellisille yhteisöille todellisen mahdollisuuden. CCIPB:n mukaan lentoasemat ja muut kolmannet (esimerkiksi autovuokraamot, hotellit ja alueet) ovat valmiit maksamaan AMS:n sivustolla julkaistun hintataulukon mukaiset hinnat. Lisäksi jotkin kokonaan yksityisessä omistuksessa olevat lentoasemat ovat suostuneet maksamaan nämä määrät. CCIPB korostaa ryanair.com-sivustolla mainostamisen lisäarvoa viittaamalla Planet-Work-yrityksen suorittamaan tutkimukseen, jossa todetaan, että hakukertojen määrällä mitattuna mainostaminen ryanair.com-sivustolla on tarjonnut paremman näkyvyyden Paun lentoasemalle ja sen alueelle kuin mainostaminen Ranskan valtion rautateiden voyages-sncf.com-sivustolla. CCIPB päättelee tästä, että AMS:n soveltamat ja CCIPB:n maksamat hinnat vastaavat toimitettujen palvelujen ”markkinahintaa”.

(140) Kolmanneksi CCIPB katsoo, että palveluista maksetun hinnan kiinteää luonnetta ei voida pitää valtiontuen olemassaolon ratkaisevana kriteerinä.

(141) Neljänneksi CCIPB on saanut Pau–Charleroi-reittiä koskevan sopimuksen nojalla maksetuilla summilla eri palveluja kuin Pau–Lontoo-reittiä koskevan sopimuksen nojalla maksetuilla summilla. CCIPB ei näin ollen ole maksanut kahta kertaa samoista palveluista, mikä on yksi osoitus siitä, etteivät summat ole reitin avaamisesta maksettua tukea. Lisäksi CCIPB väittää, että jos summalla olisi ollut tarkoitus tukea reitin liikennöinnin rakenteellista alijäämää, se olisi selvästi ollut liian pieni.

(142) Viidenneksi CCIPB katsoo, että julkisyhteisön, jonka tarkoituksena ei ole tuottaa voittoa, on hyvin vaikeaa osoittaa, että AMS:lle maksetut […] euroa ovat ”tuottaneet” CCIPB:lle […] euroa. CCIPB on kuitenkin varma, että linkki www.ryanair.com-sivustolla (ja se, että sivustolla ei esitelty muita matkakohteita Paun lähistöllä) on kuitenkin ollut tämän investoinnin arvoinen, kun otetaan huomioon sillä saavutettu tunnettuus ja/tai vetovoima.

6.1.1.4 ***Kilpailun vääristyminen***

(143) CCIPB katsoo, etteivät sen AMS:n markkinointipalveluista maksamat summat vaikuta kilpailuun.

(144) Pau ei ilman erityistoimenpiteitä kiinnostanut lentokohteena muita lentoyhtiöitä kuin Air Francea, ja lentoaseman toimista huolimatta vain Ryanair (Lontoo) ja Transavia (Amsterdam) ilmaisivat kiinnostuksensa.

(145) CCIPB toteaa, ettei halpalentoyhtiöiden tulo ole vaikuttanut Air Francen lentoihin, sillä tämä on lisännyt Pausta lähteviä vuorojaan vuoden 2003 jälkeen.

6.1.2 EUROOPAN LENTOYHTIÖIDEN LIITTO (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES, AEA)

(146) AEA katsoo olevansa asianomainen osapuoli nyt käsiteltävässä asiassa, sillä yksi Paun lentoasemalta liikennöivistä lentoyhtiöistä (Air France) on sen jäsen. Eurooppalaisia verkostolentoyhtiöitä edustavan AEA:n mielestä on myös yleisesti luonnollista, että se on kiinnostunut vuoden 2005 suuntaviivojen täytäntöönpanon seurannasta. Sen mukaan lentoyhtiöt, jotka saavat sääntöjenvastaisia alennuksia lentoasemamaksuista, vääristävät osaltaan kilpailua sisämarkkinoilla aiheuttaen vahinkoa muille yhtiöille, jotka joutuvat kattamaan toimintansa kustannukset.

(147) AEA pitää erittäin huolestuttavina CCIPB:n Ryanairin ja sen kokonaan omistaman tytäryhtiön AMS:n kanssa tekemiä kahta sopimusta eli 1) Lontoo-Stansted–Pau-yhteyttä koskevaa lentoasemapalvelusopimusta ja 2) verkkomarkkinointia koskevaa sopimusta, jonka nojalla AMS:lle maksetaan vuosittain 437 000 euron kiinteä määrä.

(148) Sen mukaan on erittäin arveluttavaa, että Ryanair on ainoa Paun lentoaseman käyttäjä, jolla on erityinen lentoasemapalvelusopimus. AEA katsoo myös, ettei Ryanairiä pitäisi vapauttaa paikoitus- ja valaistusmaksuista ja että silloin kun sen kääntymisaika ylittää kaksi tuntia, siltä pitäisi periä samat maksut kuin muilta lentoyhtiöiltä.

(149) AEA vahvistaa, että monet ranskalaiset tuomioistuimet ovat laajasti katsoneet AMS:n kanssa tehdyn markkinointipalvelusopimuksen luoneen olosuhteet, joissa Ryanairiä suositaan liikaa ([27]). Se mainitsee, että myös Paun hallinto-oikeus käytti toukokuussa 2005 antamassaan tuomiossa ”epäsuhdan” kaltaisia ilmauksia ja saattoi vain todeta tämäntyyppisen sopimuksen olevan Ryanairille myönnettyä rahoitustukea. AEA ei sinänsä kyseenalaista markkinointipalveluja, mutta epäilee, etteivät kyseiset sopimusmääräykset ole tavanomaisten markkinaehtojen mukaiset.

6.1.3 RYANAIR

(150) Ryanair väittää, että vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimuksen ehdot ovat markkinaehtojen mukaiset eikä sopimuksella myönnetä sille valikoivaa etua. Sopimus ei siksi vääristä kilpailua eikä vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(151) Ryanair korostaa maksavansa Paun lentoasemalla voimassa olevat normaalit maksut ja ilmailuverot sekä provisiot lipunmyynnistä ja ylimääräisen matkatavaran kuljetusmaksuista. Se täsmentää, että nämä maksut ovat samankaltaiset kuin muilla Paun lentoasemaan rinnastettavilla lentoasemilla tai muilta Paun lentoasemalla toimivilta lentoyhtiöiltä perittävät maksut. Ryanairin käsityksen mukaan CCIPB ei kohtele sitä paremmin kuin muita lentoyhtiöitä.

(152) Ryanairin mukaan vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimuksen 7.1.3 ja 7.2 kohdassa määrätyistä paikoitus- ja valaistusmaksuista ja huoltokustannuksista myönnetyt ehdolliset alennukset perustuvat sopimuksessa täsmennettyihin objektiivisiin kriteereihin, joita ovat valaistuksen tarpeettomuus päiväsaikaan ja se, ettei Ryanair tarvitse paikoitusta tai raskasta huoltoa 25 minuutin kääntymisaikansa vuoksi. Lisäksi Ryanairin matkustajilleen tarjoamat palvelut ovat hyvin suppeat. Ryanair huomauttaa, että samoja vapautuksia sovelletaan muihinkin samankaltaisiin lentoyhtiöihin ja että vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimuksen 3 kohdassa mainitaan nimenomaisesti CCIPB:n velvollisuus soveltaa Ryanairille myönnettyjä ehtoja muihin siihen rinnastettavissa oleviin lentoyhtiöihin ([28]).

(153) Ryanair tähdentää, etteivät sille tarjotut ehdot ole salaisia ja että alan yleisistä käytännöistä poiketen vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimuksessa sallitaan nimenomaisesti se, että CCIPB paljastaa sopimuksen sisällön muille lentoyhtiöille.

(154) Ryanair väittää, ettei se ole saanut CCIPB:ltä sääntöjenvastaista etua vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimuksen yhteydessä eikä sopimuksen kattama läpinäkyvä suhde ole valikoiva. Valikoivuus on puolestaan olennainen (vaikkakaan ei riittävä) edellytys sille, että toimenpide voidaan luokitella valtiontueksi. Ryanair toteaa, että kyseessä olevat toimenpiteet eivät täytä valtiontuen olemassaolon muitakaan edellytyksiä (joita ovat esimerkiksi vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja kilpailun vääristyminen).

6.1.4 AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) AMS ilmoittaa tarjoavansa mainostilaa Ryanairin verkkosivustolla tavanomaisilla markkinaehdoilla ja hinnoilla, jotka julkaistaan sen omalla verkkosivustolla.

(156) AMS katsoo, että sen CCIPB:n kanssa tekemä verkkomarkkinointipalvelusopimus ei kuulu liikennettä koskevien unionin sääntöjen soveltamisalaan, koska se on klassinen kaupallinen mainontasopimus, jollaisia tehdään usein esimerkiksi sanomalehtien, televisiokanavien, radioasemien ja ulkomainontatilojen tarjoajien kanssa.

([27]) AEA viittaa erityisesti Ranskan korkeimman hallinto-oikeuden 27 päivänä helmikuuta 2006 asiassa Compagnie Ryanair Limited antamaan tuomioon (nro 264406).

([28]) Vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimuksen 3 kohdassa määrätään, ettei kyseessä ole yksinoikeussopimus. Ryanairille sopimuksella myönnettyjä ehtoja sovelletaan sen mukaan myös kaikkiin muihin lentoyhtiöihin, joiden kanssa Pau-Pyrénées'n lentoasema mahdollisesti päättää avata uuden kansainvälisen halpalentoreitin. Ehtoja mukautetaan uusien kansainvälisten reittien ominaisuuksien, etenkin lentovuorotiheyden, kuljetettujen matkustajien määrän ja lentojen hintaehtojen perusteella.

(157) AMS:n mukaan ehdot, joilla CCIPB ostaa mainostilaa Ryanairin verkkosivustolla, kuvastavat markkinaehtoja ja ovat niiden mukaiset. AMS korostaa Ryanairin sivuston mainostilan arvosta, että AMS:n näille mainostiloille vahvistamat hinnat kertovat sivuston lisääntyvästä kaupallisesta menestyksestä ja sen ylivoimaisuudesta erittäin tarkoin määritellylle kohderyhmälle tarkoitetun markkinointiviestinnän kanavana.

(158) AMS toteaa, että Ryanairin verkkosivusto on mainostilana paljon kysytympi kuin minkään muun komission vertailukohtana käyttämän yleisportaalin mikään muu matkasivusto. Se täsmentää, että Ryanairin sivustolla kirjataan joka kuukausi yli 300 miljoonaa sivulatausta.

(159) AMS väittää, että CCIPB osti mainostilat samoilla ehdoilla kuin yksityiset asiakkaat. Sen mukaan verkkomarkkinointipalvelusopimuksessa määritetyt hinnat vastaavat vakiotariffeja, joita se käytti sopimuksen tekoajankohtana ja jotka olivat samat kaikille asiakkaille, niin julkisille kuin yksityisillekin. AMS toteaa, että eräät yksityiset lentoasemien pitäjät (esimerkiksi […] ja […]) ovat tehneet sen kanssa samankaltaisen sopimuksen kuin CCIPB.

(160) AMS kiistää, että kyseisen sopimuksen tarpeellisuudella olisi merkitystä, kuten komissio väittää todetessaan aloittamispäätöksessä seuraavaa: ”Komissio pohtii […], ovatko sopimuksen kohteena olevat markkinointipalvelut tarpeellisia CCIPB:lle vai onko markkinointipalvelusopimus tehty vain Paun ja Lontoo-Stanstedin välisen lentoreitin tukemiseksi” ([29]).

(161) AMS:n mukaan markkinaehdoilla toteutettu kyseisen kaltainen toimenpide sulkee pois tuen olemassaolon eikä ”tarpeellisuuden” arviointia koskevaa oikeudellista ennakkotapausta ole olemassa. Koska komissio kuitenkin edelleen haluaa kyseenalaistaa sopimuksen tarpeellisuuden, AMS muistuttaa, että CCIPB:n tehtävänä on sekä markkinoida Pau-Béarnin aluetta että toimia Paun lentoaseman pitäjänä. Sen mielestä mainostaminen Ryanairin sivustolla on kaupallisesti järkevää, kun otetaan huomioon nämä kaksi tehtävää.

(162) Mainostilan ostamisesta alueen markkinoimiseksi AMS tähdentää, että Ranskan kauppa- ja teollisuuskamarit kilpailevat keskenään, ja niiden on turvauduttava ”aluemarkkinointiin” viedäkseen voiton kilpailijoistaan.

(163) AMS:n mielestä Ryanairin verkkosivustolta ostettu mainostila lisää Paun lentoaseman näkyvyyttä. Sen mukaan on suoraan CCIPB:n kaupallisen edun mukaista ostaa mainostilaa, koska se lisää matkustajamääriä, mikä puolestaan houkuttelee lentoasemalle liitännäisyrityksiä ja kasvattaa lentoaseman tuloja.

(164) AMS väittää, ettei CCIPB mainosta Ryanairin sivustolla tukeakseen Pau–Lontoo-reittiä vaan että AMS:n CCIPB:n käyttöön asettama tila Ryanairin verkkosivustolla on kysytty mainostila, jolle on todistettavasti myös muuta kysyntää, mukaan lukien yksityisellä sektorilla. Sen mukaan on siis väärin väittää, että tämän tilan myyminen on vain veruke tukien saamiselle.

(165) AMS:n mukaan verkkomarkkinointipalvelusopimus ei ole tukea, koska sen ehdot ovat samanlaiset kuin klassisen kaupallisen sopimuksen eikä ehdoissa myönnetä AMS:lle (tai Ryanairille) minkäänlaista etua. AMS katsoo, ettei sopimus siksi vääristä kilpailua eikä vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

6.1.5 AIR FRANCE

(166) Air France liikennöi Pausta noin viisi kertaa päivässä Pariisin Orlyn lentoasemalle, kolme kertaa päivässä Pariisin Roissy Charles de Gaullen lentoasemalle sekä neljä kertaa päivässä (tytäryhtiön välityksellä) Lyonin lentoasemalle.

(167) Air France toteaa, että Ryanairille ja sen tytäryhtiölle AMS:lle myönnetyt edut, joita Air France ei saa, pienentävät huomattavasti Ryanairin toimintakuluja. Air Francen mukaan tämä vaikuttaa suoraan Ryanairin ja Air Francen väliseen kilpailuun, jota ne käyvät Paun lentoasemalle ja lentoasemalta liikennöitävistä lennoista, mutta myös kaikista unionin sisäisistä lentoyhteyksistä käytävään kilpailuun. Kyseiset edut vaikuttavat näin ollen suoraan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

([29]) Menettelyn aloittamista koskeva päätös, 43 kohta.

6.1.5.1 ***Lentoasemamaksut***

(168) Air France huomauttaa, että CCIPB:n vuonna 2007 julkaiseman hintaesitteen mukaan paikoitusmaksun julkiseksi tariffiksi vahvistetaan 0,16 euroa tonnia ja tuntia kohden. Tätä maksua sovelletaan, jos ilma-alus on paikoitettuna vähintään kaksi tuntia asematasolla. Air Francen mielestä on ymmärrettävää, ettei Ryanair maksa tätä maksua, jos kääntymisaika on 25 minuuttia, mutta jos se ylittää kaksi tuntia, maksu pitäisi periä.

(169) Air France huomauttaa, että CCIPB:n vuonna 2007 julkaiseman hintaesitteen mukaan valaistusmaksun julkiseksi tariffiksi vahvistetaan 35,18 euroa lentokoneen saapumista tai lähtöä kohden. Maksu peritään valaistuslaitteiden käytöstä lentokoneen laskeutuessa tai noustessa ilmaan riippumatta siitä, onko päivä vai yö. Se, että tätä maksua ei peritä Ryanairiltä sillä verukkeella, että se lentää vain päivisin, on näin ollen vastoin kyseisen maksun yleisiä soveltamisehtoja.

(170) Air France korostaa, että julkisia tariffeja tarkistetaan ajoittain, ja katsoo, että näiden maksujen suuruuden mahdollisia muutoksia pitäisi soveltaa Ryanairiin niin kuin kaikkiin muihinkin Paun lentoasemalta tai lentoasemalle liikennöiviin lentoyhtiöihin.

6.1.5.2 ***Maahuolintapalvelut***

(171) Air France toteaa, että se on tehnyt virallisen sopimuksen sille Paun lentoasemalla tarjottavista maahuolintapalveluista. Air Francen mukaan vuoden 2005 suuntaviivoissa todetaan seuraavasti: ”Lentoaseman pitäjä, joka toimittaa myös maahuolintapalveluja, voi periä näistä palveluista eri lentoyhtiöiltä eri maksun, jos maksun suuruuden vaihtelu johtuu toimitettujen palvelujen luonteesta tai laajuudesta.” Air France korostaa Paun hallinto-oikeuden katsoneen 3 päivänä toukokuuta 2005 antamassaan tuomiossa, että Ryanairille myönnetty perusteeton alennus maahuolintapalvelumaksuista on valtiontukea, jota on pidettävä sääntöjenvastaisena, koska siitä ei ole ilmoitettu.

(172) Air France toteaa, että se liikennöi Paun lentoasemalle ja lentoasemalta huomattavasti useammin kuin Ryanair. Tämän vuoksi CCIPB:n ei sen mielestä pitäisi periä Ryanairiltä maahuolintapalveluista alhaisempia hintoja kuin Air Francelta.

6.1.5.3 ***AMS:n kanssa tehty markkinointipalvelusopimus***

(173) Air France toteaa, että lentoaseman pitäjän ja Ryanairin tytäryhtiön AMS:n välinen markkinointipalvelusopimus näyttää kuuluvan Ryanairin käytäntöihin lentoasemilla, joilta se päättää avata lentoreittejä. Air France huomauttaa, että ranskalaiset hallinto-oikeudet ovat jo tuominneet tämäntyyppiset toimenpiteet, koska väitettyjä markkinointipalveluja ei toteutettu tai ne toteutettiin ehdoin, jotka suosivat Ryanairiä kohtuuttomasti.

(174) Air France mainitsee ilmauksen ”epäsuhta”, jota Paun hallinto-oikeus käytti arvioidessaan 3 päivänä toukokuuta 2005 antamassaan tuomiossa sitoumuksia, joita CCIPB ja Ryanair antoivat toisilleen vuonna 2003 tehdyn sopimuksen osapuolina. Sen mielestä on syytä kysyä, ovatko AMS:n kanssa vuonna 2005 tehdyn sopimuksen osapuolten velvoitteet tasapuoliset. Air Francen mukaan sopimuksessa ei ole viitteitä siitä, että Ryanair voisi palauttaa kyseisen summan tai osan siitä, jos lentoyhteys lopetetaan tai jos mahdollisesti asetettavia markkinointitavoitteita ei saavuteta.

(175) Air France ei kiistä, etteivätkö tietyt ”markkinointituet” voisi olla unionin sääntöjen nojalla sallittuja. Sen mielestä ei kuitenkaan ole todennäköistä, että kyseinen ”markkinointipalveluja” koskeva sopimus täyttäisi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaiset sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset.

6.1.5.4 ***Päätelmä***

(176) Air France toivoo, että maksut, jotka Ryanairille on maksettu sen mielestä aiheettomasti Paun lentoasemalla vuodesta 2005, lopetetaan ja että sääntöjenvastainen tuki määrätään perittäväksi takaisin Ryanairiltä.

6.2 *ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN LAAJENTAMISEN JÄLKEEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET*

6.2.1 PAU-BÉARNIN KAUPPA- JA TEOLLISUUSKAMARI (CCIPB)

(177) CCIPB:n mielestä markkinointipalvelusopimukset ja lentoasemapalvelusopimukset, jotka se on tehnyt lentoyhtiöiden ja/tai niiden tytäryhtiöiden kanssa, eivät sisällä valtiontukea.

(178) CCIPB toteaa, että sopimukset ovat luonteeltaan ja tarkoitukseltaan täysin erilaiset ja niitä täytyy tarkastella erikseen. CCIPB:n mukaan sillä, että sopimukset on voitu tehdä samana päivänä, ei ole merkitystä, koska kullakin on oma tarkoituksensa. Lentoasemapalvelusopimuksen tarkoituksena on määrittää ehdot, joiden mukaisesti Paun lentoasema antaa lentoyhtiöiden käytettäväksi rakennelmansa ja laitteensa ja tarjoaa niille erilaisia lentoasemapalveluja korvausta vastaan. Markkinointipalvelusopimuksen tarkoituksena on sen sijaan määritellä ehdot, joilla lentoyhtiön on korvausta vastaan markkinoitava verkkosivustollaan Paun lentoasemaa sekä Paun ja Béarnin alueen matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksia. CCIPB:n mukaan nämä erityyppiset sopimukset eivät siis ole toisiinsa erottamattomasti sidoksissa. Myöskään se, että ehdot, joilla lentoasema tarjoaa lentoasemapalveluja ja lentoyhtiö tai sen tytäryhtiö markkinointipalveluja, sisältyvät yhteen ja samaan sopimukseen, ei tarkoita, että valtiontuen olemassaoloa koskevan oikeudellisen analyysin on katettava nämä kaksi erityyppistä palvelua, jotka eivät ”korvaa toisiaan”.

(179) CCIPB:n mukaan sen ja muiden julkisyhteisöjen toimintaa ei ole syytä arvioida yhdessä ainakaan markkinointipalvelusopimusten osalta (mikä on lisäperuste sopimusten arvioimiselle erikseen), koska se on neuvotellut ja tehnyt kyseiset sopimukset täysin itsenäisesti muiden julkisyhteisöjen puuttumatta asiaan.

6.2.1.1 ***CCIPB:n tekemät markkinointipalvelusopimukset***

Toimenpiteiden luokittelu valtion toimenpiteiksi

(180) CCIPB:n mukaan markkinointipalvelusopimusten mukaisesti suoritetut maksut eivät ole valtion suorittamia maksuja, koska CCIPB:n toiminta lentoaseman pitäjänä on täysin itsenäistä ja riippumatonta valvontaviranomaisista. CCIPB toteaa tehneensä päätökset Ryanairille ja myöhemmin AMS:lle sekä toisaalta Transavialle markkinointipalveluista suoritettavista maksuista itsenäisesti ja yksin valtion osallistumatta päätöksentekoon suoraan tai välillisesti.

Lentoyhtiöille myönnetty taloudellinen etu

(181) CCIPB katsoo toimineensa selvästi yksityisen harkitsevan markkinataloussijoittajan tavoin. Se katsoo varsinkin, että AMS ja Transavia ovat toimittaneet tosiasiallisia kaupallisia palveluja, muun muassa verkkosivustoillaan olevia linkkejä, joiden kautta sivuston käyttäjät pääsevät suoraan CCIPB:n sivustoille. Näiden palvelujen korvaukset vastaavat markkinahintaa. CCIPB korostaa tässä yhteydessä Ryanairin ja Transavian sivustojen suuria kävijämääriä.

(182) Se toteaa lisäksi, että AMS soveltaa verkkosivustollaan julkisesti saatavilla olevan hintataulukon mukaisia hintoja. Taulukkoa sovelletaan erotuksetta kaikkiin AMS:n asiakaslentoasemiin, myös joihinkin Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitseviin täysin yksityisiin lentoasemiin. Transavia vastaa CCIPB:n mukaan puolestaan erään italialaisen yksityisen lentoaseman markkinoinnista.

(183) CCIPB:n mukaan eräät ranskalaiset lentoasemat, joiden pitäjinä toimivat yksityiset yritykset (julkisen palvelun suorittajina), näyttävät lisäksi tehneen markkinointipalvelussopimuksen AMS:n kanssa. Tällainen on esimerkiksi Tarbes-Lourdes-Pyrénées’n lentoasema, jonka pitäjänä toimii kanadalainen yritys SNC-Lavalin. CCIPB:n mukaan tämä on osoitus siitä, että se toimii yksityisen toimijan tavoin.

(184) CCIPB huomauttaa vielä, että palveluista maksetun hinnan kiinteä luonne ei näytä olevan valtiontueksi luokittelemisen ratkaiseva kriteeri. Se toteaa myös saaneensa Pau–Charleroi-reittiä koskevan sopimuksen nojalla maksetuilla määrillä eri palveluja kuin Pau–Lontoo-reittiä koskevan sopimuksen nojalla maksetuilla määrillä. Siksi se ei mielestään ole maksanut kahta kertaa samoista palveluista. Lisäksi CCIPB katsoo, etteivät maksetut summat olisi riittävät uuden lentoyhteyden avaamiseksi.

(185) CCIPB katsoo saaneensa kahdenlaisia kiistattomia taloudellisia vastikkeita ostaessaan markkinointipalveluja sopimuksissa mainituilla hinnoilla. Markkinointipalvelut vaikuttivat ensinnäkin myönteisesti lentoaseman toiminnan tuottoihin lisäämällä etenkin lentoasemalle saapuvien matkustajien määrää. Tämän lisäksi vastikkeet hyödyttivät koko Paun kaupunkia ja sitä ympäröivää aluetta.

(186) CCIPB ei ole samaa mieltä konsultin kanssa siitä, että markkinointipalvelusopimusten tekemisen taustalla oleva Ryanairin strategia tähtäisi tuen saamiseen lentoasemalta, jotta se voisi pitää omat hintansa alhaisina. CCIPB katsoo sen sijaan, että sille on kaupallisesti erittäin kannattavaa ostaa näitä palveluja, koska Paun lentoasema on alueellinen lentoasema, jonne ei normaalisti suuntaudu riittävästi matkustajia, jotta sen talous pysyisi tasapainossa. CCIPB:n mukaan liikenne Paun lentoasemalla on kasvanut huomattavasti sen jälkeen, kun Ryanair aloitti siellä toimintansa ja sen verkkosivustolla toteutettiin markkinointitoimia.

(187) CCIPB toteaa vielä kieltäytyneensä uusimasta markkinointipalvelusopimusta AMS:n kanssa, koska neuvotteluissa esillä olleet uudet hinnat olivat liian korkeat. Tämä päätös osoittaa sen mukaan, ettei se ollut valmis vastaanottamaan Ryanairiä millä hinnalla hyvänsä.

Kilpailun vääristyminen

(188) CCIPB:n mukaan markkinointipalveluista maksetut summat eivät ole vaikuttaneet millään tavalla lentoyhtiöiden tai lentoasemien väliseen kilpailuun. Se korostaa joutuvansa markkinoimaan lentoasemaa, koska sen on erittäin vaikeaa houkutella lentoyhtiöitä. Nämä nimittäin sijoittuvat mieluummin muille lähistöllä sijaitseville lentoasemille, jotka ovat vapaa-ajan matkailun kannalta houkuttelevampia. CCIPB mainitsee Biarritz-Anglet-Bayonnen lentoaseman, jonka vaikutusalueeseen kuuluu hiekkarannoistaan tunnettu alue, sekä Tarbes-Lourdesin lentoaseman, jonka etuna on Lourdesin uskonnollinen kohde.

(189) CCIPB toteaa, ettei halpalentoyhtiöiden kilpailu ole vaikuttanut lainkaan Paun lentoasemalla Air Francen toimintaan, joka kasvoi aina vuoteen 2008, jolloin talouskriisi puhkesi. CCIPB korostaa myös, että ennen Ryanairin saapumista vuonna 2003 yksikään lentoyhtiö ei liikennöinyt kansainvälisiä lentoja Paun lentoasemalta, joten Ryanairin saapuminen ei ole vaikuttanut olemassa olevia lentoreittejä koskevaan kilpailuun.

6.2.1.2 ***Lentoasemapalvelusopimukset***

(190) CCIPB muistuttaa, että kaikkia lentoasemamaksuja sovelletaan tinkimättä ja erotuksetta kaikkiin käyttäjiin ja kaikkiin Paun lentoasemaa käyttäviin lentoyhtiöihin. CCIPB kiistää syrjivien käytäntöjen olemassaolon täysin.

(191) Se ei myöskään ole samaa mieltä konsultin kanssa siitä, että muut kuin lakisääteiset maksut vaihtelisivat perusteetta lentoyhtiöstä toiseen. CCIPB:n mukaan muiden kuin lakisääteisten palvelujen tariffeista neuvotellaan lentoyhtiöiden kanssa kunkin oman erityistilanteen perusteella. CCIPB katsoo näillä perusteilla, ettei yksikään komission tarkastelemista lentoasemapalvelusopimuksista sisällä minkäänlaista valtiontukea.

6.2.1.3 ***Lentoasemalle maksetut tuet***

(192) CCIPB katsoo, ettei yksikään Paun lentoaseman vuosina 2000–2010 saamista ”tuista”, joita muodollinen tutkintamenettely koskee, sisällä valtiontukea.

Julkisen vallan tehtävien rahoittamiseen tarkoitetut tuet

(193) CCIPB:n mukaan 4.3.1 jaksossa mainitulla 3,521 miljoonan euron tuella oli tarkoitus rahoittaa tehtäviä, jotka lain mukaan kuuluvat lentoasemien pitäjille mutta jotka ovat tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulla. Nämä tehtävät eivät siis ole taloudellisia, eivätkä kyseiset tuet näin ollen kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan.

Laiteavustukset

(194) CCIPB katsoo, etteivät sekayhtymän sekä paikallisten ja alueellisten julkisyhteisöjen myöntämät laiteavustukset sisällä valtiontukea. Kyseisillä tuilla on sen mukaan rahoitettu investointeja, joita omistajat toteuttivat lentoasemainfrastruktuurin ylläpitämiseksi ja parantamiseksi, eli oman omaisuutensa arvon korottamiseksi. Investoinnit ovat siis hyödyttäneet ainoastaan infrastruktuurien omistajia. CCIPB ei saa niistä mitään taloudellista etua, sillä ne eivät kevennä toimintakustannuksia, joista sen on vastattava tavanomaiseen tapaan lentoaseman pitäjänä. CCIPB:n mukaan rahamäärät vain kulkevat sen kautta, koska julkisten laitteiden hallinnoijana se on vastuussa kyseisten huolto-, ajanmukaistamis- ja parannustöiden toteuttamisesta.

(195) Myöntäessään laiteavustuksia toimilupaviranomainen sekä alueelliset ja paikalliset julkisyhteisöt toimivatkin CCIPB:n mukaan tavalla, joka on lentoasemainfrastruktuurin omistajalle täysin normaali ja julkisten laitteiden käyttöä koskevan toimiluvan mukainen. Niiden tarkoituksena on julkisen lentoasemapalvelun ajanmukaistaminen, huolto ja parantaminen ja siten omaisuutensa arvon korottaminen. CCIPB:n mukaan kyse on siis investoinneista, jotka kuuluvat täysin normaalisti julkisten laitteiden omistajalle eivätkä niiden käyttäjälle.

(196) CCIPB toteaa lisäksi, että sen on toimiluvan päättyessä (vuoden 2015 lopussa) palautettava lentoasemainfrastruktuurit omistajilleen toteutuneine investointeineen.

(197) Kyseiset tuet eivät ole CCIPB:n mukaan millään lailla vääristäneet lähistöllä sijaitsevien lentoasemien (Tarbes-Lourdes-Pyrénées ja Biarritz-Anglet-Bayonne) kanssa käytävää kilpailua, sillä nämä ovat saaneet samanlaisia tukia omilta toimilupaviranomaisiltaan.

(198) CCIPB toteaa, että Gaz de Francelta vuonna 2003 saatu 38 000 euron tuki ei ole valtion toimenpide, vaan Gaz de France myönsi sen itsenäisesti. Päätöksestä ei ole koitunut taloudellista etua Paun lentoasemalle, koska Gaz de France on toiminut yksityisen harkitsevan markkinataloussijoittajan tavoin. Gaz de France oli nimittäin ehdottanut CCIPB:lle sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitoksen rakentamista, jolloin lentoasema säästäisi energiaa lämmityksessä ja ilmastoinnissa ja Gaz de France voisi toimittaa sen toiminnan edellyttämän kaasun.

Soveltuvuus komission päätöksen 2005/842/EY nojalla

(199) CCIPB toteaa, että tarkasteltaviin toimenpiteisiin on sovellettava komission päätöstä 2005/842/EY ([30]), jäljempänä ”yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva vuoden 2005 päätös”. CCIPB korostaa, että päätöksen soveltamisalaan kuuluvat ”korvaukset julkisista palveluista lentoasemille […] silloin, kun keskimääräinen vuosittainen liikenne kahdelta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toimeksiantamista edeltäneeltä tilikaudelta on lentoasemien tapauksessa enintään 1 000 000 matkustajaa”, ja silloin, kun lentoasemien ”kyseisistä palveluista vuosittain saaman korvauksen määrä on alle 30 miljoonaa euroa” (2 artikla). CCIPB, joka katsoo tehtävänään olevan julkisten lentoasemapalvelujen tarjoaminen, on siksi sitä mieltä, että jos lentoasemalle myönnetyt laiteavustukset ovat valtiontukea, ne soveltuvat sisämarkkinoille ja ne on vapautettu ennakkoilmoitusvaatimuksesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2005 päätöksen nojalla.

Soveltuvuus vuoden 2005 suuntaviivojen nojalla

(200) CCIPB väittää toissijaisesti, että Paun lentoaseman ja CCIPB:n saamat tuet täyttävät vuoden 2005 suuntaviivojen mukaiset soveltuvuusedellytykset.

6.2.2 RYANAIR

(201) Ryanairin mukaan komission ei olisi pitänyt yhdistää kahta sopimusta, jotka Ryanair ja AMS tekivät erikseen CCIPB:n kanssa, yhdeksi väitettyä valtiontukea koskevaksi tapaukseksi. Se lisää, että AMS:n ja Paun lentoaseman välistä suhdetta koskeva selvitys on ristiriidassa Ryanairin tarjonnan kaupallisen menestyksen kanssa, että AMS:llä on lukuisia asiakkaita (jotka eivät kaikki ole lentoasemia) ja että yhä useammat lentoyhtiöt käyttävät sen mallia omilla verkkosivustoillaan.

6.2.2.1 ***Maaliskuun 30 päivänä 2011 päivätty konsultin raportti***

(202) Ryanair kiistää jotkin konsultin raportin sisältämät päätelmät ja etenkin seuraavat kolme väitettä ([31]):

a) ”Vaikuttaa siltä, että Ryanairin sivustoa voidaan verrata lähinnä muiden lentoyhtiöiden sivustoihin, joilla on yleensä vain vähän maksettuja mainoksia eikä lainkaan lentoasemien mainoksia.” Ryanairin mukaan on väärin väittää, etteivät muut lentoyhtiöt tarjoa maksullista mainostilaa verkkosivustoillaan. Se toteaa, että käytäntö on yleistymässä ja että alueelliset lentoasemat, joilla kysyntä on heikkoa, pitävät yhä useammin asiakkainaan olevien halpalentoyhtiöiden verkkosivustoja parhaana mainospaikkana. Ryanair on myös esimerkki lentoyhtiöstä, joka mainostaa verkkosivustollaan sellaisen ensimmäisen luokan lentoaseman pysäköintipalveluja, jolta se liikennöi.

b) Ryanairin mukaan on väärin väittää, ettei lentoasemia voida verrata muihin sen verkkosivustolla mainostaviin tahoihin sillä perusteella, ettei matkustajille tarjottuja lentoasemapalveluja voida erottaa palveluista, joita Ryanair itse tarjoaa matkustajilleen. Ryanair väittää, että mahdolliset matkustajat, joka näkevät sen verkkosivustolla lentoaseman mainoksen, tuottavat tälle lentoasemalle tuloja, vaikka he eivät lentäisikään Ryanairillä. Toisin kuin komissio, se katsoo, että sen sivustolla mainostavat lentoasemat ovat siksi rinnastettavissa hotelleihin, autovuokraamoihin ja muihin mainostajiin.

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

([31]) Menettelyn laajentamispäätös, johdanto-osan 38 kappale.

c) Ryanairin mukaan konsultti on väärässä epäillessään, ettei lentoasemien ole järkevää maksaa lentoyhtiöille siitä, että nämä houkuttelevat asiakkaita kyseisiä lentoasemia käyttäville lennoille, kun lisämatkustajat hyödyttävät suoraan kyseisiä lentoyhtiöitä. Ryanairin mukaan se, että markkinointipalvelut tuottavat tuloja mainostilojen tarjoajalle, eli Ryanairille, ei tarkoita, etteivät ne tuottaisi tuloja myös näitä palveluja ostavalle lentoasemalle. Ryanairille ei ole paljonkaan merkitystä sillä, mainostaako lentoasema sen verkkosivustolla vai ei, koska sen täyttöasteet eivät juuri eroa toisistaan siitä riippuen, onko lentoasema, jolle se liikennöi, tehnyt markkinointisopimuksen AMS:n kanssa vai ei. Ryanair lisää, että koska alueellisilla lentoasemilla ei yleensä ole vahvaa markkina-asemaa, mainostaminen on niille välttämätöntä. Se väittää myös, ettei komission pitäisi korostaa lentoyhtiölle koituvia etuja, koska markkinataloustoimijaperiaate ei edellytä, ettei toimenpide saa tuottaa mitään etua kolmansille, jollainen myös mainostilan tarjoaja on. Ryanair korostaa, että AMS:n ja lentoasemien väliset markkinointisopimukset on erotettava Ryanairin ja lentoasemien välisistä sopimuksista eivätkä ne ole riippuvaisia ”edusta”, jonka lentoaseman mainostamisen ryanair.com-sivustolla väitetään tuottavan Ryanairille.

6.2.2.2 ***AMS:n ja Ryanairin pitäminen yhtenä ja samana edunsaajana***

(203) Ryanair katsoo, että sen ja CCIPB:n välinen lentoasemapalvelusopimus ja CCIPB:n ja AMS:n välinen markkinointipalvelusopimus ovat erillisiä ja toisistaan riippumattomia, että ne koskevat eri palveluja ja ettei ole olemassa yhteyttä, joka oikeuttaisi niiden pitämisen ”toimenpiteiden” yhtenä ja samana perusteena. Sen mukaan AMS:n kanssa tehdyt sopimukset hyödyttivät CCIPB:tä mainospalvelujen ostajana, eikä niiden tarkoituksena ollut parantaa Ryanairin täyttöasteita tai kasvattaa sen liikennöimien reittien tuottamia tuloja.

6.2.2.3 ***Valtion varat ja se, etteivät päätökset ole valtion päätöksiä***

(204) Ryanair katsoo, etteivät CCIPB:n tekemät päätökset ole valtion päätöksiä, ja väittää, etteivät CCIPB:n Ryanairin ja AMS:n kanssa tekemät sopimukset ole aiheuttaneet Ranskan valtion varojen käyttöä.

(205) Ryanairin mukaan CCIPB ei ole Ranskan valtion ilmentymä eikä päätösten voida katsoa olevan valtion päätöksiä vain sillä perusteella, että CCIPB on julkinen yritys ja siksi Ranskan valtion valvonnan alainen. Ryanairin mielestä komission on selvitettävä, miten viranomaiset osallistuivat Ryanairiä ja AMS:ää koskevaan CCIPB:n päätöksentekoon.

(206) Ryanair viittaa vielä ranskalaisten tuomioistuinten oikeuskäytäntöön, jonka mukaan kauppa- ja teollisuuskamarit ovat erityisiä yksiköitä, joille on ominaista kaksinainen luonne ja jotka on luokiteltava julkisiksi liikelaitoksiksi.

(207) Valtion osallistumisesta päätöksentekoprosessiin Ryanair katsoo, että valtiolle on ilmoitettava vain joistakin päätöksistä ja niistäkin vasta jälkikäteen.

6.2.2.4 ***Liiketoimintasuunnitelma***

(208) Ryanair katsoo, ettei liiketoimintasuunnitelman puuttumista vuoden 2005 sopimusten tekoajankohtana voida käyttää todisteena siitä, etteivät sopimukset olleet markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia.

6.2.2.5 ***Ryanairin 10 päivänä huhtikuuta 2013 esittämät huomautukset***

(209) Ryanair lähetti komissiolle 10 päivänä huhtikuuta 2013 kaksi konsulttiyritys Oxeran laatimaa selvitystä sekä professori Damien P. McLoughlinin laatiman analyysin.

Oxeran ensimmäinen selvitys: Markkinoiden viitearvon määrittäminen vertailuanalyysissä markkinataloustoimijatestin soveltamista varten. Ryanairiin liittyvät valtiontukiasiat, Oxeran muistio Ryanairille 9 päivänä huhtikuuta 2013

(210) Oxera pitää virheellisenä komission menetelmää, jossa vertailukohdiksi kelpuutetaan ainoastaan tarkasteltavana olevan lentoaseman vaikutusalueella sijaitsevat lentoasemat.

(211) Se huomauttaa, ettei lähistöllä sijaitseville lentoasemille myönnetty valtiontuki vääristä vertailulentoasemilta kerättyjä markkinoiden vertailuhintoja. Markkinoiden viitearvo voidaan siis arvioida luotettavasti markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa.

(212) Tämä johtuu siitä, että

a) vertailuanalyysien hyödyntäminen on yleistä sovellettaessa markkinataloussijoittajatestiä muilla aloilla kuin valtiontukiasioissa;

b) yritykset vaikuttavat toistensa päätöksiin vain, jos niiden tuotteet ovat keskenään korvattavissa tai täydentävät toisiaan;

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

d) jopa silloin, kun vertailulentoasemat joutuvat kilpailemaan samalla vaikutusalueella sijaitsevien julkisten lentoasemien kanssa, on syytä katsoa, että ne noudattavat markkinataloussijoittajaperiaatetta (esimerkiksi siinä tapauksessa, että yksityisellä sektorilla on merkittävä omistusosuus tai lentoaseman pitäjänä on yksityinen taho);

e) markkinataloussijoittajaperiaatetta noudattavat lentoasemat eivät aseta marginaalikustannuksia alhaisempia hintoja.

Oxeran toinen selvitys: Kannattavuusanalyysin taustalla olevat periaatteet markkinataloussijoittajatestiä sovellettaessa. Ryanairiin liittyvät valtiontukiasiat, Oxeran muistio Ryanairille 9 päivänä huhtikuuta 2013

(213) Oxera väittää, että sen laatimassa kannattavuusanalyysissa, joka sisältyy komissiolle esitettyihin selvityksiin, noudatetaan periaatteita, joita harkitseva yksityissektorin toimija käyttäisi, ja että siinä kuvastuu komission aiemmissa päätöksissä käyttämä lähestymistapa.

(214) Kannattavuusanalyysi perustuu seuraaviin periaatteisiin:

a) arviointi tehdään vaiheittain;

b) etukäteen laadittu liiketoimintasuunnitelma ei ole ehdoton vaatimus;

c) kun lentoasema ei ole ruuhkainen, asianmukainen hinnoittelumenetelmä perustuu single till -järjestelmään;

d) ainoastaan taloudelliseen toimintaan liittyvät lentoaseman tulot on otettava huomioon;

e) sopimuksen kokonaiskesto, mukaan lukien mahdolliset voimassaolon jatkamiset, on otettava huomioon;

f) tulevat rahavirrat on diskontattava sopimusten kannattavuuden arvioimiseksi.

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

Professori Damien P. McLoughlinin analyysi ”Tuoteimagon vahvistaminen: miksi ja miten pienten tuotemerkkien pitäisi investoida markkinointiin”, muistio Ryanairille, 10 päivänä huhtikuuta 2013

(216) Asiakirjan tarkoituksena on esittää ne kaupalliset perusteet, joilla alueelliset lentoasemat päättävät ostaa AMS:ltä mainostilaa ryanair.com-sivustolla.

(217) On olemassa lukuisia vakavaraisia, tunnettuja ja säännöllisesti käytettyjä lentoasemia. Heikompien kilpailijoiden on saatava kuluttajat muuttamaan jäykkää ostokäyttäytymistään, jotta ne voisivat kehittää toimintaansa. Pienehköjen alueellisten lentoasemien on löydettävä keino, jolla ne voivat välittää keskeytyksettä tuotemerkkiinsä liittyvää viestiä mahdollisimman suurelle yleisölle. Niillä ei ole varaa käyttää perinteisiä markkinointiviestinnän muotoja.

(218) Mainostaminen AMS:n välityksellä antaa niille seuraavia etuja:

a) mahdollisuus tavoittaa suuri osa niistä henkilöistä, jotka jo suunnittelevat matkan ostamista;

b) verrattain alhaiset kustannukset (verkkoviestinnän kaupallisen hintatason mukaiset hinnat);

c) mahdollisuus viestiä myyntipaikassa;

d) mahdollisuus käyttää luovaa mainontaa.

6.2.2.6 ***Ryanairin 20 päivänä joulukuuta 2013 esittämät huomautukset***

(219) Ryanair esitti 20 päivänä joulukuuta 2013 huomautuksia AMS:lle suoritetuista maksuista. Ryanair kyseenalaistaa komission alustavan näkemyksen, jonka mukaan AMS:lle suoritetut maksut ovat lentoasemalle aiheutuneita kustannuksia, koska silloin ei oteta huomioon AMS:n lentoasemalle tarjoamien palvelujen arvoa. Se myös katsoo, että markkinataloussijoittajatestiä sovellettaessa on erotettava toisistaan markkinahintaisten markkinointipalvelujen ostaminen ja niihin liittyvä lentoaseman ja lentoyhtiön välinen sopimus.

(220) Väitteidensä tueksi Ryanair esittää selvityksen, jossa AMS:n veloittamia hintoja verrataan muilla matkailusivustoilla vastaavanlaisista palveluista pyydettyihin hintoihin ([32]). Selvityksen mukaan AMS:n veloittamat hinnat olivat joko keskimääräistä alhaisemmat tai sijoittuivat vertailluilla verkkosivustoilla laskutettujen hintojen mediaanin vaihteluväliin.

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

(222) Ryanairin mielestä AMS:n lentoasemille tarjoamien palvelujen arvoa ei pidä aliarvioida, jos komissio kaikesta huolimatta päätyy soveltamaan AMS:n sopimuksiin ja lentoasemapalveluja koskeviin Ryanairin sopimuksiin samaa markkinataloussijoittajatestiä (Ryanair vastustaa tätä lähestymistapaa).

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

6.2.2.7 ***Ryanairin 17 päivänä tammikuuta 2014 esittämät huomautukset***

(224) Ryanair on myös esittänyt rahoituskonsulttiyrityksensä laatiman selvityksen periaatteista, joita Ryanairin mukaan pitäisi soveltaa kannattavuuskriteeriin, joka sisältyy sekä Ryanairin ja lentoasemien väliset lentoasemapalvelusopimukset että AMS:n ja samojen lentoasemien väliset markkinointipalvelusopimukset kattavaan markkinataloustoimijatestiin ([33]). Ryanair korostaa, ettei tämä muuta millään tavalla Ryanairin kantaa, jonka mukaan markkinataloustoimijatestiä olisi sovellettava erikseen AMS:n sopimuksiin ja lentoasemapalvelusopimuksiin.

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

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

([32]) Ryanairille laadittu Oxeran selvitys "Are prices set by AMS in line with the market rate?", 20.12.2013.
([33]) Ryanairille laadittu Oxeran selvitys "How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?", 17.1.2014.

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

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

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

6.2.3 AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) AMS toteaa, ettei se ole saanut valtiontukea ja että CCIPB on toiminut siihen nähden markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti.

(231) AMS väittää, että CCIPB:n sille markkinointipalveluista maksamat määrät vastasivat lentoasemalle todellista arvoa tuottavien palvelujen markkinahintaa.

(232) AMS:n mukaan konsultin selvityksessä esitetyt seuraavat kolme väitettä, jotka sisältyvät menettelyn laajentamispäätökseen, ovat virheellisiä jäljempänä esitetyistä syistä:

a) ”Vaikuttaa siltä, että Ryanairin verkkosivustoa voidaan verrata muiden lentoyhtiöiden sivustoihin, joilla ei yleensä ole maksettuja mainoksia eikä lainkaan lentoasemien mainoksia.” AMS:n mukaan on väärin väittää, etteivät muut lentoyhtiöt tarjoa maksullista mainostilaa verkkosivustoillaan. Se toteaa, että vaikka muutkin lentoyhtiöt tarjoavat mainostilaa sivustoillaan, ryanair.com-sivusto on ollut edelläkävijä tässä toiminnassa. AMS väittää Ryanairin sivuston poikkeavan muista, koska se on suosionsa vuoksi mainostajalle erityisen kiinnostava. Sen mukaan mainostaminen ryanair.com-sivustolla on lentoasemille erityisen kannattavaa, koska se tavoittaa kattavasti potentiaaliset matkustajat, mahdollistaa lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavien tulojen kasvattamisen ja lisää lentoaseman kansainvälistä tunnettuutta.

b) ”Lentoasemia ei voida verrata muihin Ryanairin kaltaisten lentoyhtiöiden sivustoilla mahdollisesti mainostaviin tahoihin, koska palvelut, joita lentoasema tarjoaa Ryanairin matkustajille, eivät ole luonteensa vuoksi erotettavissa Ryanairin omista palveluista toisin kuin majoituksen tai autonvuokrauksen kaltaiset muut palvelut.” AMS väittää, että lentoasemien matkustajille tarjoamat palvelut (kuten vähittäismyymälät, pysäköintipaikat ja ravintolat) ovat helposti erotettavissa Ryanairin matkustajilleen tarjoamista palveluista. AMS:n mukaan se, ovatko lentoaseman matkustajille tarjoamat palvelut ”erotettavissa” Ryanairin tarjoamista palveluista vai eivät, ei vaikuta tämänkaltaisen mainonnan hyödyllisyyteen lentoaseman kannalta. AMS toteaa saman perustelun pätevän yksityisiin lentoasemiin, jotka maksavat AMS:n palveluista, ja Ryanairin kumppaneina oleviin hotelleihin ja autovuokraamoihin, joiden palveluista voitaisiin myös todeta, että ne eivät ole (tai ovat) erotettavissa Ryanairin palveluista.

c) ”Lentoasemien ei ole järkevää maksaa lentoyhtiöille siitä, että nämä houkuttelevat asiakkaita kyseisiä lentoasemia käyttäville lennoille, kun lisämatkustajat hyödyttävät suoraan kyseisiä lentoyhtiöitä.” AMS väittää lentoasemien mainostavan ryanair.com-sivustolla, koska ne haluavat lisätä saapuvien matkustajien osuutta kaikista matkustajista. Juuri saapuvat matkustajat kasvattavat yleensä lentoliikenteeseen liittymättömiä lentoasemien tuloja. AMS lisää, että lentoasemat tarvitsevat mainostamista myös saavuttaakseen kansainvälisen maineen ja että niiden mainontatoiminta on verrattavissa sellaisten monikansallisten suuryritysten kuin Coca-Colan, MacDonald’sin tai Niken mainontaan. AMS:n mukaan Ryanairille ei juuri ole väliä sillä, mainostavatko lentoasemat sen sivustolla vai eivät, koska mainonta ei vaikuta Ryanairin kokonaismatkustajamäärään. Sillä, voiko Ryanair hyötyä lentoaseman mainonnasta ryanair.com-sivustolla vai ei, ei ylipäätään ole lentoasemalle kaupallista merkitystä.

(233) AMS korostaa, ettei ole mitään syytä kyseenalaistaa niitä kaupallisia perusteita, jotka vaikuttavat lentoaseman päätökseen mainostaa ryanair.com-sivustolla, koska markkinointipalveluja tarjotaan markkinahintaan. Se lisää, että alueelliset lentoasemat tarvitsevat tämäntyyppistä mainontaa kyetäkseen jatkamaan toimintaansa ja kasvamaan.

(234) AMS katsoo, että lentoasemat voivat lisätä saapuvien matkustajien määrää mainostamalla Ryanairin verkkosivustolla. Saapuvat matkustajat tuottavat lentoasemalle lentoliikenteeseen liittymättömiä tuloja paljon todennäköisemmin kuin ulkomaille lähtevät matkustajat. AMS päättelee tämän perusteella, että on viisaampaa houkutella saapuvia matkustajia mainostamalla Ryanairin verkkosivustolla kuin tavoitella paikallisia matkustajia mainostamalla sanomalehdissä tai muissa tiedotusvälineissä.

(235) AMS väittää, ettei vuoden 2005 suuntaviivoja pidä soveltaa lentoaseman ja markkinointipalvelujen tarjoajan väliseen suhteeseen eikä niiden soveltamiseksi riitä se, että AMS:n emoyhtiö on lentoyhtiö.

6.3 *ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN SEN JÄLKEEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET, KUN* EUROOPAN UNIONIN VIRALLISESSA LEHDESSÄ *OLI JULKAISTU ILMOITUS, JOSSA JÄSENVALTIOITA JA ASIANOMAISIA KEHOTETTIIN ESITTÄMÄÄN HUOMAUTUKSIA UUSIEN SUUNTAVIIVOJEN SOVELTAMISESTA KÄSITELTÄVÄNÄ OLEVIIN ASIOIHIN*

6.3.1 AIR FRANCE

(236) Air France ei hyväksy uusien suuntaviivojen soveltamista asioihin, jotka koskevat lentoasemille myönnettyjä toimintatukia silloinkin, kun tukea on maksettu ennen suuntaviivojen julkistamista, seuraavista syistä:

a) Kyse olisi uusien suuntaviivojen taannehtivasta soveltamisesta, millä suosittaisiin säännöistä piittaamattomia toimijoita oikeuttamalla toimintatapoja, jotka eivät olleet toteuttamisajankohtanaan voimassa olleiden sääntöjen mukaisia. Taannehtiva soveltaminen asettaisi sen sijaan epäedulliseen asemaan toimijat, jotka noudattivat vuoden 2005 suuntaviivoja eivätkä ottaneet vastaan julkisrahoitusta.

b) Uusien suuntaviivojen soveltaminen toimintatukeen, joka on myönnetty lentoasemille ennen niiden voimaantuloa, on yleisten oikeusperiaatteiden ja Euroopan unionin oikeuskäytännön vastaista.

(237) Air France väittää uusien suuntaviivojen suosivan uusia toimijoita ja asettavan kauemmin toimineet epäedulliseen asemaan, sillä uuden lentoyhtiön tarvitsee niiden mukaisesti maksaa vain toimintaansa liittyvät lisäkustannukset. Tällöin syrjitään lentoasemalla kauemmin toimineita lentoyhtiöitä, joilta veloitetaan suuremmat maksut.

(238) Air France muistuttaa vielä, että vaikka on teoriassa helppo noudattaa ehtoa, jonka mukaan lentoaseman infrastruktuurin on oltava syrjimättömästi kaikkien käytettävissä, käytäntö on aivan toinen, sillä tietyt toimintamallit asetetaan tietoisesti epäedulliseen asemaan.

6.3.2 CCIPB

(239) CCIPB viittaa aiempiin huomautuksiinsa ja esittää selvityksen, jossa selostetaan, miksi laiteavustukset olisivat uusien suuntaviivojen 5.1.2 jakson määräysten mukaisia, jos ne katsottaisiin sen saamiksi toimintatuiksi. Näissä määräyksissä nimittäin sallitaan takautuvasti lentoasemille ennen suuntaviivojen voimaantuloa myönnetyt toimintatuet.

6.3.3 TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Kansalaisjärjestö Transport & Environment on esittänyt huomautuksia, joissa moititaan uusia suuntaviivoja sekä komission tähänastisia ilmailualaa koskevia päätöksiä. Niillä väitetään olevan vahingollisia seurauksia ympäristölle.

7. **RANSKAN HUOMAUTUKSET**

7.1 *HUOMAUTUKSET, JOTKA RANSKA ON ESITTÄNYT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEN JÄLKEEN*

7.1.1 VUODEN 2005 LENTOASEMAPALVELUSOPIMUS

(241) Ranska toteaa, että vuoden 2005 lentoasemapalvelusopimuksessa vain toistetaan lentoaseman hintaehdot, jotka ovat julkiset ja joita sovelletaan yhtäläisesti kaikkiin lentoasemalta liikennöiviin lentoyhtiöihin.

(242) Lentoaseman hintasäännöissä todetaan, että paikoitusmaksu peritään vasta, kun lentokone on paikoitettuna lentoasemalla kauemmin kuin kaksi tuntia. Koska Ryanairin lentokoneiden kääntymisaika on yleensä vain 25 minuuttia, on Ranskan mukaan luonnollista, ettei Ryanairiltä yleensä laskuteta paikoitusmaksua.

(243) Myös valaistusmaksu peritään vain, jos valaistusta käytetään (eli öisin tai näkyvyyden ollessa huono). Koska Ryanair lentää vain päivisin, se ei Ranskan mukaan tarvitse valaistuspalvelua, josta ei siksi peritä maksua.

7.1.2 SIVIILI-ILMAILUVERO

(244) Ranska tarkentaa lentoasemaveroja koskevia tietoja, jotka esitetään 4.3.2 jaksossa, ja ilmoittaa lisätietoja siviili-ilmailuverosta.

(245) Siviili-ilmailuverosta säädetään yleisen verolain (code général des impôts) 302 bis K §:ssä. Valtio kantaa veroa lentoyhtiöiltä, ja se on tarkoitettu Ranskan siviili-ilmailuviranomaisen sellaisten tehtävien rahoittamiseen, joita ei rahoiteta toimitetuista palveluista veloitettavilla maksuilla. Vero perustuu matkustajien määrään sekä rahdin ja postin painoon koneen lähtiessä Ranskasta. Sen määrä, joka on sama kaikissa EU:n jäsenvaltioissa ja kaikkialla Ranskassa, vahvistetaan edellä mainitussa pykälässä. Valtio vastaa veron määrän vahvistamisesta ja veron kantamisesta, eivätkä lentoasemien pitäjät osallistu tähän prosessiin.

7.1.3 CCIPB:N JA AMS:N VÄLINEN SOPIMUS

(246) Ranskan viranomaiset toteavat, että CCIPB:n ja AMS:n välisessä sopimuksessa, johon ilmoitusmenettely perustuu, määrätään, että AMS:llä on yksinoikeus tarjota markkinointipalveluja www.ryanair.com-matkasivustolla. Ranska toteaa, että samalla verkkosivustolla myydään myös useilta eurooppalaisilta lentoasemilta lähteviä lentoja.

(247) Ranska huomauttaa CCIPB:n toimittaneen asiakirjoja, joista ilmenevät www.voyages-sncf.com-sivuston kaupalliset ehdot. Sivustolla tarjotut palvelut vaikuttavat huomattavan samankaltaisilta kuin AMS:n kanssa tehdyssä sopimuksessa tarkoitetut palvelut. Näiden palvelujen veroton hinta on Ranskan mukaan […] euroa, eli […] euroa veroineen. Määrä näyttää kuuluvaan samaan suuruusluokkaan kuin Ryanairin tytäryhtiön laskuttamat hinnat.

(248) Ranskan mielestä myös sopimuksen muut piirteet on otettava huomioon. Niitä ovat muun muassa

— viiden vuoden kesto;

— sopimuksen puitteet, etenkin kilpailuttamisen puute avoimen sektorin piiriin kuuluvien palvelujen hankinnassa;

— kyseisten markkinointipalvelujen hinnoitteluperusteet, jotka vahvistetaan etukäteen ja kiinteästi, eikä jälkikäteen www.ryanair.com-sivuston kävijämääriä koskevien tilastotietojen perusteella;

— liitännäispalveluja (autonvuokraus, majoitus) koskevat yksinoikeuslausekkeet, joiden mukaan niitä voivat tarjota vain yritykset, joiden kanssa Ryanair-konserni on tehnyt sopimuksen.

7.2 *RANSKAN KOMMENTIT, JOTKA KOSKEVAT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEN JÄLKEEN ESITETTYJÄ ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSIA*

(249) Ranska ei ole halunnut kommentoida huomautuksia, joita asianomaiset osapuolet ovat esittäneet muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen.

7.3 *HUOMAUTUKSET, JOTKA RANSKA ON ESITTÄNYT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN LAAJENTAMISEN JÄLKEEN*

7.3.1 LENTOYHTIÖILLE MYÖNNETTY OLETETTU TUKI

(250) Ranska katsoo, että sen ratkaisemiseksi, onko kyse taloudellisesta edusta, lentoasemapalvelusopimuksia ja markkinointipalvelusopimuksia on tarkasteltava yhdessä kunkin tarkasteltavan ajanjakson osalta.

(251) Ranskan mielestä markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa on tarkasteltava yhdessä myös seuraavien suhteita Ryanairiin ja AMS:ään: CCIPB kokonaisuudessaan, CCIPB lentoaseman pitäjänä sekä valtio tai muut julkisyhteisöt, jotka valvovat lentoaseman pitäjää tai osallistuvat lentoaseman rahoitukseen.

(252) Ranska toteaa kuitenkin, ettei viranomaisten osallistuminen tiettyyn rahoitukseen perustu ainoastaan lentoaseman kannattavuuskriteereihin, vaan myös laajemmin alueelle lentoasematoiminnasta koituviin taloudellisiin ja sosiaalisiin vaikutuksiin. Näitä vaikutuksia ei Ranskan mukaan oteta huomioon markkinataloustoimija-ajattelussa.

(253) Ranska viittaa Ryanairin liikenteen vaikutuksia koskeviin tutkimuksiin, jotka CCIPB teki vuosina 2005 ja 2011. Näistä tutkimuksista käy Ranskan mukaan ilmi, että Ryanairillä on ollut huomattavia taloudellisia vaikutuksia alueeseen.

(254) Komissio ilmaisee menettelyn laajentamista koskevassa päätöksessään epäilyjä, jotka koskevat Ryanairin kanssa vuonna 2003 tehdyn sopimuksen ja vuoden 2005 sopimusten mukaisesti mahdollisesti myönnettyjen tukitoimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille. Ranska muistuttaa näiden epäilyjen osalta ilmoittaneensa itse nyt käsiteltävästä asiasta tammikuussa 2007 ilmaistakseen omat epäilyksensä ja saadakseen komissiolta päätöksen siitä, ovatko vuoden 2005 sopimusten mukaisesti mahdollisesti myönnetyt tukitoimenpiteet valtiontukea koskevien unionin säännösten mukaisia. Ranska ei tästä syystä katso kykenevänsä osoittamaan toimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille.

(255) Ranska vahvistaa, että CCIPB:n rahoittamien lentoyhtiöiden toimilla on ollut suuri vaikutus alueen talouskehitykseen. Ranska ei kuitenkaan voi todeta, että toimenpiteet soveltuvat sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien sääntöjen nojalla.

7.3.2 LENTOASEMAN SAAMAT RAHOITUSTUET

(256) Valtiontuen sisältymisestä Paun lentoasemalle myönnettyyn rahoitustukeen Ranska katsoo, että kuten useimpien muiden samansuuruisten lentoasemien kohdalla, rahoittavien viranomaisten investointipäätökset eivät perustuneet toimiluvan haltijan maksamaan välittömään vastikkeeseen, vaan lentoasematoiminnan taloudellisiin ja sosiaalisiin vaikutuksiin alueella.

(257) Lisäksi Ranska viittaa turva- ja turvallisuustehtävien rahoittamista koskeviin säännöksiin, jotka esitellään 4.3.2 jaksossa. Ranskan mielestä nämä säännökset estävät sen, että valtion vastuulle kuuluvien turva- ja turvallisuustehtävien suorittamisesta aiheutuneista kustannuksista maksetaan liian suuria korvauksia lentoasemien pitäjille. Määrät, jotka valtio maksaa turvatehtävien (palontorjuntahenkilöstö ja -laitteet tai -ajoneuvot, luonnonvaraisista eläimistä johtuvien vaaratekijöiden torjunta sekä aidat) ja turvallisuustehtävien (matkustajien ja heidän matkatavaroidensa tarkastamiseen tarkoitetut laitteet ja henkilöstö) hoitamisesta aiheutuvien menojen kattamiseksi, eivät Ranskan mukaan näin ollen ole rinnastettavissa valtiontukeen.

7.4 *RANSKAN KOMMENTIT, JOTKA KOSKEVAT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN LAAJENTAMISEN JÄLKEEN ESITETTYJÄ ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSIA*

(258) Ranska ei ole halunnut kommentoida huomautuksia, jotka asianomaiset osapuolet ovat esittäneet muodollisen tutkintamenettelyn laajentamisen jälkeen.

7.5 *RANSKAN HUOMAUTUKSET UUSIEN SUUNTAVIIVOJEN SOVELTAMISESTA TARKASTELTAVAAN ASIAAN*

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

(260) Ranska toteaa kuitenkin, että investointitukia arvioidaan uusien suuntaviivojen nojalla ankarammin kuin aiemmin, koska niissä määrätään, että tuen enimmäisintensiteetit perustuvat lentoaseman kokoon.

7.6 *RANSKAN KOMMENTIT HUOMAUTUKSISTA, JOITA ASIANOMAISET OSAPUOLET OVAT ESITTÄNEET UUSIEN SUUNTAVIIVOJEN SOVELTAMISESTA TARKASTELTAVAAN ASIAAN*

(261) Ranska ei ole halunnut kommentoida huomautuksia, joita asianomaiset osapuolet ovat esittäneet uusien suuntaviivojen soveltamisesta tarkasteltavaan asiaan.

8. **ASIAN ARVIOINTI**

(262) Käsiteltävien toimenpiteiden arvioimiseksi on erotettava toisistaan lentoyhtiöille mahdollisesti myönnetyt tuet (tämän päätöksen 8.1 jakso) ja Paun lentoaseman pitäjälle rahoituksena mahdollisesti myönnetyt tuet (tämän päätöksen 8.2 jakso).

8.1 *LENTOYHTIÖIDEN HYVÄKSI TOTEUTETUT TOIMENPITEET*

8.1.1 SEUT-SOPIMUKSEN 107 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETUN TUEN OLEMASSAOLO

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

(264) Jotta toimenpide voitaisiin määritellä valtiontueksi, seuraavien edellytysten on täytyttävä kumulatiivisesti: 1) toimenpide rahoitetaan valtion varoista, ja se on valtion suorittama, 2) sillä annetaan taloudellinen etu, 3) tämä etu on valikoiva, 4) toimenpide vääristää tai uhkaa väristää kilpailua ja voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja 5) edunsaaja on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys, mikä edellyttää, että se harjoittaa taloudellista toimintaa.

8.1.1.1 ***Valtion varat sopimuksissa, joita CCIPB on tehnyt lentoyhtiöiden kanssa tarkasteltavalla ajanjaksolla***

(265) Markkinointipalvelusopimukset ja lentoasemapalvelusopimukset tehtiin lentoyhtiöiden ja CCIPB:n välillä.

(266) Kauppa- ja teollisuuskamarit ovat Ranskan lainsäädännön mukaan julkisia laitoksia. Ranskan kauppalain L710-1 §:n mukaan kauppa- ja teollisuuskamariverkostoon kuuluvien eri departementeissa toimivien laitosten tai kamarien tehtävänä on valtion välittäjätahoina edustaa teollisuuden, kaupan ja palvelujen etuja suhteessa koti- ja ulkomaisiin viranomaisiin. Niiden toiminta eri toimijoiden välisenä yhteystahona ei vaikuta edustuksellisiin tehtäviin, joita ammatti- tai toimialajärjestöille on uskottu voimassa olevilla laeilla tai hallinnollisilla määräyksillä, tai tehtäviin, joita paikalliset ja alueelliset julkisyhteisöt toteuttavat vapaan harkintansa puitteissa. Verkosto ja sen muodostavat eri departementtien laitokset tai kamarit edistävät osaltaan alueiden taloudellista kehitystä, niiden vetovoiman lisäämistä ja aluesuunnittelua sekä tukevat yrityksiä ja yrittäjäjärjestöjä hoitamalla asetuksella säädetyin edellytyksin kaikki julkisen palvelun tehtävät ja niiden edellyttämät yleishyödylliset tehtävät.

(267) Samassa säännöksessä todetaan vielä, että verkoston jokainen departementtikohtainen laitos tai kamari voi tätä varten – tarvittaessa siihen sovellettavien alakohtaisten suunnitelmien mukaisesti – suorittaa seuraavia tehtäviä:

1. sille laeilla, asetuksilla ja hallinnollisilla määräyksillä uskotut yleishyödylliset tehtävät;

2. yritysten perustajien, yritysten toiminnan jatkajien ja yritysten tukeminen, mentorointi ja neuvonta sekä yhteyksien luominen yritysten välille kilpailuoikeuden voimassa olevien säännösten mukaisesti;

3. yritysten kansainvälisen toiminnan ja niiden tuotteiden viennin tukeminen ja neuvonta yhteistyössä yritysten kansainvälisestä kehityksestä huolehtivan viraston (l'Agence française pour le développement international des entreprises) kanssa;

4. ammatillisen perus- ja jatkokoulutuksen edistäminen etenkin perustamalla, hallinnoimalla tai rahoittamalla julkisia tai yksityisiä oppilaitoksia;

5. laitteiden, etenkin satama- ja lentoasemalaitteiden, perustaminen ja hallinnointi;

6. kaupalliset tehtävät, joita sille on uskonut julkisoikeudellinen yhteisö tai joita sen muiden tehtävien suorittaminen edellyttää;

7. viranomaisten tilaamat asiantuntija- tai konsultointitehtävät tai selvitykset, jotka koskevat teollisuutta, kauppaa, palveluja tai taloudellista kehitystä, ammatillista koulutusta tai aluesuunnittelua, rajoittamatta kuitenkaan laitoksen tai kamarin oma-aloitteisia toimia.

(268) Kauppalain L710-1 §:ssä säädetään myös, että Ranskan kauppa- ja teollisuuskamareiden liitto (Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie), alueelliset kauppa- ja teollisuuskamarit, paikalliset kauppa- ja

teollisuuskamarit sekä kauppa- ja teollisuuskamareiden ryhmittymät (groupements interconsulaires) ovat julkisia laitoksia, jotka ovat valtion valvonnassa ja joita hallinnoivat vaaleilla valitut yritysjohtajat.

(269) Tämä säännös on muuttanut muotoaan tarkasteltavana ajanjaksona eli vuosina 2003–2010, mutta sen perusperiaatteet ovat pysyneet samoina. Kauppa- ja teollisuuskamarit, myös CCIPB, ovat koko tämän ajan pysyneet lain mukaan perustettuina ja valtion valvomina julkisina laitoksina, joiden hallinnoinnista vastaavat vaaleilla valitut yritysjohtajat. Ne ovat toisaalta valtion ”välittäjätahoja”, joiden tarkoituksena ja ensisijaisena tavoitteena on (kauppalain L710-1 §:n mukaan) toteuttaa niille lain nojalla uskottuja yleishyödyllisiä tehtäviä, joista tärkeimmät ovat teollisuuden, kaupan ja palvelujen etujen edustaminen suhteessa julkiseen valtaan, paikallisten yritysten tukeminen sekä alueensa vetovoiman lisääminen ja aluesuunnittelun kehittäminen. Kauppa- ja teollisuuskamareiden teollinen ja kaupallinen toiminta liittyy niiden yleishyödyllisiin päätehtäviin, ja sen tarkoituksena on tukea näiden tehtävien toteuttamista.

(270) On myös syytä todeta, että kansallisessa lainsäädännössä, erityisesti kauppalain L710-1 §:ssä, säädetään kauppa- ja teollisuuskamareiden erityisistä rahoitusjärjestelyistä. Kauppa- ja teollisuuskamarien varat koostuvat erityisesti verovaroista (yleisen verolain 1600 §:ssä säädetty vero kauppa- ja teollisuuskamarien kulujen kattamiseksi), avustuksista tai koulutustoiminnasta ja liikenneinfrastruktuurien hallinnointitoiminnasta saatavista tuloista. Kauppa- ja teollisuuskamarien ei siis tarvitse kattaa kustannuksiaan pelkästään kaupallisilla tuloillaan. Tämä näyttäisi vahvistavan päätelmää siitä, että kauppa- ja teollisuuskamareiden teolliset ja kaupalliset toiminnot liittyvät yleishyödyllisten tehtävien toteuttamiseen, ja niiden tarkoituksena on tukea sitä.

(271) Ranska on vahvistanut tämän päätelmän CCIPB:n osalta toteamalla, että Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamari on 13 000 paikallisen yrityksen etujen laillinen edustaja, joka ajaa niiden asiaa suhteessa julkiseen valtaan sekä paikallisiin ja alueellisiin julkisyhteisöihin. Pau Pyrénées'n lentoaseman hallinnointi nivoutuu Ranskan mukaan luonnollisella tavalla näihin tehtäviin, sillä sen avulla edistetään alueen kasvua ja taloudellista kehittymistä. Kauppa- ja teollisuuskamareilla on siis laissa säädetty yleishyödyllinen tehtävä, joka liittyy muun muassa alueen taloudelliseen kehitykseen ja sen vetovoiman parantamiseen. Edellä mainituista säännöksistä ilmenee Ranskan mukaan myös, että lentoasemalaitteiden hallinnointitehtävä on osa juuri tätä laajempaa tehtävää.

(272) Ranska on todennut vielä, että kauppa- ja teollisuuskamarit toteuttavat ja rahoittavat säännöllisesti lobbaustoimia, joilla pyritään lisäämään niiden alueen vetovoimaa ja markkinoimaan uusia laitteita. Ne toteuttavat myös erityisiä matkailunedistämistoimia osallistumalla alueiden ja departementtien erilaisten matkailualan elinten toimintaan, esimerkiksi alueiden ja departementtien matkailutoimikuntiin, joista säädetään matkailulain (code du tourisme) L131-4 ja L132-3 §:ssä. Alueen vetovoiman lisääminen edellyttää Ranskan mukaan monenlaisia toimia, joilla pyritään houkuttelemaan alueelle pääomaa, markkinoita, yrityksiä, lahjakkaita ihmisiä, opiskelijoita ja matkailijoita, jotka turvaavat yritysten ja alueen elinvoiman. Vetovoimaa lisäävät myös kansainväliset yhteydet, joita halpalentoyhtiöt ja niiden verkkosivustot voivat osaltaan edistää. Ranskan mukaan myös alueen asukkaat vaativat uusia lentoyhteyksiä, monipuolista tarjontaa ja etenkin ”halpapalveluja”, jotta yhteydet muuhun Eurooppaan olisivat helpompia ja edullisempia.

(273) Nämä toteamukset osoittavat kiistatta, että CCIPB:n tärkein tavoite ja tarkoitus ovat samat kuin kaikilla muillakin kauppa- ja teollisuuskamareilla: kaikkien paikallisten yritysten etujen ajaminen ja alueen taloudellinen kehittäminen ja sen vetovoiman lisääminen. Edellä esitetyistä Ranskan toteamuksista käy lisäksi ilmi, etteivät kauppa- ja teollisuuskamarit harjoita kaupallista toimintaa, eli CCIPB ei hallinnoi Paun lentoasemaa, tavoitellakseen voittoa vaan toteuttaakseen sille laissa säädettyjä yleishyödyllisiä tehtäviä. Kuten edellä johdanto-osan 142 kappaleessa todetaan, CCIPB pitää itseään julkisyhteisönä, jonka tarkoituksena ei ole tuottaa voittoa.

(274) Kaiken edellä esitetyn perusteella CCIPB:n kaltaisia kauppa- ja teollisuuskamareita on pidettävä viranomaisina, joiden kaikki päätökset on valtion keskushallinnon tai alueellisten julkisyhteisöjen päätösten tavoin katsottava valtiontukea koskevassa oikeuskäytännössä tarkoitetuiksi valtion päätöksiksi ([34]) ja joiden varat ovat valtion varoja ([35]). Tässä yhteydessä ei juuri ole merkitystä sillä, että kauppa- ja teollisuuskamareita hallinnoivat kauppiaiden, yritysjohtajien ja yritysten edustajien valitsemat henkilöt muiden viranomaisten nimittämien virkamiesten sijaan. Kansalliset parlamentitkin ovat kaikkien äänioikeutettujen kansalaisten valitsemia mutta edustavat valtaa, josta säädetään kaikkien demokraattisten valtioiden perustuslaissa, ja niiden päätökset ovat väistämättä valtion päätöksiä.

([34]) Ks. esim. asia C-303/88, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991 (Kok., s. I-1433, 11 kohta), ja asia T-358/94, Compagnie nationale Air France v. komissio, tuomio 12.12.1996 (Kok., s. II-2109, 58–61 kohta).

([35]) Ks. komission päätös, tehty 14 päivänä heinäkuuta 2004, asiassa C 25/2004, Saksa – DVB-T-verkon käyttöönotto Berlin-Brandenburgissa, johdanto-osan 20 kappale.

(275) Kauppa- ja teollisuuskamarien asema on siksi erilainen kuin julkisten yritysten, joista unionin tuomioistuin on todennut asiassa Stardust Marine ([36]) antamassaan tuomiossa seuraavasti: ”Vaikka valtio voikin nimittäin valvoa julkista yritystä ja käyttää määräysvaltaa sen toteuttamiin toimenpiteisiin nähden, tosiasiallista valvontaa konkreettisessa tapauksessa ei voida automaattisesti olettaa. Julkinen yritys voi toimia enemmän tai vähemmän itsenäisesti riippuen siitä, kuinka paljon valtio on jättänyt sille itsenäistä määräämisvaltaa. Näin ollen se, että julkinen yritys on valtion valvonnassa, ei riitä osoittamaan, että yrityksen toteuttamat toimenpiteet, kuten käsiteltävänä olevat rahoitustuet, johtuvat valtiosta. Lisäksi on tutkittava, ovatko viranomaiset tavalla tai toisella olleet osallisia siihen, että kyseisistä toimenpiteistä päätettiin.”

(276) Taloudellista toimintaa harjoittavan julkisen yrityksen toteuttaman toimenpiteen yhteydessä onkin ratkaistava, ovatko kyseistä yritystä valvovat viranomaiset olleet osallisia kyseiseen toimenpiteeseen esimerkiksi siksi, että ne omistavat osan yrityksen pääomasta. Kauppa- ja teollisuuskamarin asema on toisenlainen, koska se on itse osa julkishallintoa, ”valtion välittäjätaho” tai ”julkisyhteisö”, ja näin ollen viranomainen, joka on perustettu lailla edistämään yleistä etua. Sen ratkaisemiseksi, onko kauppa- ja teollisuuskamarin päätös valtion päätös, ei siksi ole tarpeen selvittää, onko jokin toinen viranomainen (esimerkiksi valtio sanan suppeassa merkityksessä, kunta tai muu paikallinen julkisyhteisö) ollut osallisena siihen, että kyseinen päätös tehtiin. Tällainen päätös täyttää tosiasiassa väistämättä kriteerin, joka koskee toimenpiteiden luokittelua valtion toimenpiteiksi.

(277) Komissio on aiemmin hyväksynyt tämän lähestymistavan päätöksenteossaan vahvistamalla, että koska Varin kauppa- ja teollisuuskamari harjoittaa Ranskan lainsäädännön mukaisena julkisena laitoksena toimintaansa tietyllä maantieteellisellä alueella, sitä johtavat vaaleilla valitut jäsenet ja sillä on käytettävissään verovaroja, jotka on kannettu kauppa- ja yhteisörekisteriin merkityiltä yrityksiltä, se kuuluu komission direktiivissä 2000/52/EY ([37]) tarkoitettujen ”julkisten viranomaisten” ryhmään. Näin ollen ei komission mukaan ole tarpeen todeta, että toimenpide on Stardust Marine -oikeuskäytännössä tarkoitettu valtion toimenpide ([38]).

(278) CCIPB on kiistänyt, että muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevat sopimukset olisivat valtion toimenpiteitä, toteamalla, etteivät valtio tai paikalliset ja alueelliset julkisyhteisöt osallistu sen päätöksentekoon. Tämä väite vaikuttaa edellä esitetyn perusteella tehottomalta, koska CCIPB on itse viranomainen, jonka päätökset ovat väistämättä valtiontukea koskevassa oikeuskäytännössä tarkoitettuja valtion päätöksiä riippumatta siitä, ovatko muut viranomaiset osallistuneet sen päätöksentekoon. Samoista syistä ei ole merkitystä myöskään CCIPB:n väitteellä, jonka mukaan valtion valvonta ei tarkoita valtion määräysvallassa olemista. Kuten edellä johdanto-osan 273 kappaleessa jo muistutetaan, CCIPB toteaa menettelyn aloittamispäätöstä koskevissa huomautuksissaan olevansa julkisyhteisö, jonka tarkoituksena ei ole tuottaa voittoa. Tämä vahvistaa komission väitteen, jonka mukaan CCIPB on viranomainen, jonka kaikki päätökset on katsottava valtion päätöksiksi tarvitsematta tarkistaa, osallistuvatko muut viranomaiset sen päätöksentekoon.

(279) Ryanairin huomautukset ovat tältä osin pääasiassa samanlaiset kuin CCIPB:n. Ryanair katsoo muun muassa, että komission pitäisi tarkastella valtion toimenpiteeksi luokittelemista koskevaa kriteeriä selvittämällä, mikä on ”julkisten viranomaisten” asema Ryanairiä ja AMS:ää koskevissa CCIPB:n päätöksissä. Lisäksi se viittaa korkeimman hallinto-oikeuden lausuntoon, joka näyttäisi osoittavan, että kauppa- ja teollisuuskamarit ovat itsenäisiä suhteessa valtioon sanan suppeassa merkityksessä. Lausunnossa todetaan, että vaikka kauppa- ja teollisuuskamarit ovat sidoksissa valtioon, koska kaikkien julkisten laitosten on oltava teknisesti sidoksissa johonkin oikeushenkilöön, tämä ei sinänsä tarkoita, että ne olisivat valtion määräysvallan alaisia. Ryanair väittää tältä osin, että valtio (sanan suppeassa merkityksessä) on osallisena vain joissakin CCIPB:n päätöksissä, jolloin sille tiedotetaan niistä vasta jälkikäteen. Kaikista edellä esitetyistä syistä näillä väitteillä ei ole merkitystä, koska ei ole tarpeen tutkia, osallistuvatko CCIPB:n päätöksentekoon mahdollisesti muutkin julkiset viranomaiset kuin CCIPB itse.

(280) Myös CCIPB:n väite, jonka mukaan se hallinnoi Paun lentoasemaa yksityisoikeuden sääntöjen mukaan, on merkityksetön, koska tarkasteltavat toimenpiteet on hyväksynyt julkisyhteisö. Tämä tarkoittaa, että ne ovat väistämättä valtion toimenpiteitä ([39]).

([36]) Ks. asia C-482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002 (Kok., s. I-4397, 52 kohta).

([37]) Komission direktiivi 2000/52/EY, annettu 26 päivänä heinäkuuta 2000, jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta annetun komission direktiivin 80/723/ETY muuttamisesta (EYVL L 193, 29.7.2000, s. 75).

([38]) Ks. komission päätös, tehty 22 päivänä kesäkuuta 2006, asiassa N 563/05, Ranska – Ryanairille Toulonin ja Lontoon välisen lentoliikenteen harjoittamiseksi myönnettävä tuki, johdanto-osan 16 kappale.

([39]) Komissio korostaa lisäksi, ettei valtiontukisääntöjä sovellettaessa ole syytä erottaa toisistaan CCIPB:tä ja CCIPB:n yksittäistä yksikköä, jonka tehtävänä on lentoaseman hallinnointi, koska Paun lentoasemaa hallinnoivalla yksiköllä ei ole omaa, CCIPB:sta erillistä oikeushenkilöyttä. Se on vain CCIPB:n sisäisten palvelujen osa, joka voi tehdä itsenäisiä päätöksiä ainoastaan lentoaseman päivittäiseen hallinnointiin liittyvissä asioissa. Muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevat lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimukset allekirjoitti CCIPB:n puheenjohtaja CCIPB:n yleiskokouksen valtuuttamana. Ranska tai asianomaiset osapuolet eivät myöskään ole väittäneet, että muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevia toimenpiteitä olisi pidettävä vain tämän yksikön toimenpiteinä.

(281) Loppupäätelmänä voidaan todeta, että nyt tarkasteltavat eri sopimukset ovat väistämättä valtion tekemiä ja niissä on kyse valtion varojen käyttämisestä.

8.1.1.2 ***Ryanairille, AMS:lle ja Transavialle CCIPB:n kanssa tehdyistä sopimuksista koitunut valikoiva etu tarkasteltavana ajanjaksona***

(282) Sen arvioimiseksi, onko valtion toimenpide tukea, on määritettävä, saako edunsaajayritys sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisten markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaan ([40]).

(283) Tätä analyysia varten kyseisiin toimenpiteisiin on sovellettava markkinataloustoimijatestiä. Siinä selvitetään, olisiko CCIPB:n asemassa oleva hypoteettinen markkinataloustoimija, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä, tehnyt samankaltaiset sopimukset.

(284) Jotta testiä voitaisiin soveltaa moitteettomasti, on aluksi tarkasteltava etenkin seuraavia yleisiä seikkoja:

— Onko markkinointipalvelusopimusta ja sen kanssa samanaikaisesti tehtyä lentoasemapalvelusopimusta tarkasteltava yhdessä vai erikseen ([41])?

— Onko markkinataloustoimijatestiä markkinointipalvelusopimuksiin sovellettaessa CCIPB:n katsottava toimineen Paun lentoaseman pitäjänä vai julkisena viranomaisena, joka hankkii markkinointipalveluja osana paikallistalouden kehittämistehtäväänsä riippumatta tehtävästään lentoaseman pitäjänä?

— Mitä hyötyjä hypoteettinen markkinataloustoimija olisi voinut odottaa saavansa markkinointipalvelusopimuksista CCIPB:n asemassa toimiessaan?

— Mikä merkitys markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa on muodollisessa tutkintamenettelyssä käsiteltyjen lentoasemapalvelusopimusten ehtojen vertaamisella muilla lentoasemilla laskutettuihin lentoasemamaksuihin?

(285) Tarkasteltuaan ensin näitä kysymyksiä komissio soveltaa markkinataloustoimijatestiä kyseessä oleviin eri toimenpiteisiin.

Lentoasemapalvelusopimusten ja markkinointipalvelusopimusten tarkastelu yhdessä

(286) Komissio katsoo menettelyn laajentamista koskevassa päätöksessään, että muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevia sopimuksia eli lentoasemapalvelusopimuksia ja markkinointipalvelusopimuksia on tarkasteltava yhdessä kunkin tarkasteltavan ajanjakson osalta, kunkin kyseessä olevan sopimuksen tekohetkellä. Tässä lähestymistavassa kutakin seuraavista CCIPB:n tekemien sopimusten ryhmistä on pidettävä yhtenä toimenpiteenä:

— Ryanairin kanssa 30 päivänä kesäkuuta 2005 tehty lentoasemapalvelusopimus ja AMS:n kanssa samana päivänä tehty markkinointipalvelusopimus, jotka koskevat Paun ja Lontoo-Stanstedin välistä lentoyhteyttä;

— CCIPB:n Ryanairille lähettämä kirje, joka on päivätty 25 päivänä syyskuuta 2007 ja jossa laajennetaan 30 päivänä kesäkuuta 2005 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen ehdot koskemaan Pau–Charleroi-yhteyttä ([42]), ja samana päivänä AMS:n kanssa tehty markkinointipalvelusopimus;

— CCIPB:n Ryanairille lähettämä kirje, joka on päivätty 17 päivänä maaliskuuta 2008 ja jossa laajennetaan 30 päivänä kesäkuuta 2005 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen ehdot koskemaan Pau–Bristol-yhteyttä, ja samaa yhteyttä koskeva, 31 päivänä maaliskuuta 2008 AMS:n kanssa tehty markkinointipalvelusopimus;

([40]) Ks. erityisesti asia C-342/96, Espanja v. komissio, tuomio 29.4.1999 (Kok., s. I-2459, 41 kohta).

([41]) Tätä kysymystä ei sovelleta 23 päivänä tammikuuta 2006 tehtyyn CCIPB:n ja Transavian väliseen sopimukseen, joka koskee sekä lentoasema- että markkinointipalveluja, eikä 28 päivänä tammikuuta 2003 tehtyyn CCIPB:n ja Ryanairin väliseen sopimukseen, joka sekin sisältää sekä lentoasema- että markkinointipalveluja koskevia määräyksiä.

([42]) Tämän tyyppinen kirje voidaan rinnastaa lentoasemapalvelusopimukseen, koska siinä määritellään lentoasemamaksujen ja maahuolintapalvelumaksujen vahvistamismenettelyt. Se kuuluu tästä lähtien asiakirjoihin, joista käytetään nimitystä ”lentoasemapalvelusopimukset”.

— CCIPB:n Ryanairille lähettämä kirje, joka on päivätty 16 päivänä kesäkuuta 2009 ja jossa laajennetaan 30 päivänä kesäkuuta 2005 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen ehdot koskemaan Pau–Bristol-yhteyttä, ja AMS:n kanssa samana päivänä tehty, samaa yhteyttä koskeva markkinointipalvelusopimus;

— AMS:n kanssa 28 päivänä tammikuuta 2010 tehty markkinointipalvelusopimus, joka koskee Pau–Lontoo-, Pau–Charleroi- ja Pau–Beauvais-yhteyksiä. Samaan aikaan tämän markkinointipalvelusopimuksen kanssa ei ole tehty virallista lentoasemapalvelusopimusta, mutta sellainen oli kuitenkin epäsuorasti olemassa. Tällä tarkoitetaan sitä, että Ryanairiin sovellettiin markkinointipalvelusopimuksessa kuvattujen kolmen lentoyhteyden osalta ([43]) edelleen lentoaseman yleisiä lentoasemamaksuja, jotka hyväksyttiin lentoaseman neuvoa-antavassa talouskomiteassa käytyjen keskustelujen jälkeen, ja maahuolintamaksuja, jotka olivat 30 päivänä kesäkuuta 2005 tehdyssä lentoasemapalvelusopimuksessa määrätyn hinnoittelun mukaisia. Ranska onkin todennut, että 30 päivänä kesäkuuta 2005 tehtyä lentoasemapalvelusopimusta ei uusittu sen umpeutuessa 30 päivänä kesäkuuta 2010 ja että Ryanairiin sovellettiin edelleen lakisääteisten maksujen osalta neuvoa-antavassa talouskomiteassa hyväksyttyä hinnoittelua ja maahuolintamaksujen osalta 30 päivänä kesäkuuta 2005 tehdyn sopimuksen mukaista hinnoittelua.

(287) Ranska on ilmoittanut hyväksyvänsä menettelyn laajentamista koskevassa päätöksessä omaksutun lähestymistavan, jossa rinnakkain tehtyjä lentoasemapalvelusopimuksia ja markkinointipalvelusopimuksia tarkastellaan yhdessä. Eräät asianomaiset osapuolet, esimerkiksi CCIPB ja Ryanair, kuitenkin kiistävät tämän lähestymistavan ja katsovat, että markkinointipalvelusopimuksia on tarkasteltava erikseen.

(288) Asiakirja-aineiston perusteella menettelyn laajentamista koskevassa päätöksessä omaksuttu ja Ranskan hyväksymä lähestymistapa on kuitenkin perusteltu. Transavian osalta ja Ryanairin kanssa vuonna 2003 tehdyn sopimuksen osalta asiasta ei ole epäilystäkään, koska markkinointipalvelut ja lentoasemapalvelut sisältyvät samaan sopimukseen. Johdanto-osan 289–313 kappaleessa esitetyistä syistä tämä pätee myös muihin Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyihin sopimuksiin.

(289) Kukin markkinointipalvelusopimus on ensinnäkin tehty lähes samanaikaisesti lentoasemapalvelusopimuksen kanssa. Markkinointipalvelusopimus ja lentoasemapalvelusopimus tehtiin itse asiassa joka kerta samana päivänä lukuun ottamatta 31 päivänä maaliskuuta 2008 tehtyä markkinointipalvelusopimusta, joka sekin allekirjoitettiin hyvin pian (14 päivää) lentoasemapalvelusopimuksen jälkeen. Molemmat sopimukset koskevat Pau–Bristol-yhteyttä.

(290) Markkinointipalvelu- ja lentoasemapalvelusopimukset tehtiin lisäksi samojen osapuolten välillä. AMS on tosiasiassa Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö, ja sen johto koostuu Ryanairin ylemmästä johdosta ([44]). Ryanair ja AMS muodostavat siis yhden taloudellisen yksikön, koska AMS toimii Ryanairin etujen mukaisesti ja sen määräysvallassa, ja sen tuotto koituu Ryanairin hyödyksi osinkoina tai yhtiön arvon nousuna. Kuten jäljempänä yksityiskohtaisemmin esitetään, markkinointipalvelusopimukset liittyvät lisäksi tiettyihin Ryanairin Paun lentoasemalta liikennöimiin reitteihin. Markkinointipalvelusopimuksissa todetaankin, että niiden perustana on Ryanairin sitoutuminen kyseisten reittien liikennöintiin. Lisäksi ne tehtiin samaan aikaan kuin samoihin reitteihin liittyvät CCIPB:n ja Ryanairin väliset lentoasemapalvelusopimukset. Näin ollen se, että CCIPB teki markkinointipalvelusopimukset AMS:n eikä Ryanairin kanssa, ei estä pitämästä samanaikaisesti tehtyjä markkinointipalvelusopimusta ja lentoasemapalvelusopimusta vain yhtenä liiketoimena erityisesti sovellettaessa kyseisiin sopimuksiin markkinataloustoimijatestiä, eikä sitä, että tässä tarkastelussa Ryanairin ja AMS:n on katsottava muodostavan yhden taloudellisen yksikön.

(291) Johdanto-osan 292–313 kappaleessa esitetään lisäksi joitakin seikkoja, jotka osoittavat, että kunkin markkinointipalvelusopimuksen ja sen kanssa samanaikaisesti tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen välillä oli muitakin erittäin läheisiä kytköksiä.

(292) Esimerkiksi 30 päivänä kesäkuuta 2005 allekirjoitettu markkinointipalvelusopimus tehtiin viideksi vuodeksi kuten samana päivänä tehty lentoasemapalvelusopimuskin, jossa Ryanair sitoutui liikennöimään päivittäin Lontoon ja Paun välistä reittiä. Kyseisessä markkinointipalvelusopimuksessa vahvistetaan myös nimenomainen yhteys sen ja lentoasemapalvelusopimuksessa tarkoitettujen lentoliikennepalvelujen välillä, kun siinä todetaan sopimuksen perustuvan Ryanairin sitoumukseen liikennöidä päivittäin Paun ja Lontoon (Stansted) välistä yhteyttä. Tämä virke osoittaa yksiselitteisesti, että markkinointipalvelusopimusta ei mitä todennäköisimmin olisi olemassa, jollei Ryanair liikennöisi lentoasemapalvelusopimuksessa tarkoitettua reittiä.

([43]) Tämän markkinointipalvelusopimuksen mukaan Ryanair sitoutuu liikennöimään kyseisiä kolmea yhteyttä samassa sopimuksessa täsmennetyin ehdoin.

([44]) Ks. Akvitanian alueellisen tilintarkastuskamarin CCIPB:tä käsittelevä raportti, joka mainitaan johdanto-osan 72 kappaleessa ja jossa todetaan AMS:n olevan vain Ryanairin jatke, jota johtaa kaksi Ryanairin ylimpään johtoon kuuluvaa henkilöä.

(293) Kesäkuun 30 päivänä 2005 tehdyn markkinointipalvelusopimuksen johdanto-osassa todetaan myös, että Airport Marketing Services Limited on teknisistä syistä ainoa yhtiö, joka voi markkinoida Paun ja Béarnin aluetta alkuperäisen ja yksinoikeutetun www.ryanair.com-sivuston välityksellä tarkoituksena edistää Ryanairin lentolippujen varaamista Pauhon. Virke näyttäisi vahvistavan, että markkinointipalvelusopimuksen keskeisenä tavoitteena ei ole markkinoida yleisesti Paun ja Béarnin aluetta, vaan nimenomaan maksimoida lippujen myynti Ryanairin Paun-lennoille markkinoimalla kyseistä aluetta.

(294) Markkinointipalvelusopimuksen mukaan palvelut, joita AMS:n on määrä tarjota, koostuvat viestien ja linkkien lisäämisestä Ryanairin verkkosivuston Pauta koskevalle sivulle sekä CCIPB:n osoittamalle sivustolle ohjaavan linkin lisäämisestä saman sivuston englantilaiselle etusivulle. Ryanairin verkkosivuston Pauta koskeva sivu on kuitenkin tarkoitettu ennen kaikkea henkilöille, jotka ovat jo päättäneet käyttää Ryanairin Pauhon liikennöimää reittiä tai todennäköisesti suunnittelevat tekevänsä niin. Verkkosivuston etusivu on tietenkin tarkoitettu paljon suuremmalle yleisölle, mutta markkinointipalvelusopimus koskee vain sen englantilaista versiota. Tämä on lisäosoitus siitä, että markkinointipalvelujen tarkoituksena on ennen kaikkea markkinoida Ryanairin Paun ja Lontoon välistä lentoyhteyttä eikä yleisesti matkustamista Pauhon ja sitä ympäröivälle alueelle. Jos tarkoituksena olisi Paun ja sen alueen markkinointi kaikille sellaisille turisteille ja liikematkailijoille, jotka saattavat olla kiinnostuneita alueesta, CCIPB olisi todennäköisesti pyytänyt, että sen valitsemalle sivustolle ohjaava linkki asetettaisiin kaikille tai ainakin useille Ryanairin verkkosivuston erikielisille etusivuille eikä vain englanninkieliselle.

(295) Kesäkuun 30 päivänä 2005 tehdyssä markkinointipalvelusopimuksessa määrätään vielä, että jos olennaiset kaupalliset edellytykset, esimerkiksi sopimuksen ansiosta saavutettu saapuvien matkustajien määrä, muuttuvat merkittävästi sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen, osapuolet sitoutuvat vilpittömässä mielessä muuttamaan sopimusta kyseisen muutoksen huomioon ottamiseksi. Saapuvien matkustajien määrän todetaan siis olevan markkinointipalvelusopimuksen ”olennainen kaupallinen edellytys”, mikä on sekin omiaan osoittamaan, ettei sopimuksella pyritä ensi sijassa lisäämään matkailijamääriä Paussa ja sen alueella yleisesti, vaan nimenomaan maksimoimaan Ryanairin lennoilla Pauhon matkustavien määrä.

(296) Muissa markkinointipalvelusopimuksissa on samantapaisia kohtia. Syyskuun 25 päivänä 2007 tehdyn markkinointipalvelusopimuksen kesto oli viisi vuotta. Tämä vastaa ajanjaksoa, joksi 30 päivänä kesäkuuta 2005 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen ehdot laajennettiin koskemaan Pau–Charleroi-yhteyttä CCIPB:n Ryanairille 25 päivänä syyskuuta 2007 osoittamalla kirjeellä. Markkinointipalvelusopimuksessa todetaan vielä, että sen perustana on Ryanairin sitoutuminen Paun ja Charleroin välisen yhteyden liikennöintiin kolme kertaa viikossa koko liikennöintivuoden ajan, jollei ylivoimaisesta esteestä muuta johdu. Sopimuksen mukaan tämä tarjoaa CCIPB:lle tilaisuuden mainostaa Pau-Béarnin ja sen alueen matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksia suurelle määrälle turisteja ja liikematkailijoita, jotka käyvät www.ryanair.com-sivustolla, ja houkutella Pau-Béarniin lisää Belgiasta tulevia lentomatkustajia, joilla on paljon ostovoimaa.

(297) Sen johdanto-osassa todetaan lisäksi, että Airport Marketing Services on ainoa yhtiö, joka kykenee tavoittamaan suuren määrän Ryanairin mahdollisia matkustajia alueen matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksien markkinoimiseksi. Nämä toteamukset ovat omiaan osoittamaan, ettei sopimuksella ensi sijassa pyritä yleisesti lisäämään Paun ja sen alueen kävijämääriä, vaan nimenomaan maksimoimaan Charleroi–Pau-yhteyttä koskevien Ryanairin lentolippujen myynti.

(298) Markkinointipalvelusopimuksen mukaan palvelut, joita AMS:n on määrä tarjota, koostuvat CCIPB:n osoittamalle sivustolle ohjaavan linkin lisäämisestä Ryanairin verkkosivuston belgialaiselle ja alankomaalaiselle etusivulle. Markkinointipalvelut eivät siis kohdistu kaikkiin henkilöihin, jotka saattaisivat olla houkuteltavissa viettämään aikaa Paussa tai sitä ympäröivällä alueella, vaan niillä tavoitellaan nimenomaisesti henkilöitä, jotka kaikkein todennäköisimmin käyttävät Charleroin ja Paun välistä Ryanairin lentoyhteyttä, eli Belgian ja Alankomaiden asukkaita.

(299) Maaliskuun 31 päivänä 2008 tehty markkinointipalvelusopimus koskee 16 päivän toukokuuta ja 13 päivän syyskuuta 2008 välistä aikaa, joka vastaa ajanjaksoa, jona Ryanair sitoutui liikennöimään Paun ja Bristolin välistä yhteyttä. Tämä käy ilmi sopimuksesta, jossa todetaan, että sen perustana on Ryanairin sitoutuminen Paun ja Bristolin välisen yhteyden liikennöintiin kolme kertaa viikossa 16 päivän toukokuuta 2008 ja 13 päivän syyskuuta 2008 välisenä aikana yhden liikennöintivuoden ajan, jollei ylivoimaisesta esteestä muuta johdu. Sopimuksen mukaan tämä tarjoaa CCIPB:lle tilaisuuden markkinoida Pau-Béarnin ja sen alueen matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksia suurelle määrälle turisteja ja liikematkailijoita, jotka käyvät www.ryanair.com-sivustolla, ja houkutella Pau-Béarniin lisää Yhdistyneestä kuningaskunnasta tulevia lentomatkustajia, joilla on paljon ostovoimaa ([45]).

([45]) Vapaa käännös seuraavasta alkuperäisestä englanninkielisestä tekstistä: ”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 the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN”.

(300) Sen johdanto-osassa todetaankin, että Airport Marketing Services on ainoa yhtiö, joka kykenee tavoittamaan suuren määrän Ryanairin mahdollisia matkustajia markkinoidakseen heille alueen matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksia ([46]). Markkinointipalvelusopimuksen mukaan palvelut, joita AMS:n on määrä tarjota, koostuvat CCIPB:n osoittamalle sivustolle ohjaavan linkin lisäämisestä Ryanairin verkkosivuston englantilaiselle etusivulle.

(301) Kesäkuun 16 päivänä 2009 tehty markkinointipalvelusopimus koskee puolestaan 1 päivän huhtikuuta ja 24 päivän lokakuuta 2009 välistä aikaa eli ajanjaksoa, jona Ryanair sitoutui liikennöimään Paun ja Bristolin välistä yhteyttä. Tämä käy ilmi sopimuksen virkkeestä, jossa todetaan sopimuksen perustana olevan Ryanairin sitoutuminen Paun ja Bristolin välisen yhteyden liikennöintiin kaksi kertaa viikossa yhden liikennöintivuoden ajan 1 päivän huhtikuuta 2009 ja 24 päivän lokakuuta 2009 välisenä aikana, eli 60 suunniteltua lentoa vuoden 2009 koko lento-ohjelman puitteissa, jollei ylivoimaisesta esteestä muuta johdu. Sopimuksen mukaan tämä tarjoaa CCIPB:lle tilaisuuden mainostaa Pau-Béarnin ja sen alueen matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksia suurelle määrälle turisteja ja liikematkailijoita, jotka käyvät www.ryanair.com-sivustolla, ja houkutella Pau-Béarniin lisää Yhdistyneestä kuningaskunnasta tulevia lentomatkustajia, joilla on paljon ostovoimaa.

(302) Sen johdanto-osassa todetaan lisäksi, että Airport Marketing Services on ainoa yhtiö, joka kykenee tavoittamaan suuren määrän Ryanairin mahdollisia matkustajia ja siten markkinoimaan alueen matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksia. Markkinointipalvelusopimuksen mukaan palvelut, joita AMS:n on määrä tarjota, koostuvat CCIPB:n osoittamalle sivustolle ohjaavan linkin lisäämisestä Ryanairin verkkosivuston englantilaiselle etusivulle.

(303) Tammikuun 28 päivänä 2010 tehdyssä markkinointipalvelusopimuksessa määrätään, että sitä sovelletaan yhden vuoden ajan niiden lentoliikennepalvelujen käynnistymisestä, joita Ryanair on sitoutunut liikennöimään reiteillä Pau–Lontoo, Pau–Charleroi ja Pau–Beauvais saman sopimuksen 1 kohdan mukaisesti. Määräyksestä itsestään käy ilmi, että markkinointipalvelusopimuksen ja kyseisten lentoasemapalvelujen välillä on selvä yhteys. Markkinointipalvelusopimuksen 1 kohdassa täsmennetään lisäksi, että sen perustana on Ryanairin sitoutuminen avaamaan seuraavat reitit ja liikennöimään niillä:

— Pau–Lontoo (Stansted) 30 päivästä maaliskuuta 2010, kolme lentoa viikossa koko vuoden ajan;

— Pau–Charleroi 30 päivästä maaliskuuta 2010, kolme lentoa viikossa kesäkauden ajan;

— Pau–Beauvais huhtikuusta 2010, kolme lentoa viikossa kesäkauden ajan.

Sopimuksen mukaan tämä tarjoaa CCIPB:lle tilaisuuden markkinoida Pau-Béarnin ja sen alueen yrityksiä sekä matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksia suurelle määrälle turisteja ja liikematkailijoita, jotka käyvät www.ryanair.com-sivustolla, ja houkutella Pau-Béarniin lisää lentomatkustajia, joilla on paljon ostovoimaa ([47]).

(304) Sopimuksen johdanto-osassa todetaan myös, että Airport Marketing Services on ainoa yhtiö, joka kykenee tavoittamaan suuren määrän Ryanairin mahdollisia matkustajia markkinoidakseen alueen yrityksiä sekä matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksia ([48]). Vuoden 2010 sopimuksessa määrätään vuoden 2005 markkinointipalvelusopimuksen tavoin, että palvelut, joita AMS:n on määrä tarjota, koostuvat viestien ja linkkien lisäämisestä Ryanairin verkkosivuston Pauta koskevalle sivulle sekä CCIPB:n osoittamalle sivustolle ohjaavan linkin lisäämisestä i) Ryanairin verkkosivuston englantilaiselle etusivulle Lontoo-reitin osalta, ii) Ryanairin verkkosivuston belgialaiselle ja alankomaalaiselle etusivulle Charleroi-reitin osalta ja iii) Ryanairin verkkosivuston ranskalaiselle etusivulle Beauvais-reitin osalta. Sopimuksessa täsmennetään vielä, että jos sen 1 kohdassa mainituista Ryanairin lentoliikennepalveluista Lontooseen, Charleroihan ja Beauvais'hen ei ole ilmoitettu tai niitä ei ole käynnistetty helmikuuhun 2010 mennessä, sopimus raukeaa aiheuttamatta kummallekaan osapuolelle velvoitteita. Tämä määräys luo siis lisäkytköksen markkinointipalvelusopimuksen ja Ryanairin liikennöimien Lontoon-, Charleroin- ja Beauvais'n-reittien välille.

([46]) Vapaa käännös seuraavasta alkuperäisestä englanninkielisestä tekstistä: "(…) [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]) Vapaa käännös seuraavasta alkuperäisestä englanninkielisestä tekstistä: "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]) Ks. alaviite 46.

(305) Nämä eri markkinointipalvelusopimuksiin liittyvät tekijät osoittavat, että sopimusten mukaiset markkinointipalvelut ovat sekä kestoltaan että luonteeltaan läheisesti sidoksissa Ryanairin tarjoamiin lentoliikennepalveluihin, jotka mainitaan markkinointipalvelusopimuksissa ja jotka ovat vastaavien lentoasemapalvelusopimusten kohteina. Markkinointipalvelusopimuksissa jopa todetaan, että ne perustuvat Ryanairin sitoumukseen liikennöidä kyseisiä lentoreittejä. Markkinointipalvelujen tarkoituksena ei suinkaan ole lisätä Paussa ja sitä ympäröivällä alueella vierailevien turistien ja liikematkailijoiden määriä yleisesti ja erotuksetta, vaan ne kohdistuvat nimenomaisesti henkilöihin, jotka todennäköisesti käyttävät markkinointipalvelusopimuksissa tarkoitettuja Ryanairin lentoliikennepalveluja, ja niiden ensisijaisena tavoitteena on näiden palvelujen mainostaminen.

(306) Markkinointipalvelusopimuksia ei näin ollen voida erottaa niiden taustalla olevista lentoasemapalvelusopimuksista tai lentoliikennepalveluista, jotka ovat lentoasemapalvelusopimusten kohteena. Lisäksi johdanto-osan 286–305 kappaleessa esitetyt tosiseikat osoittavat, että jos kyseisiä lentoyhteyksiä ei olisi ollut (eikä siis myöskään niihin liittyviä lentoasemapalvelusopimuksia), markkinointipalvelusopimuksia ei olisi tehty. Kuten johdanto-osan 286–305 kappaleessa todetaan, markkinointipalvelusopimuksissa mainitaan itse asiassa nimenomaisesti, että ne perustuvat Ryanairin sitoumukseen liikennöidä tiettyjä lentoyhteyksiä, ja lisäksi niissä tarkoitettujen markkinointipalvelujen tarkoituksena on ensisijaisesti mainostaa näitä lentoyhteyksiä.

(307) CCIPB:n väite, jonka mukaan markkinointipalvelu- ja lentoasemapalvelusopimuksia olisi tarkasteltava erikseen, koska kullakin on oma tarkoituksensa, on tältä osin tehoton. Edellä esitetyn perusteella on nimittäin selvää, että markkinointipalvelusopimukset ovat lentoasemapalvelusopimusten kanssa erottamaton osa Ryanairin ja CCIPB:n välisiä kaupallisia suhteita, jotka koskevat näissä kahdessa sopimuksessa tarkoitettujen lentoyhteyksien liikennöintiä.

(308) Vaikuttaa lisäksi siltä, että CCIPB ei järjestänyt kaikille samantyyppisiä palveluja tarjoaville yhtiöille avointa tarjouskilpailua ([49]) ennen markkinointipalvelusopimusten allekirjoittamista eikä edes kuullut mahdollisia muita palveluntarjoajia vertaillakseen niiden tarjouksia. Se ei yleisemminkään harkinnut markkinointipalvelujen tarjoajiksi muita palveluntarjoajia kuin kyseisiä lentoyhtiöitä tai niiden tytäryhtiöitä. Tämä vahvistaa sen, että markkinointipalvelusopimusten ja Ryanairin Pausta liikennöimien lentoyhteyksien välillä oli läheinen riippuvuussuhde. Jos markkinointipalvelusopimukset olisivat olleet täysin riippumattomia lentoasemapalvelusopimuksista, CCIPB olisi todennäköisesti neuvotellut muidenkin palveluntarjoajien kuin AMS:n kanssa jo siksikin, että se on julkinen elin, joka käyttää hankinnoissaan usein kilpailutusta.

(309) Vaikuttaa lisäksi siltä, että kaikkien lentoasemapalvelusopimusten ehtona oli markkinointipalvelusopimusten tekeminen.

(310) Ranskan mukaan vuoden 2005 kaksi sopimusta (30 päivänä kesäkuuta 2005 tehdyt lentoasemapalvelusopimus ja markkinointipalvelusopimus) liittyvät ensinnäkin kiinteästi toisiinsa, vaikka ne ovat oikeudellisesti toisistaan riippumattomia ([50]). Ranska on myös todennut, ettei Ryanairin kanssa tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen ja Ryanairin kokonaan omistaman tytäryhtiön AMS:n kanssa tehdyn markkinointipalvelusopimuksen välistä läheistä suhdetta voida kiistää ([51]). Koska vuoden 2005 sopimukset ovat hyvin samankaltaisia kuin Ryanairin ja AMS:n kanssa myöhemmin tehdyt sopimukset, Ranskan edellä mainitut huomautukset voidaan helposti laajentaa koskemaan näitä myöhempiä sopimuksia.

(311) Ranska toteaa myös 30 päivänä toukokuuta 2011 päivätyssä kirjeessään, että CCIPB ”saatiin tekemään” 30 päivänä kesäkuuta 2005 allekirjoitetut sopimukset. Se myös muistuttaa samassa kirjeessä, että sen jälkeen, kun AMS:n sopimusta ei jatkettu, Ryanair päätti – ilmoittamatta asiasta kirjallisesti CCIPB:lle – olla jatkamatta lentojaan Pau-Pyrénées'n lentoasemalle kansainvälisen ilmakuljetusliiton IATA:n kesän 2011 liikennekaudesta lähtien (huhtikuu 2011). Tämä viittaa siihen, että ainakin joissakin tapauksissa Ryanair ei suostu liikennöimään lentoyhteyttä, jos lentoasema perii siltä yleiset lentoasemamaksut ilman, että lentoaseman pitäjällä on markkinointipalvelusopimus AMS:n kanssa.

(312) Myös CRC on omaksunut tämän lähestymistavan 5 päivänä tammikuuta 2007 päivätyssä raportissaan ([52]).

([49]) Lukuun ottamatta Air & Cosmos -aikakauslehdessä julkaistua ilmoitusta, johon ei saatu vastauksia. Ks. johdanto-osan 132 kappale.
([50]) Ranskan viranomaisten 13 päivänä heinäkuuta 2007 päivätty kirje.
([51]) Ranskan viranomaisten 30 päivänä toukokuuta 2011 päivätty kirje.
([52]) Raportissa huomautetaan, että kyseinen palvelusopimus on todellisuudessa Ryanairille myönnetty rahoitustuki, joka on sääntöjenvastainen, koska siitä ei ole ilmoitettu etukäteen komissiolle, ja että kauppa- ja teollisuuskamari on turvautunut uuteen oikeudelliseen järjestelyyn kiertääkseen hallinto-oikeuden päätöksen (jonka mukaan Ryanairin kanssa vuonna 2003 tehty sopimus merkitsi sääntöjenvastaista valtiontukea) vaikutukset.

(313) Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että kukin markkinointipalvelusopimus liittyy erottamattomasti taustallaan olevaan lentoasemapalvelusopimukseen ja muodostaa sen kanssa yhden liiketoimen eikä sitä olisi todennäköisesti tehty, jos näissä kyseisissä kahdessa sopimuksessa tarkoitettuja lentoyhteyksiä koskevaa lentoasemapalvelusopimusta ei olisi ollut. Sen ratkaisemiseksi, ovatko eri markkinointipalvelusopimukset valtiontukea, kutakin markkinointipalvelusopimusta ja sen kanssa samanaikaisesti tehtyä lentoasemapalvelusopimusta on näin ollen tarkasteltava yhtenä toimenpiteenä.

Markkinataloustoimijatestin soveltaminen CCIPB:n tekemiin markkinointipalvelusopimuksiin

(314) Markkinataloustoimijatestin soveltamiseksi markkinointipalvelusopimuksiin on ratkaistava, mihin hypoteettiseen markkinataloustoimijaan CCIPB:n toimia olisi verrattava.

(315) CCIPB:n voitaisiin ensinnäkin katsoa tehneen markkinointipalvelusopimukset lentoaseman pitäjänä ([53]), jolloin sen toimia olisi verrattava hypoteettiseen lentoaseman pitäjään, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä.

(316) CCIPB:n voitaisiin myös katsoa toimineen julkisyhteisönä, jolla on yleishyödyllinen tehtävä: Paun ja sitä ympäröivän alueen taloudellinen kehittäminen. Tällöin se olisi ostanut markkinointipalvelut tämän tehtävän suorittamiseksi riippumatta asemastaan Paun lentoaseman pitäjänä. Jälkimmäisessä tapauksessa olisi oikeuskäytännön mukaan varmistettava, että kyseiset palvelut vastaavat julkisen ostajan ”todellisia tarpeita”, ja toisaalta, että ne on hankittu ”markkinahintaan” tai sitä alempaan hintaan ([54]). Toisin sanoen on varmistettava, että markkinataloustoimija, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä ja joka olisi tarvinnut samankaltaisia palveluja (mutta joka ei välttämättä olisi ollut lentoaseman pitäjä), olisi ollut valmis hyväksymään samankaltaiset ehdot kuin CCIPB.

(317) Jotkin asianomaiset osapuolet näyttävät huomautuksissaan kannattavan jälkimmäistä lähestymistapaa ainakin epäsuorasti. Etenkin Ryanair on esittänyt edellä mainitussa, 20 päivänä joulukuuta 2013 päivätyssä selvityksessään seikkoja, joiden tarkoituksena on osoittaa, että AMS:n markkinointipalvelujen hinnat eivät ylitä kyseisten kaltaisten palvelujen markkinahinnaksi katsottavaa hintaa. Se on lisäksi väittänyt, että lentoasemien pitäjät eivät eroa AMS:n muuntyyppisistä asiakkaista.

(318) CCIPB on toimittanut samansuuntaisia tietoja toteamalla, että on muistettava CCIPB:n tehtävänä olevan toiminta-alueensa taloudellisen vetovoiman kehittäminen. CCIPB toteaa, että markkinointipalveluista maksetut määrät ovat mahdollistaneet Paun ja sitä ympäröivän alueen vahvuuksien markkinoinnin ja että Ryanairin matkustajien vuonna 2010 oleskelujensa aikana käyttämät 56 miljoonaa euroa ovat hyödyttäneet suoraan majoitus- ja ravintolapalveluja, kiinteistöalaa sekä kaupan alaa (vuonna 2005 määrä oli 8 miljoonaa euroa, mikä on erittäin alhainen oletus verrattuna muiden lentoasemien toteuttamiin vaikutusarviointeihin). CCIPB:n mukaan tämä viittaa siihen, että sen toimia on tarkasteltava sellaisen julkisen ostajan toimina, joka hankkii yleishyödyllisen tehtävänsä toteuttamiseksi tarvitsemiaan palveluja.

(319) Komissio huomauttaa tässä yhteydessä, että väite on ristiriidassa sen väitteen kanssa, että kyseessä olevia toimenpiteitä koskevat CCIPB:n päätökset eivät ole valtion päätöksiä. Jos CCIPB väittää allekirjoittaneensa sopimukset paikallistalouden kehittämistehtävänsä suorittamiseksi, sen on väistämättä myönnettävä toimineensa tyypillisen paikallisviranomaisen tavoin.

(320) Komissio katsoo toisaalta, että edellä mainituista kahdesta ratkaisusta jälkimmäinen on hylättävä, koska se tarkoittaisi sen unohtamista, ettei lentoasemapalvelusopimuksia voida erottaa niitä vastaavista markkinointipalvelusopimuksista, kuten edellä on osoitettu. Se tarkoittaisi itse asiassa, että CCIPB:n katsottaisiin allekirjoittaneen markkinointipalvelusopimukset ottamatta huomioon Ryanairin sen hallinnoimalta lentoasemalta liikennöimiä lentoyhteyksiä ja että se olisi allekirjoittanut mainitut sopimukset vaikka kyseisiä lentoyhteyksiä ja niitä vastaavia lentoasemapalvelusopimuksia ei olisi ollut. Johdanto-osan 286–313 kappaleessa esitetyistä syistä tällainen oletus on erittäin epätodennäköinen.

(321) Vaikka jälkimmäistä lähestymistapaa käytettäisiinkin, se ei lisäksi kuitenkaan johtaisi siihen päätelmään, että markkinointipalvelusopimuksilla ei myönnetty Ryanairille ja AMS:lle taloudellista etua.

([53]) Tällöin ei otettaisi huomioon mahdollisia paikallisen talouden kehittämistavoitteita, joihin CCIPB on saattanut pyrkiä tehdessään kyseiset sopimukset.

([54]) Ks. esim. asia T-14/96, BAI v. komissio, tuomio 28.1.1999 (Kok., s. II-139, 75 ja 76 kohta), ja yhdistetyt asiat T-116/01 ja T-118/01, P & O European Ferries (Vizcaya), SA ja Diputación Foral de Vizcaya v. komissio, tuomio 5.8.2003 (Kok., s. II-2957, 117 kohta).

(322) Kuten johdanto-osan 316 kappaleessa todetaan, ei nimittäin riitä, että julkisyhteisön ostot suoritetaan ”markkinahintaan” tai sitä alempaan hintaan, jotta niitä ei pidettäisi myyjälle annettuna taloudellisena etuna. Niiden on myös vastattava julkisen ostajan ”todellisia tarpeita”.

(323) Ei voida täysin sulkea pois sitä, että suorittaessaan Paun ja sitä ympäröivän alueen taloudellista kehittämistehtävää CCIPB katsoo tarvitsevansa kaupallisia palveluja toteuttaakseen alueen markkinointitoimia. Tarkasteltavassa tapauksessa on kuitenkin kyseessä markkinointi, jonka tarkoituksena on edistää tiettyjen kahden yhtiön kaupallista toimintaa: Ryanairin ja CCIPB:n itsensä sen toimiessa Paun lentoaseman pitäjänä. Julkisyhteisö ei voi katsoa, että markkinointipalvelut, joiden ensisijaisena tarkoituksena on yhden yrityksen tai joidenkin tiettyjen yritysten toiminnan markkinointi, ovat osa sen varsinaista tehtävää, joka on paikallistalouden kehittäminen. Tällaisen julkisyhteisön on itse asiassa loogista lähteä siitä, että paikallisten yritysten on huolehdittava itse markkinointitoimistaan tai niiden rahoittamisesta ja että sen omat toimet rajoittuvat alueen ja paikallisen elinkeinoelämän yleiseen markkinointiin kohdentumatta yksittäisiin yrityksiin.

(324) Muunlainen lähestymistapa tarkoittaisi, että julkisyhteisö, jonka tehtävänä on paikallisen talouden kehittäminen, voisi – ilman, että sitä pidettäisiin valtiontukena – hankkia markkinointipalveluja, joiden tarkoituksena on mainostaa ensisijaisesti tiettyjen paikallisten yritysten tuotteita tai palveluja, sillä perusteella, että kyseisillä palveluilla edistetään paikallisen talouden kehittymistä ja että ne hankitaan ”markkinahintaan”. Tällainen toimintatapa tarkoittaisi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan kiertämistä.

(325) Näin ollen on ilmeistä, että CCIPB:n AMS:ltä hankkimien markkinointipalvelujen ei voida katsoa vastaavan paikallisen talouden kehittämistehtävää toteuttavan ja julkisyhteisönä toimivan CCIPB:n ”todellisia tarpeita”. Tämän päätelmän vahvistavat eräät Ranskan toimittamat tiedot, joiden mukaan muut kuin lentoaseman pitäjinä toimivat kauppa- ja teollisuuskamarit eivät epäilemättä yleensä osta markkinointipalveluja lentoyhtiöiltä ([55]).

(326) Näin ollen johdanto-osan 316–321 kappaleessa esitetty jälkimmäinen lähestymistapa johtaisi siihen, että markkinointipalvelusopimusten todettaisiin tuottavan taloudellista etua kyseiset palvelut toimittaneille yrityksille ja markkinointipalveluista suoraan hyötyneille lentoyhtiöille. AMS:n kanssa tehdyt markkinointipalvelusopimukset katsottaisiin tueksi, joka on myönnetty markkinointipalveluja toimittavalle AMS:lle ja kyseisistä palveluista suoraan ja varsinaisesti hyötyvälle Ryanairille.

(327) Kun julkisyhteisö tekee yleishyödyllisten tehtäviensä toteuttamiseen liittyviä ostoja, sen odotetaan lisäksi yleensä minimoivan kulunsa järjestämällä tarjouspyynnön tai ainakin neuvottelemalla useiden palveluntarjoajien kanssa ja vertailemalla niiden tarjouksia. Tämä koskee etenkin hyvin yksilöllisiä tavaroita ja palveluja, joille ei ole olemassa ilmeistä viitemarkkinahintaa ja jollaisia markkinointipalvelut selvästi ovat. Tarkasteltavassa tapauksessa markkinointipalvelusopimukset eivät kuitenkaan perustu tarjouskilpailuun. CCIPB:n julkistamalla hankepyynnöllä ei onnistuttu löytämään lentoyhtiötä, joka olisi ollut valmis liikennöimään Paun lentoasemalta kaavailluilla ehdoilla ([56]). Tämä seikka vahvistaa sen, ettei jälkimmäistä lähestymistapaa voida soveltaa.

(328) Huomautukset, joita CCIPB on esittänyt menettelyn laajentamista koskevasta päätöksestä, näyttävät myös vahvistavan kyseisen lähestymistavan soveltumattomuuden. On nimittäin huomionarvoista, että verratessaan toimintaansa erilaisten yksityisten yritysten toimintaan osoittaakseen noudattaneensa markkinataloustoimijaperiaatetta, CCIPB on käyttänyt vertailukohtana ensisijassa lentoasemien pitäjiä. Se mainitsee useita suuria yksityisiä lentoasemia Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä yhden italialaisen ja kuusi ranskalaista lentoasemaa. Tämä lähestymistapa on omiaan vahvistamaan päätelmää, jonka mukaan CCIPB toimi markkinointipalvelusopimukset tehdessään ensisijaisesti lentoaseman pitäjänä eikä julkisena viranomaisena, jonka tehtävänä on paikallisen talouden kehittäminen.

(329) Ranska on lisäksi todennut, että Béarnin alueen matkailun edistäminen kuului Béarn Pays Basquen matkailunedistämiskeskuksen toimivaltaan ja että yleisesti ottaen kauppa- ja teollisuuskamari toteutti matkailun edistämiseksi erityistoimia osallistumalla erilaisten alueellisten ja departementtikohtaisten matkailualan elinten toimintaan etenkin alueellisten ja paikallisten matkailunedistämiskeskusten kautta. CCIPB kuitenkin teki markkinointipalvelusopimukset, joiden tarkoituksena on CCIPB:n mukaan ensisijaisesti Paun ja sitä ympäröivän alueen matkailu- ja liiketoimintamahdollisuuksien markkinointi, suoraan itse ilman, että paikalliset matkailunedistämiselimet puuttuivat asiaan. Myös tämä on omiaan vahvistamaan, että CCIPB allekirjoitti markkinointipalvelusopimukset ensisijaisesti lentoaseman pitäjänä.

([55]) Tämä väite on myös omiaan vahvistamaan sitä käsitystä, että CCIPB on todellisuudessa hankkinut kyseiset markkinointipalvelut ensisijaisesti lentoaseman pitäjänä eikä viranomaisena, jonka tehtävänä on paikallisen talouden kehittäminen.

([56]) Ks. johdanto-osan 132 kappale.

(330) Markkinataloustoimijatestin soveltamiseksi on siis käytettävä ensin mainittua lähestymistapaa, joka esitellään johdanto-osan 315 kappaleessa ja jossa CCIPB:n toimintaa verrataan sen asemesta Paun lentoasemaa hallinnoivaan hypoteettiseen markkinataloustoimijaan, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä.

(331) Tämä Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä sopimuksia koskeva johtopäätös pätee samoista syistä myös Transavian kanssa tehtyyn sopimukseen varsinkin, koska Transavian tapauksessa sama sopimus koskee sekä lentoasemapalveluja että markkinointipalveluja.

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

(332) Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että markkinataloustoimijatestin soveltamiseksi kyseessä oleviin markkinointipalvelusopimuksiin niitä on tarkasteltava yhdessä niiden kanssa yhden liiketoimen muodostavien, vastaavien lentoasemapalvelusopimusten kanssa ([57]) ja että CCIPB:n toimintaa on tarkasteltava suhteessa Paun lentoasemaa CCIPB:n asemesta hallinnoivan hypoteettisen markkinataloustoimijan toimintaan.

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

(334) Markkinointipalvelut ovat omiaan lisäämään markkinointipalvelusopimuksissa ja niitä vastaavissa lentoasemapalvelusopimuksissa tarkoitettujen lentoreittien matkustajamääriä, koska niiden tarkoituksena on mainostaa näitä lentoreittejä. Vaikka tästä on ensisijaisesti hyötyä lentoyhtiölle, myös lentoaseman pitäjä hyötyy. Matkustajamäärien lisääntyminen nimittäin todennäköisesti lisää lentoaseman pitäjän tuloja, jotka ovat peräisin tietyistä lentoasemamaksuista ja maahuolintapalvelujen toimittamisesta, sekä sen lentoliikenteeseen liittymättömiä tuloja, joita tuottavat esimerkiksi pysäköintialueiden, ravintoloiden ja muiden liikkeiden toiminta.

(335) Paun lentoasemaa CCIPB:n asemesta hallinnoiva markkinataloustoimija olisi näin ollen epäilemättä voinut ottaa huomioon tämän myönteisen vaikutuksen harkitessaan markkinointipalvelusopimuksen ja sitä vastaavan lentoasemapalvelusopimuksen tekemistä. Se olisi ottanut sen huomioon arvioidessaan kyseisten lentoreittien vaikutusta tuleviin tuloihinsa ja kustannuksiinsa ja arvioidessaan tässä yhteydessä, miten paljon markkinointipalvelut kasvattaisivat kyseistä lentoreittiä käyttävien matkustajien määrää. Se olisi arvioinut vaikutusta koko kyseisten lentoreittien lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten mukaiselta liikennöintiajalta.

(336) Komissio myönsi tämän seikan menettelyn kuluessa, koska kehottaessaan Ranskaa rekonstruoimaan kustannus- ja tuloennusteet sellaisina kuin markkinataloustoimija olisi ne laatinut ennen markkinointipalvelusopimusten ja lentoasemapalvelusopimusten tekemistä se ehdotti, että Ranska ottaisi huomioon markkinointipalvelusopimusten vaikutuksen ennakoituun liikennemäärään. Kun lentoaseman pitäjä tekee sopimuksen tiettyjen yhteyksien markkinoinnista, se nimittäin saattaa ennakoida, että kyseisten yhteyksien täyttöaste (tai kuormituskerroin) ([58]) on verrattain korkea, ja ottaa sen huomioon arvioidessaan vastaisia tulojaan. Komissio panee tässä yhteydessä merkille Ryanairin näkemyksen, jonka mukaan markkinointipalvelusopimuksista ei koidu lentoaseman pitäjälle ainoastaan kustannuksia, vaan mahdollisesti myös tuloja.

(337) On selvitettävä, olisiko Paun lentoasemaa CCIPB:n asemesta hallinnoivalle hypoteettiselle markkinataloustoimijalle voinut kohtuudella odottaa koituvan muita kuin markkinointipalvelusopimuksissa tarkoitettujen lentoreittien matkustajamäärien lisääntymisestä kertyviä tuloja niiden lentoasema- tai markkinointipalvelusopimuksen mukaisena liikennöintiaikana ja olisiko kyseiset tuotot voitu kvantifioida.

([57]) Kutakin markkinointipalvelusopimusta on tarkasteltava yhdessä sitä vastaavan lentoasemapalvelusopimuksen kanssa, koska ne muodostavat yhdessä yhden liiketoimen. Liiketoimia on sen sijaan yhtä monta kuin on markkinointipalvelusopimus- ja lentoasemapalvelusopimuspareja.

([58]) Täyttöaste tai kuormituskerroin määritellään käytettyjen istuinpaikkojen osuudeksi kyseisellä reitillä käytettävissä lentokoneissa.

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

(339) Tässä yhteydessä on ensinnäkin on todettava, ettei mikään asiaa koskevissa asiakirjoissa viittaa siihen, että CCIPB olisi muodollisessa tutkintamenettelyssä käsiteltävien markkinointipalvelusopimusten tekohetkellä ajatellut eikä varsinkaan kvantifioinut markkinointipalvelusopimusten mahdollisia myönteisiä vaikutuksia, jotka ulottuisivat sopimuksissa tarkoitettuja lentoreittejä laajemmalle tai jatkuisivat kyseisten reittien ennakoidun liikennöintiajan päättymisen jälkeen. Ranska tai CCIPB eivät ole esittäneet menetelmää, jolla voitaisiin arvioida, minkä arvoisina Paun lentoasemaa CCIPB:n asemesta hallinnoiva hypoteettinen markkinataloustoimija olisi mahdollisesti pitänyt näitä vaikutuksia harkitessaan markkinointipalvelusopimusten ja lentoasemapalvelusopimusten tarkoituksenmukaisuutta.

(340) Kuten edellä todetaan, AMS:ltä hankittujen markkinointipalvelujen kohteena ovat henkilöt, jotka käyvät Ryanairin verkkosivustolla ja nimenomaisesti joko sen Pauta käsittelevällä sivulla, sen englantilaisella etusivulla (Pau–Lontoo- ja Pau–Bristol-reittejä koskevien markkinointipalvelusopimusten osalta), sen belgialaisella ja alankomaalaisella etusivulla (Pau–Charleroi-reittiä koskevien markkinointipalvelusopimusten osalta) tai sen ranskalaisella etusivulla (Pau–Beauvais-reittiä koskevan sopimuksen osalta). Transavian kanssa tehdyssä sopimuksessa määrätään, että kaikki www.transavia.com-sivustolla toteutettavat markkinointitoimet koskevat sivua, joka käsittelee Pauta matkakohteena. Markkinointitoimien kohteena olivat siis ensisijaisesti henkilöt, jotka todennäköisesti käyttävät markkinointipalvelusopimuksessa tarkoitettuja lentoreittejä. Niiden myönteinen vaikutus muiden Pauhon liikennöitävien reittien matkustajamääriin vaikuttaa paljon epätodennäköisemmiltä ja joka tapauksessa aivan liian epävarmalta, jotta harkitseva markkinataloustoimija olisi ottanut sen määrällisesti huomioon arvioidessaan markkinointipalvelusopimuksen tekemisen kannattavuutta.

(341) Myös vaikutusten pitkäaikaisuus vaikuttaa hyvin epävarmalta. On mahdollista, että Paun ja sitä ympäröivän seudun markkinointi Ryanairin verkkosivustolla olisi saanut sivustolla kävijöitä ostamaan liput Ryanairin lennolle Pauhon nähdessään mainoksen tai vähän sen jälkeen. On sitä vastoin erittäin epätodennäköistä, että muistikuva Ryanairin sivustolla nähdystä mainoksesta olisi ollut pysyvä ja vaikuttanut lentolippujen ostamiseen muutamaa viikkoa kauemmin. Mainoskampanjalla voi olla kestäviä vaikutuksia, kun mainostamisessa käytetään yhtä tai useampaa mainosvälinettä, jolle kuluttajat ovat usein alttiina tiettynä ajanjaksona. Esimerkiksi mainoskampanjalla, jossa käytetään yleisiä televisio- ja radiokanavia, useita internetsivuja ja/tai ulkotiloihin tai julkisiin tiloihin asetettuja mainostauluja, voi olla tällainen pysyvä vaikutus, jos kuluttajat ovat näiden mainosvälineiden vaikutuksen alaisina passiivisesti ja toistuvasti. Jos markkinointikampanja rajoittuu pelkästään Ryanairin sivuston joillekin sivuille, on sen sijaan epätodennäköistä, että sen vaikutus kestäisi merkittävästi kauemmin kuin itse markkinointikampanja.

(342) Onkin erittäin todennäköistä, että valtaosa ihmisistä käy Ryanairin sivustolla niin harvoin, että heidän pelkästään siellä näkemänsä jonkin tietyn alueen markkinointikampanja tuskin jättää pysyvää muistijälkeä. Tätä toteamusta vahvistaa merkittävästi kaksi seikkaa. Ensinnäkin eri markkinointipalvelusopimusten mukaisesti Paun alueen mainostaminen Ryanairin sivuston etusivulla rajoittui linkkiin, jonka kautta pääsi CCIPB:n osoittamalle sivustolle rajoitetun ja hyvin lyhyen ajan (vuoden 2005 sopimuksen mukaan 42 päivää vuodessa viiden vuoden ajan, vuoden 2007 sopimuksen mukaan vuoden ajan, vuoden 2008 sopimuksen mukaan 8 päivää, vuoden 2009 sopimuksen mukaan 9 päivää, vuoden 2010 sopimuksen mukaan 45 päivää englantilaisella sivulla, 25 päivää belgialaisella ja alankomaalaisella sivulla ja 25 päivää ranskalaisella sivulla). Sekä näiden markkinointitoimien luonne (pelkkä linkki, jonka mainosarvo on hyvin vähäinen) että niiden lyhytaikaisuus todennäköisesti rajoittivat voimakkaasti aikaa, jonka toimet vaikuttivat päättymisensä jälkeen, etenkin, koska toimia toteutettiin vain Ryanairin sivustolla eikä muita mainosvälineitä ollut käytössä. Toiseksi AMS:n kanssa tehdyissä sopimuksissa määrätyt muut markkinointitoimet koskivat ainoastaan Pauta matkakohteena käsittelevää internet-sivua. On erittäin todennäköistä, että valtaosa ihmisistä käy tällä sivulla harvoin ja vain silloin, kun he ovat muutenkin kiinnostuneita kyseisestä alueesta mahdollisena matkakohteena.

(343) Edellä esitetyt seikat koskevat myös Transavian kanssa vuonna 2006 tehtyä sopimusta. Tässä sopimuksessa määrätyt markkinointitoimet koostuivat yksinomaan Pauta matkakohteena käsittelevällä sivulla Transavian verkkosivustolla olevista viesteistä ja linkeistä sekä sähköpostitarjouksista, joissa esiteltiin Pauta matkakohteena ja joita lähetettiin säännöllisesti transavia.com-nimisen sähköisen aikakauslehden tilaajille.

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

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

(346) Esimerkiksi 17 päivänä tammikuuta 2014 päivätyssä selvityksessä ([59]) todetaan, että lentoasemapalvelusopimuksen voimassaolon päättymisajankohdan jälkeiset myöhemmät lisätuotot ovat luonteensa vuoksi epävarmoja ([60]). Selvityksessä ehdotetaan markkinointipalvelusopimusten myönteisten vaikutusten ennakoimiseksi kahta menetelmää, joista yksi perustuu kassavirtaan ja toinen aktivointiin.

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

(348) Selvityksessä kuitenkin korostetaan aktivointimenetelmään liittyviä suuria vaikeuksia ja osoitetaan näin ollen, etteivät sillä saadut tulokset ole luotettavia. Sen vuoksi selvityksessä pidetään parempana kassavirtamenetelmää. Selvityksessä todetaan etenkin, että aktivointimenetelmässä olisi otettava huomioon vain se osa markkinointikustannuksista, joka voidaan kirjata lentoaseman aineettomasta omaisuudesta johtuvaksi. Selvityksen mukaan voi kuitenkin olla vaikeaa määrittää, minkä osuuden markkinointikustannuksista on tarkoitus tuottaa lentoasemalle tuloja tulevaisuudessa (investointi lentoaseman aineettomaan omaisuuteen) erotukseksi markkinointikustannuksista, jotka tuottavat lentoasemalle tuloja parhaillaan ([61]). Selvityksessä korostetaan myös, että aktivointimenetelmän soveltamiseksi on arvioitava keskimääräinen aika, jonka lentoasema kykenisi säilyttämään asiakassuhteen AMS:n markkinointikampanjan ansiosta. Koska tiedot ovat riittämättömät, selvityksen mukaan olisi käytännössä hyvin vaikea arvioida, miten kauan asiakassuhde kyetään keskimäärin säilyttämään AMS:n kampanjan ansiosta ([62]).

(349) Selvityksessä, joka on päivätty 31 päivänä tammikuuta 2014, ehdotetaan puolestaan kassavirtamenetelmän seuraavanlaista käytännön sovellusta: Markkinointi- ja lentoasemapalvelusopimusten hyödyt, joita syntyy markkinointipalvelusopimuksen voimassaolon päättymisen jälkeen, muodostavat nk. tulevan arvon, joka lasketaan sopimuksen voimassaolon päättymispäivänä. Tuleva arvo lasketaan niiden lisätuottojen perusteella, joita lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten odotetaan tuottavan lentoasemapalvelusopimuksen viimeisenä soveltamisvuotena. Menetelmän lähtökohtana on lentoasemapalvelusopimuksen viimeisenä soveltamisvuotena oletettavasti saavutettava lisätuotto, joka ekstrapoloidaan tulevaisuuteen lentoasemapalvelusopimuksen voimassaoloajan pituisen ajanjakson ajan. Sitä mukautetaan Euroopan lentoliikennemarkkinoiden kasvunopeuden ja sellaisen todennäköisyyskertoimen mukaan, jonka on tarkoitus kuvastaa lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten kykyä lisätä lentoaseman voittoja voimassaolonsa päättymisen jälkeen ([63]). Tämä kyky tuottaa pitkäaikaisia hyötyjä johtuu 31 päivänä tammikuuta 2014 päivätyn selvityksen mukaan useista tekijöistä, joita ovat muun muassa tunnettuuden lisääntyminen, vahvempi tuoteimago sekä verkostoulkoisvaikutukset ja uudelleen matkustavat asiakkaat ([64]), mutta nämä jätetään tarkemmin täsmentämättä. Tässä menetelmässä otetaan myös huomioon diskonttokorko, joka kuvastaa pääoman hintaa.

([59]) Ks. 6.2.2.7 jakso.

([60]) Vapaa käännös seuraavasta alkuperäisestä englanninkielisestä tekstistä: "(…) future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain."

([61]) Vapaa käännös seuraavasta alkuperäisestä englanninkielisestä tekstistä: "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]) Vapaa käännös seuraavasta alkuperäisestä englanninkielisestä tekstistä: "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]) Ks. johdanto-osan 356 ja 357 kappale.

([64]) Vapaa käännös seuraavasta alkuperäisestä englanninkielisestä tekstistä: "(…) including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger."

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

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

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

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

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

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

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

(357) Tammikuun 31 päivänä 2014 päivätyssä selvityksessä sivutaan lyhyesti tällaista tilannetta toteamalla alaviitteessä ilman kommentteja tai perusteluja, ettei tulevaa arvoa voida laskea, jos AMS:lle suoritettujen maksujen nettolisätuotto on negatiivinen kyseisen ajanjakson viimeisenä vuonna ([65]). Jäljempänä kuitenkin osoitetaan, että kaikki nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevat sopimukset johtavat lisätuotto-odotuksiin, jotka ovat nettonykyarvoltaan negatiiviset eivät ainoastaan kokonaisuudessaan, vaan joka vuosi. Ryanairin ehdottaman menetelmän

([65]) Tammikuun 31 päivänä 2014 päivätty selvitys, alaviite 17, vapaa käännös seuraavasta alkuperäisestä englanninkielisestä tekstistä: ”[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration.”

mukaan laskettu tuleva arvo olisi näiden sopimusten kohdalla siis nolla ellei peräti negatiivinen. Tällaisen tulevan arvon huomioon ottaminen ei näin ollen horjuttaisi päätelmää, jonka mukaan sopimukset tuottavat taloudellista etua.

(358) Edellä esitetystä seuraa, että ainoa konkreettinen hyöty, jonka harkitseva markkinataloustoimija odottaisi saavansa markkinointipalvelusopimuksesta ja jonka hän ottaisi määrällisesti huomioon arvioidessaan, kannattaako tällainen sopimus tehdä yhdessä lentoasemapalvelusopimuksen kanssa, olisi markkinointitoimien mahdollinen myönteinen vaikutus matkustajamääriin kyseisissä sopimuksissa tarkoitetuilla lentoreiteillä niissä tarkoitettuina liikennöintiaikoina. Muut mahdolliset hyödyt arvioitaisiin liian epävarmoiksi, jotta ne voitaisiin ottaa huomioon määrällisesti, eikä mikään viittaakaan siihen, että CCIPB olisi ottanut ne huomioon.

Mikä merkitys on muodollisessa tutkintamenettelyssä käsiteltyjen lentoasemapalvelusopimusten ehtojen vertaamisella muilla lentoasemilla laskutettuihin lentoasemamaksuihin?

(359) Uusien suuntaviivojen mukaan markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa tuki lentoasemaa käyttävälle lentoyhtiölle voidaan periaatteessa sulkea pois

a) silloin, kun lentoaseman lentoasemapalveluista peritty hinta vastaa markkinahintaa, tai

b) jos voidaan ennakkoanalyysin perusteella (eli toimenpiteen myöntämishetkellä saatavilla olleiden tietojen ja ennakoitavissa olleiden kehityssuuntausten perusteella) osoittaa, että lentoasemaa ja lentoyhtiötä koskeva järjestely johtaa lentoaseman positiiviseen voitto-osuuteen ([66]).

(360) Uusissa suuntaviivoissa todetaan lisäksi, että ”arvioidessaan lentoaseman ja lentoyhtiön välisiä järjestelyjä komissio ottaa huomioon myös sen, missä määrin arvioitavien järjestelyjen voidaan katsoa olevan osa lentoaseman kokonaisstrategian täytäntöönpanoa ja missä määrin niiden odotetaan johtavan kannattavaan toimintaan vähintään pitkällä aikavälillä” ([67]).

(361) Ensin mainitun lähestymistavan (vertaaminen ”markkinahintaan”) osalta komissio kuitenkin epäilee vahvasti, voidaanko tällä hetkellä määrittää sopiva vertailukohta lentoasemien tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan selvittämiseksi. Komissio katsoo, että kannattavuuden lisääntymistä koskeva ennakkoanalyysi on merkittävin kriteeri arvioitaessa järjestelyjä, joita lentoasemilla on yksittäisten lentoyhtiöiden kanssa ([68]).

(362) Tältä osin on syytä todeta, että markkinataloustoimijatestin soveltaminen vertaamalla muilla samankaltaisilla markkinoilla havaittuun keskihintaan voi yleensä osoittautua ratkaisevaksi silloin, kun kyseinen hinta voidaan kohtuudella määrittää tai päätellä muiden markkinaindikaattorien perusteella. Menetelmä ei kuitenkaan ole yhtä pätevästi sovellettavissa lentoasemapalveluihin. Lentoasemien tulo- ja kulurakenteet vaihtelevat nimittäin huomattavasti. Kustannukset ja tulot riippuvat lentoaseman kehitysvaiheesta, lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden määrästä, lentoaseman matkustajakapasiteetista, infrastruktuurien kunnosta, lainsäädännöstä, joka voi vaihdella jäsenvaltioittain, sekä lentoasemalle aiemmin aiheutuneista tappioista ja velvoitteista ([69]).

(363) Puhtaasti vertailevaa analyysia mutkistaa lisäksi lentoliikennemarkkinoiden vapautuminen. Kuten nyt käsiteltävästä tapauksesta ilmenee, lentoasemien ja lentoyhtiöiden väliset kaupalliset käytännöt eivät välttämättä perustu yksittäisiä palveluja koskeviin julkisiin hinnastoihin, ja niissä onkin suurta vaihtelua. Käytäntöihin kuuluvat matkustajamääriin liittyvien riskien sekä niihin liittyvien kaupallisten ja rahoitusvastuiden jakaminen, kannustinmekanismien (esimerkiksi lentoyhteyksien tai kuljetettujen matkustajien määrään perustuvat alennukset) yleistyminen sekä riskinjaon vaihtelu sopimusten voimassaoloaikana. Liiketoimia ei tämän vuoksi juuri voida vertailla keskenään rotaatio- tai matkustajakohtaisen hinnan perusteella.

(364) Ryanair puoltaa 9 päivänä huhtikuuta 2013 päivätyssä selvityksessään väitettä, jonka mukaan markkinataloustoimijatesti voi perustua vertailuun muiden eurooppalaisten lentoasemien kaupallisten käytäntöjen kanssa.

([66]) Uudet suuntaviivat, 53 kohta.
([67]) Uudet suuntaviivat, 66 kohta.
([68]) Uudet suuntaviivat, 59 ja 61 kohta.
([69]) Komission päätös, annettu 27 päivänä tammikuuta 2010, valtiontuesta C 12/08 – Slovakia – Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välinen sopimus (EUVL L 27, 1.2.2011, s. 24), johdanto-osan 88 ja 89 kappale.

(365) On ensinnäkin todettava, ettei Ranska tai yksikään asianomainen osapuoli ole menettelyn kuluessa esittänyt komissiolle otosta vertailulentoasemista, joita voitaisiin käyttää tarkasteltavassa tapauksessa ja jotka olisivat riittävän samankaltaisia Paun lentoaseman kanssa seuraavien kriteerien osalta: liikenteen määrä, liikenteen laji, tarjottujen lentoasemapalvelujen laji ja taso, lentoaseman läheisyys suureen kaupunkiin, lentoaseman vaikutusalueen asukasmäärä, ympäröivän alueen vauraus ja eri maantieteelliset alueet, joilta voitaisiin houkutella matkustajia ([70]).

(366) Vertailumenetelmää ei kuitenkaan olisi voitu käyttää nyt käsiteltävässä tapauksessa, vaikka tällainen lentoasemaotos olisi ollut käytettävissä. Kuten edellä osoitetaan, tarkasteltavat liiketoimet ovat nimittäin monimutkaisia kokonaisuuksia, jotka koostuvat lentoasemapalvelusopimuksesta ja markkinointipalvelusopimuksesta (jotka toisinaan muodostavat vain yhden oikeudellisen asiakirjan). Tällaiset liiketoimet sisältävät useita ”hintoja”, joita ovat muun muassa erilaiset lentoasemamaksut, maahuolinnan hinta ja markkinointipalvelujen hinta ja joista osa perustuu matkustajien määrään, osa ilma-alusten liikkeisiin ja osa on kiinteitä. Kukin liiketoimista synnyttää siis lentoaseman pitäjän ja lentoyhtiön ja tämän tytäryhtiöiden välille monimutkaisen rahavirtakokonaisuuden, joka koostuu lentoasemamaksujen, maahuolintapalvelujen ja markkinointipalvelujen tuottamista tuloista.

(367) Pelkkä CCIPB:n kyseisiltä lentoyhtiöiltä perimien lentoasemamaksujen vertaaminen vertailulentoasemien perimiin lentoasemamaksuihin ei näin ollen tuota minkäänlaista hyödyllistä osviittaa siitä, noudatetaanko markkinataloustoimijaperiaatetta vai ei. Jotta tarkastelun kohteena olevia liiketoimia voitaisiin vertailla pätevästi, otokseen kuuluvilla lentoasemilla pitäisi olla ainakin joitakin vertailukelpoisia liiketoimia, jotka koskevat etenkin vastaavanlaisia markkinointipalveluja ja maahuolintapalveluja. Vertailukelpoisia liiketoimia sisältävän otoksen löytäminen on lähes mahdotonta, koska tarkastelun kohteena olevat liiketoimet ovat niin monimutkaisia ja spesifisiä. Lisäksi maahuolintapalvelujen ja markkinointipalvelujen hinnat ovat vain harvoin julkisia, eikä niitä olisi helppo saada vertailun pohjaksi.

(368) Vaikka oletettaisiin, että pätevän vertailevan analyysin perusteella voitaisiin todeta, että tämän tarkastelun kohteena olevissa eri liiketoimissa kyseessä olevat ”hinnat” ovat samat tai korkeammat kuin ”markkinahinta”, joka on päätelty vertailuliiketoimista tehdyn otoksen avulla, komissio ei silti voisi todeta, että kyseisissä liiketoimissa noudatetaan markkinahintaa, jos käy ilmi, että lentoaseman pitäjä saattoi liiketoimia tehdessään olettaa niiden aiheuttavan enemmän lisäkustannuksia kuin lisätuloja. Markkinataloustoimijan ei nimittäin kannata tarjota tavaroita tai palveluja ”markkinahintaan”, jos sille koituu tästä lisätappioita.

(369) Komissio katsoo olevan aiheellista huomauttaa tämän analyysin yhteydessä, että uusien suuntaviivojen hyväksymisen jälkeen sekä Ranskaa että asianomaisia osapuolia kehotettiin esittämään huomautuksia uusien suuntaviivojen määräysten soveltamisesta nyt tarkasteltavaan asiaan (ks. johdanto-osan 22 ja 23 kappale). Ranska tai asianomaiset osapuolet eivät ole kuitenkaan asiallisesti kiistäneet komission lähestymistapaa, jonka mukaan kannattavuuden lisääntymistä koskeva ennakkoanalyysi on merkittävin kriteeri arvioitaessa näiden osapuolten välisiä järjestelyjä silloin, kun lentoasemien lentoyhtiöille tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan selvittämiseksi ei voida määrittää sopivaa vertailukohtaa.

(370) Kaiken edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että nyt käsiteltävään tapaukseen on sovellettava lähestymistapaa, jota uusissa suuntaviivoissa yleisesti suositellaan markkinataloustoimijatestin soveltamiseksi lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiin suhteisiin, toisin sanoen kannattavuuden lisääntymistä koskevaa ennakkoanalyysia.

(371) Lähestymistapaa puoltaa se, että objektiivisesti katsoen lentoaseman pitäjän saattaa kannattaa tehdä lentoyhtiön kanssa liiketoimi, mikäli se voi kohtuudella odottaa liiketoimen tuottavan enemmän tuloja (tai vähemmän tappioita) kuin vaihtoehtoinen tilanne, jossa liiketoimea ei tehtäisi ([71]). Tähän eivät vaikuta vertailut niiden ehtojen kanssa, joita muut lentoasemien pitäjät tarjoavat lentoyhtiöille tai sama lentoaseman pitäjä tarjoaa muille lentoyhtiöille.

(372) Tästä komissio on todennut uusissa suuntaviivoissa seuraavasti: ”Hintojen eriyttäminen on tavanomainen liiketapa, kun se täyttää kaikki asiaa koskevat kilpailu- ja alakohtaisen lainsäädännön vaatimukset. Eriytetyn hinnoittelupolitiikan olisi kuitenkin oltava kaupallisesti perusteltu markkinataloustoimijatestin vaatimusten täyttymiseksi” (alaviitteet jätetty pois) ([72]). Tältä osin on todettava, että joidenkin asianomaisten osapuolten huomautuksilla, joissa

([70]) Uudet suuntaviivat, 60 kohta.
([71]) Toisin sanoen jos liiketoimen kannattavuuden kasvuodotus on positiivinen.
([72]) Uudet suuntaviivat, 62 kohta.

CCIPB:tä moititaan siitä, ettei se ole soveltanut yleistä hinnoittelujärjestelmäänsä yhtäläisesti kaikkiin lentoyhtiöihin, ei ole merkitystä markkinataloustoimijatestin soveltamisen kannalta. Esimerkiksi johdanto-osan 169 kappaleessa lyhyesti esitetty Air Francen huomautus, jonka mukaan CCIPB:n olisi joissakin olosuhteissa pitänyt periä Ryanairiltä valaistusmaksu, on vailla merkitystä. Lentoaseman pitäjä ei nimittäin välttämättä myönnä lentoyhtiölle taloudellista etua, kun se neuvottelee kyseisen lentoyhtiön kanssa ehdoista, jotka poikkeavat sen yleisestä hinnoittelujärjestelmästä, tai neuvottelee sen kanssa yleisestä järjestelmästä poikkeavan hinnoittelurakenteen.

Lentoaseman pitäjän toiminnan ja koko CCIPB:n toiminnan yhteisarviointi

(373) Komissio arvioi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä alustavasti, että koko CCIPB:n toimintaa olisi arvioitava yhdessä lentoaseman pitäjän toiminnan kanssa ja tarvittaessa yhdessä valtion tai muiden lentoaseman pitäjää valvovien tai sen rahoitukseen osallistuvien viranomaisten toiminnan kanssa.

(374) Ranska on ilmoittanut hyväksyvänsä lentoasemaa hallinnoivan CCIPB:n yksikön ja koko CCIPB:n sekä muiden viranomaisten toiminnan yhteisarvioinnin.

(375) Markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa ei riitä, että otetaan huomioon vain lentoaseman pitämisestä vastaavan CCIPB:n yksikön toiminta, vaan on otettava huomioon koko CCIPB:n toiminta. Lentoasemaa hallinnoivalla CCIPB:n yksiköllä ei nimittäin ole omaa, CCIPB:stä erillistä oikeushenkilöyttä. Lisäksi lentoasemapalvelusopimukset tehtiin lentoaseman kanssa, jolle Ryanair ja muut lentoyhtiöt maksoivat lentoasemamaksunsa, mutta markkinointipalvelusopimuksista aiheutuvista kustannuksista suurin osa katettiin CCIPB:n yleisestä talousarviosta, eivätkä ne välttämättä näkyneet lentoaseman kirjanpidossa. Myös Ranska toteaa tältä osin, että CCIPB vastasi suoraan näistä kustannuksista ([73]).

(376) Komissio katsoo näin ollen, että markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa on tarkasteltava yhdessä lentoaseman pitäjän ja koko CCIPB:n suhteita lentoyhtiöihin ja niiden tytäryhtiöihin.

Päätelmä markkinataloustoimijatestin soveltamisedellytyksistä

(377) Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että markkinataloustoimijatestin soveltamiseksi kyseessä oleviin sopimuksiin komission on tarkasteltava yhdessä kutakin markkinointipalvelusopimusta ja sitä vastaavaa lentoasemapalvelusopimusta ja ratkaistava, olisiko CCIPB:n asemesta Paun lentoasemaa hallinnoiva hypoteettinen markkinataloustoimija, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä, tehnyt kyseiset sopimukset. Tätä varten on määritettävä sopimusten kannattavuutta lisäävä vaikutus koko niiden soveltamisaikana, kuten markkinataloustoimija olisi tehnyt sopimuksia tehdessään, ja arvioitava seuraavat:

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

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

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

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

([73]) Ranska on todennut, että CCIPB, jonka yhtenä tehtävänä on alueensa taloudellinen kehittäminen, sisällytti suoraan omaan talousarvioonsa – ei lentoaseman talousarvioon – AMS:n kanssa 30 päivänä kesäkuuta 2005 allekirjoitetussa Pau–Lontoo-yhteyttä koskevassa sopimuksessa määrätyt rahoitusjärjestelyt.

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

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

Markkinataloustoimijatestin soveltaminen

(381) Kun otetaan huomioon edellä esitetty, kyseisiä sopimuksia arvioitaessa on syytä muistaa, että sekä tuen sisältymistä kyseisiin sopimuksiin että sen merkitystä on arvioitava sopimusten tekohetkellä vallinneen tilanteen mukaan ([74]), eli tuolloin käytettävissä olleiden tietojen ja tuolloin ennakoitavissa olleen kehityksen mukaan.

(382) Ranska totesi 30 päivänä toukokuuta 2011 päivätyssä kirjeessään, että vuonna 2005, kun sopimukset Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtiin, ei ollut olemassa markkinatutkimusta tai liiketoimintasuunnitelmaa, jossa olisi arvioitu lentoaseman Ryanairin kanssa tekemiä sitoumuksia ja joka olisi tukenut niitä taloudelliselta kannalta.

(383) Ranskan toimittamien tietojen perusteella vaikuttaa myös siltä, ettei CCIPB ollut tehnyt minkäänlaista markkinatutkimusta, liiketoimintasuunnitelmaa tai kannattavuuslaskelmaa ennen muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevien muiden sopimusten tekemistä. Poikkeuksena on Transavian kanssa vuonna 2006 tehty sopimus, jonka osalta laadittiin liiketoimintasuunnitelma joulukuussa 2005, jäljempänä ”Transaviaa koskeva liiketoimintasuunnitelma”.

(384) Transaviaa koskevaa liiketoimintasuunnitelmaa lukuun ottamatta Ranska ei ole toimittanut muita taloudellisia laskelmia kuin vuosia 2003–2004 koskevan vaikutusarvioinnin, jossa Ryanairin matkustajien taloudellisen vaikutuksen alueeseen arvioitiin olleen 8–10 miljoonaa euroa. Ranska on lisäksi toimittanut lentoaseman matkustajien keskuudessa tammikuussa 2011 tehdyn kyselyn, joka vahvistaa nämä tulokset ja jossa arvioidaan, että Ryanairin lennolla Pauhon tulleet matkustajat kuluttivat keskimäärin 339 euroa. Näillä selvityksillä ei kuitenkaan ole merkitystä sovellettaessa markkinataloustoimijatestiä. Ne nimittäin koskevat Ryanairin toiminnan vaikutuksia alueen elinkeinoelämään yleisesti eivätkä vain lentoaseman kannattavuutta. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan aluekehitystä koskevia näkökohtia ei voida ottaa huomioon markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa ([75]).

(385) Ryanairin mukaan sitä, ettei muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevien sopimusten kaltaisten sopimusten tekohetkellä ole olemassa liiketoimintasuunnitelmaa, ei voida käyttää osoituksena siitä, ettei markkinataloustoimijaperiaatetta noudatettu.

(386) Komission mukaan liiketoimintasuunnitelman puuttuminen on painava osoitus siitä, että markkinataloustoimijaperiaatetta ei noudatettu tehtäessä sopimuksia Ryanairin ja AMS:n kanssa. Tätä korostaa vielä se, ettei Ranska tai CCIPB ole kyennyt esittämään minkäänlaista – edes epätäydellistä – kustannus-hyötylaskelmaa, joka olisi laadittu ennen sopimusten tekemistä.

(387) Ranska ei ylipäätään ole toimittanut mitään tietoja, jotka vahvistaisivat, että lentoaseman pitäjä oli Ryanairin ja AMS:n kanssa sopimuksia tehdessään analysoinut riskit, joita sopimusten tuottamiin hyötyihin voisi kohdistua. Päinvastoin, Ranskan mukaan CCIPB:n toimia ohjasi aluekehitystavoite. Tämä on lisäosoitus siitä, että Ryanairin ja AMS:n kanssa tehdyt sopimukset eivät ole markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia.

([74]) Ks. esim. asia T-318/00, Freistaat Thüringen v. komissio, tuomio 19.10.2005 (Kok., s. II-4179, 125 kohta), ja asia C-124/10 P, EDF v. komissio, ECLI:EU:C:2012:318, tuomion 85, 104 ja 105 kohta.

([75]) Ks. yhdistetyt asiat T-129/95, T-2/96 ja T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke ja Lech-Stahlwerke v. komissio, tuomio 21.1.1999 (Kok., s. II-17, 120 kohta).

(388) Kuten jäljempänä todetaan, tätä käsitystä vahvistaa komission arvio siitä, minkälaisen kustannus-hyötyanalyysin hypoteettinen markkinataloustoimija olisi laatinut.

(389) Komissio kehotti menettelyn kuluessa Ranskaa rekonstruoimaan CCIPB:n käytettävissä sopimusten tekohetkellä olleiden objektiivisten tietojen ja tuolloin ennakoitavissa olleen kehityksen perusteella kvantifioidun kustannus-hyötyanalyysin, jonka markkinataloustoimija olisi laatinut ennen sopimusten tekemistä Ryanairin ja AMS:n kanssa.

(390) Ranska onkin toimittanut kunkin Ryanairin ja AMS:n kanssa tehdyn sopimuksen osalta rekonstruktion ennakoiduista lisäkustannuksista ja -tuloista. Tämä analyysi pohjautuu suurelta osin jälkikäteen eli sopimusten tekemisen jälkeen todettuihin tietoihin. Ranskan menetelmässä on laskettu keskimääräiset matkustajakohtaiset yksikkökustannukset ja -tulot vuosina 2003–2011 todettujen lentoaseman toimintakustannusten, tulojen ja liikenteen perusteella. Ranska on sopimuskohtaisessa analyysissaan kertonut nämä tiedot kunkin sopimuksen mukaisella ennakoitavissa olevalla lisäliikenteellä eli liikenteellä, jonka sopimuksen olisi tekohetkellä voitu odottaa tuottavan. Koska analyysi perustuu suurelta osin kyseisten sopimusten jälkeen todettuihin kustannus- ja tulotietoihin eikä välttämättä tietoihin, jotka olivat ennakoitavissa sopimusten tekohetkellä, menetelmä ei voi kuvastaa kannattavuusarviointia, jonka markkinataloustoimija olisi tehnyt ennen päätöstään sopimusten tekemisestä.

(391) Lisätoimintakustannusten osalta Ranskan käyttämässä menetelmässä otetaan lisäksi huomioon yhteenlasketut yksikkökustannukset eli lentoaseman yhteenlasketut matkustajakohtaiset toimintakustannukset eikä lisäkustannuksia eli kunkin sopimuksen aiheuttamia matkustajakohtaisia kustannuksia. Lisäkustannukset poikkeavat kuitenkin todennäköisesti yhteenlasketuista yksikkökustannuksista ja ovat yleensä selvästi alhaisemmat, koska huomattava osa lentoaseman kustannuksista on kiinteitä kustannuksia. Yhteenlaskettujen yksikkökustannusten käyttö on siis toinen puute Ranskan käyttämässä menetelmässä. Lisäksi se heikentää selvästi joidenkin sopimusten kannattavuutta, mikä on kyseiset sopimukset tehneiden lentoyhtiöiden kannalta epäedullista.

(392) Komissio on tämän vuoksi laatinut oman analyysinsa rekonstruoimalla markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti kunkin sopimuksen aiheuttamat lisäkustannukset ja -tulot sellaisina kuin markkinataloustoimija olisi ne ennakoinut. Analyysissa käytetyt oletukset ja sen tulokset esitetään johdanto-osan 393–440 kappaleessa. Transavian kanssa tehdyn sopimuksen osalta komissio on käyttänyt arvioinnissaan Transaviaa koskevaa liiketoimintasuunnitelmaa.

Aikajänne

(393) Arvioidessaan lentoasemapalvelu- ja/tai markkinointipalvelusopimuksen tekemisen kannattavuutta markkinataloustoimija olisi valinnut arviointinsa aikajänteeksi kyseisten sopimusten keston. Markkinataloustoimija olisi toisin sanoen arvioinut sopimusten soveltamisaikana syntyvät lisäkustannukset ja -tulot.

(394) Pidemmän aikajänteen käyttäminen ei vaikuta perustellulta. Harkitseva markkinataloustoimija ei nimittäin olisi sopimusten tekoajankohtina ottanut huomioon sitä, että sopimuksia jatkettaisiin niiden täytäntöönpanon päätyttyä samoin tai muuttunein ehdoin etenkään, koska Ryanairin ja Transavian kaltaiset halpalentoyhtiöt olivat ja ovat tunnettuja siitä, että ne kehittävät toimintaansa erittäin ennalta arvaamattomasti. Tämä koskee sekä lentoreittien avaamista ja sulkemista että vuorojen lisäämistä ja vähentämistä. Sopimusten jatkaminen oli siis kaukainen mahdollisuus ja niin epävarma, ettei markkinataloustoimija olisi voinut sen varassa tehdä harkittuja taloudellisia päätöksiä.

(395) Lisäksi on syytä panna merkille, että joidenkin sopimusten tekopäivä ei ole sama kuin niiden kohteena olevan toiminnan alkamispäivä. Tällaisissa tapauksissa analyysissa on käytetty toiminnan tosiasiallista alkamispäivää eikä sopimuksen tekopäivää ([76]).

(396) On myös syytä todeta, ettei markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa ole otettu huomioon sitä, että Ryanair ei liikennöinyt tiettyjä reittejä koko kyseisten sopimusten mukaisena ajanjaksona, koska asiaa ei tiedetty eikä sitä voitu ennakoida sopimusten tekohetkellä.

(397) Komissio tarkastelee jäljempänä tässä päätöksessä Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä sopimuksia niiden oletusten perusteella, joita on käytetty lisäliikenteestä, -tuloista ja -kustannuksista, ja esittää sen jälkeen ensin Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä sopimuksia koskevan analyysin päätelmät ja sitten Transavian kanssa tehtyä sopimusta koskevan analyysin.

([76]) Ks. taulukko 6.

Ennakoitu lisäliikenne ja ennakoidut rotaatiomäärät (sopimukset Ryanairin ja AMS:n kanssa)

(398) Komission analyysi perustuu siihen, kuinka paljon Paun lentoasemaa CCIPB:n asemesta hallinnoiva markkinataloustoimija olisi voinut sopimuksia tehdessään ennakoida liikenteen (eli matkustajamäärän) lisääntyvän. Esimerkiksi vuoden 2003 sopimuksen tapauksessa on määritettävä, kuinka monen matkustajan Paun lentoaseman pitäjä olisi voinut vuonna 2003 odottaa käyttävän Ryanairin liikennöimää Pau–Lontoo-reittiä sopimuksen täytäntöönpanon aikana.

(399) Ennakoitavissa oleva lisäliikenne on laskettu lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimuksissa määrättyjen reittien ja vuorojen määrän ja tämän perusteella lasketun vuosittaisen rotaatiomäärän mukaan.

(400) Komissio on lisäksi ottanut huomioon Ryanairin käyttämien lentokoneiden kapasiteetin: kyseessä olivat 189-paikkaiset Boeing 737-800-koneet ([77]).

(401) Komissio on olettanut täyttöasteen olleen 85 prosenttia lentoa kohden. Oletus on Ryanairin kannalta edullinen, sillä 85 prosentin täyttöaste on korkea. Se on hieman korkeampi kuin kaikkien Ryanairin reittiverkostossaan liikennöimien lentojen keskimääräinen täyttöaste ([78]) ja korkeampi tai sama kuin täyttöasteet, joita Ranska esittää kyseisten sopimusten osalta rekonstruoimissaan kustannus-hyöty-analyyseissa. Komissio katsoo kuitenkin, että näin korkea täyttöasteoletus on perusteltu, vaikka se suosiikin Ryanairiä, koska se kuvastaa markkinointipalvelujen mahdollista myönteistä vaikutusta kyseisissä sopimuksissa tarkoitettujen lentoreittien matkustajamääriin ja koska käytettävissä ei ole muitakaan tietoja, joiden avulla voitaisiin määrällisesti arvioida näiden palvelujen ennakoitu vaikutus täyttöasteeseen.

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

(403) Joissakin sopimuksissa on arvioita siitä, kuinka monen matkustajan odotetaan käyttävän kyseisiä reittejä. Koska nämä arviot eivät ole oikeudellisesti sitovia, harkitseva markkinataloustoimija ei välttämättä olisi ottanut niitä huomioon kustannus-hyötyanalyysissaan. Siksi komissiokaan ei ole ottanut niitä huomioon, vaan se on olettanut kaikkien sopimusten osalta täyttöasteen olleen 85 prosenttia (joka on korkeampi kuin edellä mainitut arviot).

(404) Lisäksi lentoyhtiö sitoutui joissakin sopimuksissa matkustajien tiettyyn vähimmäismäärään kyseisillä reiteillä. Markkinataloustoimija olisi todennäköisesti kuitenkin arvioinut matkustajamäärän korkeammaksi kuin lentoyhtiön takaama vähimmäismäärä. Se olisi todennäköisesti olettanut lentoyhtiön jättäneen varmuusmarginaalin takaamansa vähimmäismäärän ja kohtuullisesti toivottavissa olevan matkustajamäärän väliin. Komissio päätti siksi olla ottamatta huomioon näitä sitovia vähimmäismääriä arvioinnissaan.

(405) Komission laskema lisäliikenne on yleensä suurempi kuin sekä taatut vähimmäismäärät että eri sopimuksissa mainitut ei-sitovat arviot.

(406) Lisäksi on huomattava, että CCIPB ja Ryanair/AMS muuttivat vuonna 2009 vuoden 2005 sopimusten ehtoja vähentämällä Paun ja Lontoon välisiä vuoroja. Ne asettivat vuoden 2009 ennakoiduksi lentomääräksi 211 ja laskivat markkinointipalveluja koskevan vuotuisen hinnan […] euroon. Markkinataloustoimijatestiä soveltaessaan komissio on käyttänyt samoja oletuksia kuin muiden sopimusten kohdalla eli katsonut, että kyseiseen lisäsopimukseen liittyvä lisäliikenne koski kaikkia siinä mainittuja lentoreittejä, vuoroja ja lentoja.

Lisätulot (sopimukset Ryanairin ja AMS:n kanssa)

(407) Komissio on pyrkinyt määrittämään kustakin analyysinsa kohteena olevasta liiketoimesta koituvat lisätulot sellaisina kuin markkinataloustoimija olisi ne ennakoinut.

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

([77]) Vuoden 2003 sopimuksessa mainitaan kaksi lentokonetyyppiä, joita Ryanair todennäköisesti käyttäisi: Boeing 737-200 ja Boeing 737-800. Komissio on käyttänyt analyysissaan Ryanairin tuomien matkustajien määrän kannalta edullista hypoteesia, joka perustuu suuremman kapasiteetin konetyyppiin (Boeing 737-800).

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

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

— laskeutumismaksu, joka on rotaatiokohtainen,

— matkustajamaksu, joka on matkustajakohtainen, ja

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

(410) CCIPB:n käyttämät laskeutumismaksu ja matkustajamaksu ovat periaatteessa lentoasemainfrastruktuurien käytöstä perittäviä lakisääteisiä maksuja, jotka vahvistetaan kaikille lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille kuulemismenettelyn jälkeen ja julkaistaan. Ryanairin ja Transavian kanssa tehdyissä lentoasemapalvelusopimuksissa määrätään lentoaseman julkisten maksujen soveltamisesta. Komissio on näiden sopimusten osalta käyttänyt ennakoituina yksikkökohtaisina laskeutumis- ja matkustajamaksuina sopimusten tekohetkellä voimassa olleita julkisia maksuja ja tehnyt summiin vuotuisen kahden prosentin indeksikorotuksen. Komissio katsoo, että markkinataloustoimija olisi voinut ennakoida kahden prosentin inflaation, koska se on Euroopan keskuspankin, jäljempänä ”EKP”, euroalueella tavoittelema taso ([79]). Oli kohtuullista olettaa, että lakisääteisiin maksuihin tehtäisiin vuosittain inflaatiokorotus.

(411) Maahuolintamaksut eivät sen sijaan ole lakisääteisiä, vaan ne neuvotellaan kahdenvälisesti. Ryanairin kanssa tehdyissä lentoasemapalvelusopimuksissa sekä Transavian kanssa tehdyssä sopimuksessa ne ovat indeksoimattomia, kiinteitä rotaatiokohtaisia maksuja. Komissio on siksi käyttänyt näitä määriä analyysissaan.

(412) Komissio on laskenut edellä mainittujen kolmen maksun tuoton, jonka markkinataloustoimija olisi voinut odottaa kunkin sopimuksen tuottavan, käyttäen kunkin sopimuksen mukaista ennakoitua rotaatiomäärää (laskeutumis- ja maahuolintamaksu) ja ennakoitua lisämatkustajamäärää (matkustajamaksu) ja kertonut ne maksujen yksikkömäärillä.

(413) Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot ovat periaatteessa jokseenkin verrannollisia matkustajien määrään. Pysäköintialueiden, ravintoloiden ja lentoasemalla sijaitsevien muiden liikkeiden toiminnan määrä riippuu matkustajien määrästä. Siksi myös näihin toimintoihin liittyvät lentoaseman pitäjän tulot riippuvat matkustajien määrästä. Lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen lisämäärän arvioimiseksi onkin järkevintä määrittää lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen matkustajakohtainen määrä ja kertoa se ennakoidulla lisäliikenteen määrällä.

(414) Komissio katsoo, että harkitseva markkinataloustoimija olisi sopimusten tekohetkellä todennäköisesti laskenut lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen matkustajakohtaisen määrän niiden lentoliikenteeseen liittymättömien matkustajakohtaisten kokonaistulojen perusteella, joita lentoasema oli tuottanut kyseisen sopimuksen tekemistä välittömästi edeltävän, riittävän edustavan ajanjakson kuluessa ([80]). Komissio arvioi, että kolmen vuoden ajanjakso on tässä kohtuullinen ([81]). Lisäksi komissio olettaa, että markkinataloustoimija olisi tehnyt tähän summaan

([79]) EKP:n tavoitteena on pitää hintataso vakaana ja vuotuinen inflaatio keskipitkällä aikavälillä lähellä kahta prosenttia, mutta kuitenkin sen alapuolella. Vapaa käännös seuraavasta alkuperäisestä englanninkielisestä tekstistä: ”In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term.” Ks. http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

([80]) Komissio toteaa, että Air Francella matkustaa Pauhon enimmäkseen liikematkailijoita, kun taas Ryanairin ja Transavian matkustajista suurin osa on vapaa-ajan matkailijoita. Liikematkailijoiden ja vapaa-ajan matkailijoiden tuottamat lentoliikenteeseen liittymättömät matkustajakohtaiset tulot saattavat poiketa toisistaan esimerkiksi mahdollisten ostovoimaerojen vuoksi. Eroja on kuitenkin vaikea arvioida varsinkin siksi, että asiaan voivat vaikuttaa muutkin tekijät kuin ostovoima. Esimerkiksi aikatekijä on yleensä liikematkailijoille tärkeä, ja he viettävät lentoasemalla yleensä mahdollisimman vähän aikaa ja saattavat siksi kuluttaa siellä vähemmän rahaa. Koska lentoliikenteeseen liittymättömät lentoaseman pitäjän tulot eivät kulje lentoyhtiöiden kautta, lentoaseman pitäjän on lisäksi vaikea arvioida, missä määrin lentoliikenteeseen liittymättömät keskimääräiset matkustajakohtaiset tulot voivat vaihdella lentoyhtiöiden välillä. Näiden seikkojen vuoksi on todennäköistä, että Paun lentoasemaa CCIPB:n asemesta hallinnoiva markkinataloustoimija olisi arvioinut lentoliikenteeseen liittymättömät lisätulot lentoaseman kokonaisliikenteen edeltävinä vuosina tuottamien lentoliikenteeseen liittymättömien matkustajakohtaisten tulojen perusteella ottamatta huomioon sitä, että matkustajakohtaiset tulot saattavat vaihdella lentoyhtiöistä toiseen.

([81]) Markkinataloustoimija olisi valinnut kyseisen ajanjakson useiden tekijöiden perusteella. Niitä ovat verrattain pitkän ajanjakson tasoittava vaikutus sekä erittäin pitkän ajanjakson aiheuttamat hankaluudet, kuten mahdolliset muutokset matkustajien kulutusmieltymyksissä ja -tavoissa pitkän ajan kuluessa. Käyttämällä yhden ainoan vuoden kuluessa havaittuja keskimääräisiä matkustajakohtaisia lentoliikenteeseen liittymättömiä tuloja voidaan tulokseksi saada määrä, joka on liian riippuvainen kyseisen vuoden erityisolosuhteista. Siksi on perusteltua käyttää pidempää ajanjaksoa. Viiden vuoden jakso vaikuttaa puolestaan liian pitkältä, koska lentoliikenteeseen liittymättömiin menoihin liittyvä matkustajien käyttäytyminen saattaa sinä aikana muuttua olennaisesti. Kolmen vuoden jakso vaikuttaa näin ollen kohtuulliselta valinnalta.

indeksikorotuksen inflaation huomioon ottamiseksi. Komissio on käyttänyt kahden prosentin inflaatiokorotusta ([82]) (jota on sovellettu kolmen vuoden ajanjakson keskimmäisen vuoden alusta lähtien).

(415) Jäljempänä olevassa taulukossa esitetään lentoaseman lentoliikenteeseen liittymättömät vuosikohtaiset kokonaistulot vuosina 2000–2011 sekä kunkin vuoden osalta lentoliikenteeseen liittymättömät keskimääräiset matkustajakohtaiset yksikkötulot kolmena edeltävänä vuonna.

Taulukko 5

Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot

Vuosi	Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot	
	Kokonaismäärät (tuhatta euroa)	Keskimääräiset matkustajakohtaiset yksikkötulot kolmena edeltävänä vuonna (euroa)
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	

Lisäkustannukset (sopimukset Ryanairin ja AMS:n kanssa)

(416) Lisäkustannukset, joita lentoasemaa CCIPB:n asemesta hallinnoiva markkinataloustoimija olisi saattanut etukäteen olettaa koituvan kustakin liiketoimesta (joka käsittää soveltuvin osin lentoasemapalvelusopimuksen ja markkinointipalvelusopimuksen), jakautuvat seuraaviin kolmeen luokkaan:

— markkinointipalvelujen hankintakustannukset,

— liiketoimesta johtuvista lisäinvestoinneista koituvat kustannukset,

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

(417) Komissio on ottanut huomioon eri markkinointipalvelusopimuksissa määrätyt markkinointipalvelujen hankintakustannukset. Markkinointipalvelusopimuksissa määrätyt määrät ovat yleensä kiinteitä vuosi- tai kokonaismääriä. Ryanairin kanssa vuonna 2003 tehdyssä Pau–Lontoo-yhteyttä koskevassa sopimuksessa määrättiin kuitenkin erityisjärjestelystä, johon kuuluivat alkumaksu ja vuosittaiset matkustajakohtaiset maksut, joiden vuosikohtainen

([82]) Ks. johdanto-osan 410 kappale.

enimmäismäärä on 400 000 euroa. Kun otetaan huomioon vuoden 2003 sopimukseen liittyvät 85 prosentin täyttöasteeseen perustuvat liikenne-ennusteet, markkinataloustoimijan voidaan olettaa ennakoineen, että 400 000 euron enimmäismäärä saavutettaisiin. Komissio on siksi käyttänyt sopimuksessa määritellyn alkumaksun lisäksi tätä enimmäismäärää markkinointipalvelujen kustannuksina.

(418) Kuten liikenne-ennusteiden kohdalla, ennakoidut markkinointimaksut eivät välttämättä vastaa todellisuudessa maksettuja määriä, sillä alun perin sovituista määristä on voitu poiketa sopimusten tekemisen jälkeisten tapahtumien vuoksi. Näin kävi esimerkiksi silloin, kun sopimus purettiin ennenaikaisesti. Näitä tapahtumia ei kuitenkaan pidä ottaa huomioon markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa, koska ne ajoittuvat sopimusten tekemisen jälkeiseen aikaan.

(419) Lisäinvestointikustannuksista on todettava, että Ranskan mukaan Paun lentoasemalla ei tarvinnut tehdä lainkaan investointeja nyt tarkasteltavien sopimusten vuoksi. Koska asiakirja-aineistossa mikään ei viittaa siihen, että markkinataloustoimija olisi olettanut joutuvansa toteuttamaan tiettyjä investointeja muodollisen tarkastelumenettelyn kohteena olevien yhden tai useamman sopimuksen vuoksi, tässä analyysissa ei ole otettu huomioon lisäinvestointikustannuksia.

(420) Sopimusten tekohetkillä ennakoitavissa olleet lisätoimintakustannukset ovat vaikeimmin käsiteltävä luokka, koska sopimuksia vastaavia liiketoimintasuunnitelmia ei ollut laadittu. Toimintakustannuksiin ei voida soveltaa lentoliikenteeseen liittymättömiin tuloihin sovellettua lähestymistapaa, jossa lentoliikenteeseen liittymättömät matkustajakohtaiset lisätulot päätellään lentoaseman lentoliikenteeseen liittymättömien kokonaistulojen perusteella. Jos näin tehtäisiin, lentoaseman yhteenlasketut matkustajakohtaiset toimintakustannukset katsottaisiin lisäkustannuksiksi. Huomattava osa lentoaseman kustannuksista on kuitenkin kiinteitä, mikä tarkoittaa, että yhteenlasketut matkustajakohtaiset toimintakustannukset ovat useimmissa tapauksissa todennäköisesti selvästi korkeammat kuin lisäkustannukset, joita liittyy lisäliikennettä synnyttävän uuden sopimuksen tekemiseen.

(421) Lisätoimintakustannusten arvioimiseksi komission on turvauduttava lentoaseman pitäjän omaan arvioon sisältyviin tietoihin, koska se ei kykene itse arvioimaan, miten tietty sopimus voi vaikuttaa lentoaseman eri kustannuseriin.

(422) Ainoa arvio, johon komissio voi tukeutua, sisältyy Transaviaa koskevaan liiketoimintasuunnitelmaan, jossa CCIPB on arvioinut Transavian kanssa tehtävän sopimuksen tarkoittavan keskimäärin […] euron lisätoimintakustannuksia lisämatkustajaa kohden liiketoimintasuunnitelman kattamina vuosina 2006–2012 ([83]). Paremman puutteessa komissio katsoo, että lisäliikenteen vaikutus lentoaseman toimintakustannuksiin voidaan arvioida tämän laskelman perusteella. Komissio onkin käyttänyt sitä arvioidessaan Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä sopimuksia. Se on lisäksi tehnyt kahden prosentin indeksikorotuksen vuodelle 2009 ([84]), joka sijoittuu tarkastelujakson 2006–2012 puoliväliin. Komissio katsoo myös, että tämä indeksi on johdonmukainen edellä mainittujen, tuloja koskevien indeksien kanssa.

(423) Komissio huomauttaa, että CCIPB laati kyseisen laskelman ennen kuin se teki suurimman osan muodollisen tarkastelumenettelyn kohteena olevista sopimuksista Ryanairin ja AMS:n kanssa. Se oli siis käytettävissä näiden sopimusten tekohetkellä. Ainoat poikkeukset ovat Ryanairin ja AMS:n kanssa vuosina 2003 ja 2005 tehdyt sopimukset, joita käsitellään johdanto-osan 425 ja 426 kappaleessa.

(424) Komissio huomauttaa, että Transaviaa koskevaa liiketoimintasuunnitelmaa ei laadittu Ryanairiä varten. Se katsoo kuitenkin, että Transavia käyttää halpalentoyhtiön taloudellista mallia, joka on verrattavissa Ryanairin taloudelliseen malliin, ja näin ollen markkinataloustoimijan ennakoimat lisätoimintakustannukset matkustajaa kohden olisivat todennäköisesti olleet molempien lentoyhtiöiden kohdalla samankaltaiset.

([83]) Lisäkustannustekijöitä (jotka johtuvat uudesta Amsterdam–Pau-lentoyhteydestä) selostetaan liiketoimintasuunnitelmassa seuraavasti: Vaikutus henkilöstöön ja maksuihin: uusi lentoyhteys aiheuttaa jonkin verran lisätyötä tietyissä yksiköissä, joita ovat kirjanpito (laskujen käsittely), lentoasematoiminnot (lentoasemaresurssien allokointi), asiakaspalvelu (matkailupalvelujen varaus, neuvonta) ja turvatoiminnot (turvatarkastukset). Muissa toiminnoissa (hallinto, ympäristö, laatu, huolto, kehitys, turvallisuus) työmäärä ei lisäänny. Lentoyhteys vaikuttaa vain maahuolintamaksuihin: Seitsemän vuoden aikana henkilöstökustannukset ja arvioidut kustannukset lähtevää matkustajaa kohden ovat […] euroa. Tämä kutakin lähtevää matkustajaa kohden laskettu määrä on jaettu kahdella, jolloin matkustajakohtaiseksi kokonaismääräksi saadaan […] euroa.

([84]) Ks. johdanto-osan 410 kappale.

(425) Transaviaa koskeva liiketoimintasuunnitelma on päivätty 15 päivänä joulukuuta 2005. Se siis laadittiin vuosien 2003 ja 2005 Ryanair- ja AMS-sopimusten tekemisen jälkeen. Nämä sopimukset tehtiin 28 päivänä tammikuuta 2003 ja 30 päivänä kesäkuuta 2005. Komissio katsoo kuitenkin, että markkinataloustoimija ei olisi arvioinut matkustajakohtaisia lisätoimintakustannuksia eri tavoin kesäkuussa 2005 ja joulukuussa 2005 eli vain kuusi kuukautta myöhemmin. Onkin erittäin epätodennäköistä, että lentoaseman pitäjän kustannusrakenne muuttuu merkittävästi kuudessa kuukaudessa. Joulukuussa 2005 laadittu laskelma on siis riittävän lähellä arviota, jonka markkinataloustoimija olisi tehnyt kesäkuussa 2005 harkitessaan Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtävien sopimusten tarkoituksenmukaisuutta.

(426) Vuoden 2003 sopimus puolestaan tehtiin lähes kolme vuotta ennen Transaviaa koskevan liiketoimintasuunnitelman laatimista. Lentoaseman liikennerakenteessa tai toiminnassa ei kuitenkaan tapahtunut merkittäviä muutoksia näiden kolmen vuoden aikana. Komissio katsoo näin ollen paremman vaihtoehdon puuttuessa, että keskimääräiset matkustajakohtaiset […] euron lisätoimintakustannukset indeksoituina kahdella prosentilla suhteessa vuoteen 2009 on asianmukainen määrä, jota voidaan käyttää myös analysoitaessa vuoden 2003 sopimusta.

(427) Komissio toteaa, että Ranskan esittämät lisätoimintakustannukset ([…] euroa matkustajaa kohden), jotka perustuvat vuosina 2003–2011 todettuihin keskimääräisiin matkustajakohtaisiin toimintakustannuksiin, ovat selvästi korkeammat kuin komission käyttämät matkustajakohtaiset lisäkustannukset, joita komissio pitää asianmukaisempina edellä esitetyistä syistä.

(428) Matkustajakohtaiset lisätoimintakustannukset on kerrottu kunkin liiketoimen osalta ennakoidulla lisäliikenteen määrällä kuhunkin sopimukseen liittyvien vuosikohtaisten lisätoimintakustannusten määrittämiseksi.

Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä sopimuksia koskevien tulosten esittely

(429) Koska komissio on määrittänyt kunkin sopimuksen osalta kaikki lisätulot ja lisäkustannukset, jotka markkinataloustoimija olisi ennakoinut, se voi päätellä lisätuotot (tulot miinus kustannukset), joita kultakin sopimukselta olisi voitu odottaa kunakin vuonna koko niiden keston ajan. Tulokset esitetään jäljempänä taulukoissa 6–11.

(430) Komissio huomauttaa jäljempänä olevista taulukoista ilmenevän, että kaikkien sopimusten ja Pau–Lontoo-reittiä koskevaan vuoden 2005 sopimukseen liittyvän, 16 päivänä kesäkuuta 2009 tehdyn lisäsopimuksen kaikki vuotuiset lisätuotto-odotukset ovat negatiiviset siitä huolimatta, että etenkin lisäliikennemääriä ja lisäkustannuksia koskevat komission oletukset olivat Ryanairille edullisia.

(431) Komissio toteaa lisäksi, että päätelmä pätisi vuosien 2007, 2008, 2009 ja 2010 sopimuksiin, vaikka lisätoimintakustannuksia ei otettaisi lainkaan huomioon ja lisäkustannuksiksi oletettaisiin vain markkinointipalvelujen hankinnasta koituvat kustannukset.

(432) Näin ollen on selvää, että CCIPB:n Ryanairin ja AMS:n kanssa tekemät sopimukset ja Lontoon reittiä koskevaan vuoden 2005 sopimukseen liittyvä, 16 päivänä kesäkuuta 2009 tehty lisäsopimus, jotka ovat tämän tarkastelun kohteena, tuottavat taloudellista etua Ryanairille ja/tai AMS:lle. Koska tämä etu johtuu Ryanairin tai AMS:n kanssa tehdyn sopimuksen nimenomaisista määräyksistä, se on valikoiva.

(433) Pau–Charleroi-yhteyttä koskevaan vuoden 2007 sopimukseen liittyvä, 16 päivänä kesäkuuta 2009 tehty lisäsopimus, jossa markkinointipalvelujen hinta korotetaan palveluja muuttamatta […] eurosta […] euroon vuodessa 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen, tuottaa myös valikoivan edun Ryanairille ja AMS:lle, koska CCIPB ei saanut mitään vastineeksi […] euron vuosittaisesta lisämaksusta eikä etenkään voinut odottaa liikenteen lisääntyvän.

Taulukko 6

Matkustajat ("(k)" = kausiluonteinen)

Sopimus	Lentoja viikossa	Lentoja vuodessa	Sopimuksen/ sopimusten allekirjoituspäivä	Tosiasiallinen aloittamispäivä	Alkuperäinen päättymispäivä
Lontoo 2003	7	365	28.1.2003	28.1.2003	27.1.2008

Sopimus	Lentoja viikossa	Lentoja vuodessa	Sopimuksen/ sopimusten allekirjoituspäivä	Tosiasiallinen aloittamispäivä	Alkuperäinen päättymispäivä
Lontoo 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 (k)	3	50	31.3.2008	16.5.2008	13.9.2008
Bristol 2009 (k)	2	58	16.6.2009	1.4.2009	24.10.2009
Lontoon-sopimuksen (2005) lisäsopimus (2009)		211	15.6.2009	1.1.2009	29.6.2010
Lontoo, Charleroi (k) ja Beauvais (k) 2010	6	312	28.1.2010	30.3.2010	29.3.2011

Taulukko 7

Pau–Lontoo-lentoyhteyttä koskeva vuoden 2003 sopimus

(euroa)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Saapuvien ja lähtevien matkustajien kokonaismäärä	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Rotaatioita vuodessa	338	365	365	365	365	27
Laskeutumismaksu	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
Matkustajamaksu	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
Maahuolintatuotot	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Lentoliikenteeseen liittyvät tulot yhteensä	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Tulot yhteensä	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[0–99 999]**
Toimintakustannukset (henkilöstö, erilaiset hankinnat jne.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Markkinointikustannukset	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(euroa)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kustannukset yhteensä	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[0–99 999]**
Lisätuotot (tulot miinus kustannukset)	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 1–- 99 999]**

Taulukko 8

Pau–Lontoo-lentoyhteyttä koskeva vuoden 2005 sopimus

(euroa)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Saapuvien ja lähtevien matkustajien kokonaismäärä	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Rotaatioita vuodessa	184	365	365	365	365	181
Laskeutumismaksu	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
Matkustajamaksu	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
Maahuolintatuotot	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Lentoliikenteeseen liittyvät tulot yhteensä	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Tulot yhteensä	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Toimintakustannukset (henkilöstö, erilaiset hankinnat jne.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Markkinointikustannukset	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Kustannukset yhteensä	**[300 000–599 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[300 000–599 999]**
Lisätuotot (tulot miinus kustannukset)	**[- 1–- 99 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 1–- 99 999]**	**[- 1–- 99 999]**	**[- 1–- 99 999]**

Taulukko 9

30 päivänä kesäkuuta 2005 tehtyyn markkinointipalvelusopimukseen 16 päivänä kesäkuuta 2009 tehty lisäsopimus

(euroa)

	2009	2010
Saapuvien ja lähtevien matkustajien kokonaismäärä	67 794	33 709
Rotaatioita vuodessa	211	105
Laskeutumismaksu	*29 173*	*14 795*
Matkustajamaksu	*162 706*	*82 519*
Maahuolintatuotot	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Lentoliikenteeseen liittyvät tulot yhteensä	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Tulot yhteensä	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Toimintakustannukset (henkilöstö, erilaiset hankinnat jne.)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Markkinointikustannukset	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Kustannukset yhteensä	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Lisätuotot (tulot miinus kustannukset)	**[- 1–- 99 999]**	**[- 1–- 99 999]**

Taulukko 10

Pau–Charleroi-lentoyhteyttä koskeva vuoden 2007 sopimus

(euroa)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Saapuvien ja lähtevien matkustajien kokonaismäärä	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Rotaatioita vuodessa	42	156	156	156	156	114
Laskeutumismaksu	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
Matkustajamaksu	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
Maahuolintatuotot	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Lentoliikenteeseen liittyvät tulot yhteensä	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(euroa)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Tulot yhteensä	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**
Toimintakustannukset (henkilöstö, erilaiset hankinnat jne.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Markkinointikustannukset	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Kustannukset yhteensä	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**
Lisätuotot (tulot miinus kustannukset)	**[- 1–- 99 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**

Taulukko 11

Pau–Bristol-lentoyhteyttä koskevat vuoden 2008 ja 2009 sopimukset sekä Pau–Lontoo-, Pau–Charleroi- ja Pau–Beauvais-lentoyhteyksiä koskevat vuoden 2010 sopimukset

(euroa)

	Bristol-sopimus 2008	Bristol-sopimus 2009	Lontoo-, Charleroi- ja Beauvais-sopimukset 2010	
	2008	2009	2010	2011
Saapuvien ja lähtevien matkustajien kokonaismäärä	16 111	18 635	75 463	24 783
Rotaatioita vuodessa	50	58	235	77
Laskeutumismaksu	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
Matkustajamaksu	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
Maahuolintatuotot	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Lentoliikenteeseen liittyvät tulot yhteensä	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Tulot yhteensä	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Toimintakustannukset (henkilöstö, erilaiset hankinnat jne.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]

(euroa)

	Bristol-sopimus 2008	Bristol-sopimus 2009	Lontoo-, Charleroi- ja Beauvais-sopimukset 2010	
	2008	2009	2010	2011
Markkinointikustannukset	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000—1 499 999]	[300 000–599 999]
Kustannukset yhteensä	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[1 000 000—1 499 999]**	**[300 000–599 999]**
Lisätuotot (tulot miinus kustannukset)	**[- 1–- 99 999]**	**[- 1–- 99 999]**	**[- 600 000–- 999 999]**	**[- 100 000–- 299 999]**

Markkinataloustoimijatestin soveltaminen Transavian kanssa tehtyyn sopimukseen

(434) Komissio muistuttaa, että CCIPB laati liiketoimintasuunnitelman ennen kuin se teki Transavian kanssa Pau–Amsterdam-lentoyhteyttä koskevan sopimuksen (jäljempänä ”Transaviaa koskeva liiketoimintasuunnitelma”). Komissio katsoo tämän liiketoimintasuunnitelman muodostavan asianmukaisen lähtökohdan markkinataloustoimijatestin soveltamiselle Transavian kanssa tehtyyn sopimukseen. Sillä ei myöskään ole syytä kyseenalaistaa asetettuja oletuksia lukuun ottamatta arvioinnissa käytettyä aikajännettä, jota käsitellään jäljempänä.

(435) Komissio toteaa liiketoimintasuunnitelman johtavan ”vuositulokseen” (joka vastaa Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjen sopimusten analyysissa käytettyjä lisätuottoja (tulot miinus kustannukset)), joka on negatiivinen kaudella 2006–2008 ja sen jälkeen positiivinen kaudella 2009–2012 (ks. taulukko 12 jäljempänä).

(436) Transaviaa koskevan liiketoimintasuunnitelman mukaan investointi (sijoituksen tuotto) alkaa kannattaa (kumulatiivisesti) vasta seitsemäntenä vuonna. Suunnitelmassa ei toisin sanoen sovelleta diskonttokorkoa ennakoituihin vuotuisiin rahavirtoihin niiden nettonykyarvon laskemiseksi eli sen tarkistamiseksi, kompensoivatko tarkastellun kauden lopun positiiviset rahavirrat alkukauden negatiiviset rahavirrat, jolloin lentoasema olisi kannattava. Päinvastoin, siinä käytetään diskonttaamattomia kumulatiivisia kokonaisrahavirtoja (ks. ”kumulatiivinen tulos” jäljempänä taulukossa 12), jotka ovat negatiiviset vuosina 2006–2011, mutta muuttuvat positiivisiksi vuonna 2012 ([85]).

(437) Komissio kehotti Ranskaa laatimaan analyysin niiden objektiivisten tietojen perusteella, jotka olivat CCIPB:n tiedossa, kun se teki sopimuksen Transavian kanssa, sen tarkistamiseksi, olisiko markkinataloustoimija, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä, voinut tehdä kyseisen sopimuksen.

(438) Ranska päätteli analyysissaan Transaviaa koskevan liiketoimintasuunnitelman ”vuosituloksen” pohjalta yhtiöveron määrän niinä vuosina, jolloin rahavirrat olivat positiiviset, ja laski sen jälkeen nettonykyarvon 6,5 prosentin diskonttokorolla. Analyysin tuloksena saatu nettonykyarvo on näin ollen [- 100 000 – - 200 000] euroa laskettuna Pau–Amsterdam-reitin suunniteltuna avaamispäivänä, 26 päivänä huhtikuuta 2006.

(439) Komissio toteaa kuitenkin, että sekä Transaviaa koskeva liiketoimintasuunnitelma että Ranskan laskelma perustuvat vuosia 2006–2012 koskevaan kannattavuusarvioon, vaikka sopimusta oli ehtojensa mukaisesti määrä soveltaa vain vuoteen 2009 asti, eikä siihen sisältynyt automaattisen uusimisen mahdollistavaa lauseketta. Johdanto-osan 393–397 kappaleessa esitetyistä syistä ennakoiva kustannus-hyötyanalyysi on kuitenkin tehtävä sopimuksessa alun perin määritetyltä täytäntöönpanoajalta eikä pidemmältä ajanjaksolta. Tämä johtuu ennen kaikkea siitä, ettei harkitseva ja

([85]) Komissio panee merkille huomautuksen, jonka CCIPB esittää liiketoimintasuunnitelmassa ja jonka mukaan kumuloitumaton vuositulos on positiivinen, kun markkinointikustannukset supistuvat merkittävästi vuonna 2009 (neljäs vuosi). Tähän on syynä se, että sopimuksen mukaan markkinointimaksut ovat kolmantena vuonna […] euroa matkustajaa kohden (vuotuisen enimmäismäärän ollessa […] euroa), ja niiden on määrä pienentyä neljäntenä vuonna […] euroon matkustajaa kohden (ja viidentenä vuonna […] euroon sekä kuudentena ja seitsemäntenä vuonna […] euroon). Ks. johdanto-osan 84 kappale.

asiantunteva markkinataloustoimija voi luottaa sopimuksen tekohetkellä siihen, että sopimus uusitaan samoin tai muuttunein ehdoin ([86]). Komissio toteaa, että jos nettonykyarvo lasketaan uudelleen vuosilta 2006–2009 vain näitä vuosia koskevien, liiketoimintasuunnitelmassa esitettyjen rahavirtojen perusteella ja käyttäen Ranskan esittämää diskonttokorkoa, se on [- 300 000–- 400 000] euroa.

(440) Komissio huomauttaa kuitenkin, että sopimuksen synnyttämät vuotuiset lisätuotto-odotukset ovat kaikkina kustannus-hyötyanalyysin kattamina vuosina negatiiviset (lukuun ottamatta vuotta 2009, jolloin tuotto-odotus on lähes nolla), mikä johtaa käytetystä diskonttokorosta riippumatta väistämättä negatiiviseen nettonykyarvoon. Transavian kanssa vuonna 2006 tehty sopimus tuottaa näin ollen Transavialle taloudellista etua. Koska etu myönnetään vain yhdelle yritykselle, se on valikoiva.

Taulukko 12

Mukautettu liiketoimintasuunnitelma, joka koskee Transavian liikennöimää Amsterdam–Pau-lentoyhteyttä

(tuhatta euroa)

Pau–Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liikenne (matkustajamäärä)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Tuotto	Yhteensä (A)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Kustannukset	joista markkinointipalvelumaksut	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
	Yhteensä (B)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Vuositulos	(A – B)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Kumulatiivinen tulos		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Yhtiövero		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Lisärahavirrat yhtiöveron jälkeen		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nettonykyarvo 2006–2009	[- 300–- 400]							

8.1.1.3 ***Kilpailun vääristyminen***

(441) Kun jäsenvaltion myöntämä taloudellinen tuki vahvistaa yritysten asemaa jäsenvaltioiden välisessä kaupassa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Vakiintuneen oikeuskäytännön ([87]) mukaan toimenpiteen voidaan katsoa vääristävän tai uhkaavan vääristää kilpailua, jos tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla.

(442) Sen jälkeen, kun lentoliikenteen vapauttamisen kolmas vaihe tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1993 ([88]), unionin lentoliikenteen harjoittajat ovat voineet liikennöidä vapaasti unionin sisäisiä reittejä ja hyödyntää rajatonta kabotaasilupaa.

([86]) Harkitseva ja asiantunteva markkinataloustoimija saattaisi myös ottaa huomioon sen, että sopimus voidaan purkaa ennen sen päättymistä. Purkamisen todennäköisyys riippuisi sopimuksen purkamisehdoista.

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

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

(443) Edut, joita Ryanair, AMS ja Transavia ovat saaneet tämän tarkastelun kohteena olevien eri sopimusten ja lisäsopimusten ansiosta, ovat vahvistaneet niiden asemaa suhteessa unionissa toimiviin kaikkiin muihin lentoyhtiöihin, jotka tosiasiallisesti tai mahdollisesti kilpailevat Ryanairin ja Transavian kanssa näiden liikennöimillä reiteillä. Ne ovat näin ollen vääristäneet tai uhanneet vääristää kilpailua ja vaikuttaneet jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

8.1.1.4 ***Päätelmä***

(444) Muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevat sopimukset ja lisäsopimukset, jotka CCIPB on tehnyt Ryanairin, AMS:n ja Transavian kanssa, täyttävät kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan perusteet ja ovat näin ollen kaikki valtiontukea.

8.1.2 TUEN SÄÄNTÖJENVASTAISUUS

(445) Koska kyseiset toimenpiteet on toteutettu ilman komission lupaa, ne ovat sääntöjenvastaista tukea.

8.1.3 SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE

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

(447) Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ([89]) ilmenee lisäksi, että oli Ranskan tehtävänä ilmoittaa, minkä oikeusperustan mukaisesti kyseinen tuki voitiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi, ja osoittaa, että soveltuvuuden edellytykset täyttyivät. Komissio kehottikin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä ja esittämässään lisätietopyynnössä Ranskaa ilmoittamaan mahdolliset oikeusperustat, joiden mukaisesti tuki soveltui sisämarkkinoille, ja osoittamaan, että sovellettavat sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset täyttyvät, etenkin siinä tapauksessa, että kyseessä olevaa tukea olisi pidettävä uusien lentoreittien avaamista koskevana käynnistystukena. Ranska ei kuitenkaan koskaan väittänyt, että tarkasteltavat toimenpiteet olisivat sisämarkkinoille soveltuvaa käynnistystukea, eikä se liioin esittänyt muita soveltuvuusperustoja tai päättelyä, jonka perusteella tuen voitaisiin katsoa soveltuvan sisämarkkinoille. Myöskään asianomaiset osapuolet eivät ole pyrkineet osoittamaan, että toimenpiteet soveltuvat sisämarkkinoille.

(448) Komission mielestä on kuitenkin aiheellista tutkia, missä määrin kyseistä tukea voitaisiin pitää sisämarkkinoille soveltuvana sen perusteella, että se edisti uusien lentoreittien tai lentovuorojen perustamista. On kuitenkin korostettava, että kyseessä on ylimääräinen tarkastelu, koska tuki olisi katsottava sisämarkkinoille soveltumattomaksi sen perusteella, että asianomainen jäsenvaltio tai asianomaiset osapuolet eivät ole esittäneet seikkoja, jotka osoittaisivat tuen soveltuvuuden sisämarkkinoille.

(449) Uusissa suuntaviivoissa todetaan tällaisista tuista seuraavaa: ”Käynnistystuen lentoyhtiöille osalta komissio soveltaa näissä suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita kaikkiin ilmoitettuihin käynnistystukitoimenpiteisiin, joista se tekee päätöksen 4 päivästä huhtikuuta 2014 alkaen, vaikka kyseisistä toimenpiteistä olisi ilmoitettu jo ennen kyseistä päivämäärää. Valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä annetun komission ilmoituksen mukaan komissio soveltaa lentoyhtiöille myönnettyyn sääntöjenvastaiseen käynnistystukeen sen myöntämisajankohtana voimassa olleita sääntöjä. Näin ollen se ei sovella näissä suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita lentoyhtiöille ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnettyyn sääntöjenvastaiseen käynnistystukeen” ([90]).

(450) Vuoden 2005 suuntaviivoissa määrätään seuraavasti: ”Komissio tutkii kaikki tuet, jotka on myönnetty lentoasemien infrastruktuurin rahoittamiseen tai toiminnan aloittamiseen ilman sen lupaa eli perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan vastaisesti, näiden suuntaviivojen perusteella, jos tuen myöntäminen on aloitettu sen jälkeen kun suuntaviivat on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Muussa tapauksessa se arvioi tukea niiden sääntöjen pohjalta, joita sovelletaan silloin kun tuen myöntäminen alkoi” ([91]).

(451) Komissio muistuttaa, että kyseinen tuki myönnettiin uusien lentoyhteyksien avaamisen edistämiseksi, olemassa olevien vuorojen lisäämiseksi tai sellaisten yhteyksien ylläpitämiseksi, jotka olisi muuten voitu lopettaa. Kyseessä on siis toimintatuki, jonka tarkoituksena on edistää alueelliselta lentoasemalta liikennöitävää lentoliikennettä. Tässä yhteydessä on syytä palauttaa mieliin, että komission päätöskäytännön mukaisesti toimintatuki katsotaan harvoin sisämarkkinoille soveltuvaksi, koska se yleensä vääristää kilpailuedellytyksiä alalla, jolla se myönnetään.

([89]) Asia C-364/90, Italia v. komissio, tuomio 28.4.1993 (Kok., s. I-2097, 20 kohta).
([90]) Uudet suuntaviivat, 174 kohta.
([91]) Vuoden 2005 suuntaviivojen 85 kohta.

8.1.3.1 ***Ennen vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantuloa toteutetut toimenpiteet***

(452) Vuoden 2003 sopimus ja vuoden 2005 sopimukset tehtiin ennen kuin vuoden 2005 suuntaviivat julkaistiin 9 päivänä joulukuuta 2005 ([92]). Ennen kyseistä päivää myönnetyn tuen soveltuvuuden osalta vuoden 2005 suuntaviivojen 85 kohdassa ja uusien suuntaviivojen 174 kohdassa viitataan sääntöihin, joita sovellettiin tuen myöntämishetkellä.

(453) Ennen vuoden 2005 suuntaviivojen hyväksymistä komissio oli antanut vuoden 1994 suuntaviivat ([93]). Näissä suuntaviivoissa ei kuitenkaan käsitellä erikseen sellaiseen toimintatukeen liittyviä ongelmia, jonka tarkoituksena on edistää liikennöintiä alueellisilta lentoasemilta. Ongelmat nimittäin ilmenivät asteittain sen jälkeen, kun Euroopan eräät suuret lentoasemat vähitellen ruuhkautuivat ja halpalentoyhtiöiden toiminta kehittyi. Näin ei vielä ollut vuonna 1994. Komissio katsookin, ettei käsiteltävään tapaukseen voida soveltaa myöskään vuoden 1994 suuntaviivoja. Komission on siksi arvioitava kyseisen tuen soveltuvuutta suoraan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella.

(454) Tässä yhteydessä on syytä huomauttaa, että tapa, jolla komissio arvioi tämänkaltaista valtiontukea, on hioutunut vuosien varrella, vaikka tietyt seikat ovatkin pysyneet muuttumattomina. Nämä seikat johtuvat yleisistä periaatteista, jotka koskevat tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille perussopimuksen edellä mainitun määräyksen mukaisesti.

(455) Komissio katsoi esimerkiksi kesäkuussa 1999 tekemässään, Manchesterin lentoasemaa koskevassa päätöksessä ([94]), että lentoasemamaksuja koskevat alennukset, jotka oli myönnetty syrjimättömästi ja rajoitetun ajan, soveltuivat sisämarkkinoille, koska ne olivat toimenpiteitä, joiden tarkoituksena oli edistää uusien reittien avaamista.

(456) Komissio selitti myöhemmin, Charleroin lentoasemaa koskevassa helmikuun 2004 päätöksessään ([95]), että ”toimintatuet, joiden tarkoituksena on auttaa tuomaan markkinoille uusia lentoreittejä tai lisätä vuoroja tietyillä yhteyksillä, voivat olla tarpeellisia välineitä pienten alueellisten lentoasemien kehittämisessä. Ne voivatkin saada asianomaiset yritykset vakuuttuneiksi siitä, että niiden kannattaa ottaa riski ja investoida uusiin reitteihin. Jotta tällaiset tuet kuitenkin voitaisiin julistaa yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella, olisi määritettävä, ovatko ne tarpeellisia ja oikeassa suhteessa asetettuun tavoitteeseen ja vaikuttavatko ne kauppaan yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.” Komissio asetti tuolloin edellytykset, joiden oli täytyttävä, jotta tällainen toimintatuki voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi:

— tuen on edistettävä sen unionin edun mukaista tavoitetta, jonka mukaan alueellista lentoasemaa kehitetään lisäämällä selvästi uusien reittien matkustajamääriä ([96]);

— tuen on oltava tarpeellista, eli se ei saa kohdistua saman tai toisen lentoyhtiön jo liikennöimään reittiin tai samankaltaiseen reittiin ([97]);

— tuella on oltava kannustinvaikutus, eli sillä on osaltaan kehitettävä toimintaa, josta tulee tietyn ajan kuluttua todennäköisesti kannattavaa, mikä tarkoittaa, että tuen on oltava määräaikaista ([98]);

— tuen on oltava oikein suhteutettua, eli tuen määrän on oltava yhteydessä lentoliikenteen selkeään lisääntymiseen ([99]);

— tuki on myönnettävä läpinäkyvästi ja syrjimättömästi, eikä se saa olla päällekkäistä muuntyyppisen tuen kanssa.

([92]) Ks. alaviite 18.
([93]) Komission suuntaviivat Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan soveltamisesta valtiontukiin ilmailualalla (EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5).
([94]) Valtiontuki NN 109/98, Yhdistynyt kuningaskunta (Manchester Airport), 14.6.1999.
([95]) Päätös 2004/393/EY, tehty 12 päivänä helmikuuta 2004, Vallonian alueen ja Brussels South Charleroi Airport -lentoaseman Ryanair-lentoyhtiölle myöntämistä eduista lentoyhtiön aloittaessa toimintansa Charleroissa (EUVL L 137, 30.4.2004, s. 1). Päätös on kumottu asiassa T-196/04, Ryanair Ltd v. komissio (Kok., s. II-3643), 17.12.2008 annetulla tuomiolla (ns. Charleroi-tuomio), mutta se osoittaa, miten kyseisten tukien arviointi on komissiossa kehittynyt.
([96]) Ks. 283–297 kohta.
([97]) Ks. 288–309 kohta.
([98]) Ks. 311–317 kohta.
([99]) Ks. 318–325 kohta.

(457) Nämä soveltuvuusperiaatteet määritellään tarkasti vuoden 2005 suuntaviivoissa ja uusissa suuntaviivoissa, mutta komissio voi tästä huolimatta katsoa lentoyhtiöille myönnetyn toimintatuen sisämarkkinoille soveltuvaksi, jos seuraavat edellytykset täyttyvät: tuki auttaa kehittämään pientä lentoasemaa lisäämällä selvästi uusien reittien matkustajamääriä; tuki on tarpeellinen sikäli, ettei se kohdistu saman tai toisen lentoyhtiön jo liikennöimään reittiin tai samankaltaiseen reittiin ([100]); tuki on määräaikainen, ja reitistä, jolle se myönnetään, tulee todennäköisesti kannattava ([101]); tuen määrä on yhteydessä lentoliikenteen selkeään lisääntymiseen; tuki myönnetään läpinäkyvästi ja syrjimättömästi, eikä se ole päällekkäistä muuntyyppisen tuen kanssa ([102]).

(458) Komissio mainitsee tältä osin laajentamispäätöksen 140 kohdassa, että se tarkastelee kyseisten toimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille edellä mainittujen viiden kumulatiivisen edellytyksen perusteella. On syytä huomauttaa, ettei Ranska eivätkä asianomaiset osapuolet ole kiistäneet näiden edellytysten soveltamista.

(459) Komissio katsoo näin ollen, että nyt käsiteltävässä tapauksessa vuoden 2003 sopimuksen ja vuoden 2005 sopimusten soveltuvuutta sisämarkkinoille on tarkasteltava edellä mainittujen yleisten periaatteiden perusteella.

Tuen on edistettävä pienen lentoaseman kehittymistä lisäämällä selvästi uusien reittien matkustajamääriä

(460) Vuosina 2003–2005 Paun lentoaseman liikennemäärä oli noin 700 000 matkustajaa vuodessa. Komissio katsoo lentoaseman olleen tuolloin kooltaan pieni.

(461) Komissio katsoo, että vuoden 2003 sopimus Paun ja Lontoo-Stanstedin välisestä uudesta reitistä koski sellaisen uuden lentoyhteyden avaamista, joka oli omiaan lisäämään selvästi matkustajamääriä. Vuoden 2005 sopimukset koskivat sen sijaan saman reitin liikennöinnin jatkamista kaksi vuotta sen avaamisen jälkeen lisäämättä vuoroja. Komissio katsoo näin ollen, etteivät vuoden 2005 sopimukset täytä matkustajamäärien selvää lisääntymistä koskevaa edellytystä.

Tuki ei saa kohdistua saman tai toisen lentoyhtiön jo liikennöimään reittiin tai samankaltaiseen reittiin

(462) Kun Ryanair alkoi liikennöidä Paun ja Lontoo-Stanstedin välistä reittiä vuonna 2003, mikään muu lentoyhtiö ei liikennöinyt sitä.

(463) Vuoden 2005 sopimukset sen sijaan koskivat Paun ja Lontoo-Stanstedin välistä reittiä, jota Ryanair oli jo liikennöinyt lähes kaksi vuotta vuoden 2003 sopimuksen perusteella, ja vuoromäärä oli sama kuin vuoden 2003 sopimuksessa. Komissio katsoo näin ollen, etteivät vuoden 2005 sopimukset täytä edellä mainittua edellytystä.

Tuen on oltava määräaikainen ja koskettava reittiä, josta todennäköisesti tulee kannattava

(464) Komissio toteaa, ettei Ranska ole komission pyynnöstä huolimatta toimittanut sille vuosien 2003 ja 2005 sopimusten kohteena olevaa Pau–Lontoo-reittiä koskevaa kannattavuusselvitystä, jonka Ryanair olisi laatinut perustellakseen kyseisiin sopimuksiin perustuvien tukien myöntämisen aiheellisuuden. Asiakirja-aineiston perusteella vaikuttaakin siltä, että tuen myöntäneillä viranomaisilla ei ollut selkeää käsitystä siitä, että Pau–Lontoo-reitti voisi muuttua kannattavaksi enemmän tai vähemmän lyhyellä aikavälillä. Komissio tähdentää tässä yhteydessä, että Ranskan viranomaisten esittämissä selvityksissä Ryanairin liikennöimien lentoyhteyksien taloudellisista vaikutuksista tarkastellaan niiden mahdollisia vaikutuksia alueen kehitykseen, mutta ne eivät sisällä kyseisten yhteyksien tai muiden Ryanairin mahdollisesti vastaisuudessa liikennöimien yhteyksien tulevaa kannattavuutta koskevia ennusteita. Päinvastoin, Ryanairin kanssa tehtyjen eri sopimusten tarkastelu osoittaa, että Ryanairille näitä yhteyksiä varten myönnettyä tukea oli ajan mittaan lisättävä vuosien 2003 ja 2005 sopimusten purkauduttua nimenomaan siksi, että Ryanairin ei muutoin olisi kannattanut jatkaa niiden liikennöintiä.

(465) Komissio toteaa lisäksi, että vaikka toimenpiteet olisivat olleet määräaikaisia, viiden vuoden kesto, josta määrätään jokaisessa sopimuksessa, ei ollut välttämätön eikä oikeassa suhteessa uuden lentoyhteyden avaamisesta aiheutuviin kustannuksiin, kun otetaan huomioon, että alle kolmivuotiset sopimukset ovat ilmailualalla yleensä riittäviä ([103]).

([100]) Ks. vuoden 2005 suuntaviivojen 71–75 kohta ja 79 kohdan b ja c alakohta sekä uusien suuntaviivojen 139, 140, 141 ja 151 kohta.
([101]) Ks. vuoden 2005 suuntaviivojen 79 kohdan b, d ja i alakohta sekä uusien suuntaviivojen 147 kohta.
([102]) Ks. vuoden 2005 suuntaviivojen 79 kohdan g ja h alakohta ja 80 kohta sekä uusien suuntaviivojen 150, 152 ja 153 kohta.
([103]) Uudet suuntaviivat, 147 kohta.

(466) Komissio katsoo näin ollen, ettei vuoden 2003 sopimus eivätkä vuoden 2005 sopimukset täytä edellytystä, jonka mukaan toimenpiteiden on oltava määräaikaisia ja koskettava reittejä, joista todennäköisesti tulee kannattavia.

Tuen määrän on oltava yhteydessä lentoliikenteen selkeään lisääntymiseen

(467) Vuoden 2003 sopimus liittyi uuden päivittäisen lentoyhteyden avaamiseen Paun ja Lontoon välille. Komissio katsoo, että oli mahdollista ennakoida, että sitä käyttäisi vuosittain yhteensä 117 275 matkustajaa (ks. taulukko 7). Sopimus oli siis yhteydessä matkustajamäärien selvään lisääntymiseen, koska kyseistä lentoyhteyttä ei aiemmin ollut olemassa.

(468) Vuoden 2005 sopimukset eivät sen sijaan liittyneet uuden lentoyhteyden avaamiseen, vaan koskivat olemassa olevan Pau–Lontoo-lentoyhteyden liikennöinnin jatkamista vuoroja lisäämättä. Komissio katsoo siksi, etteivät vuoden 2005 sopimuksiin perustuvat tukimäärät olleet yhteydessä lentoliikenteen selkeään lisääntymiseen.

Tuki on myönnettävä läpinäkyvästi ja syrjimättömästi, eikä se saa olla päällekkäinen muuntyyppisten tukien kanssa

(469) Kun Ranskalta kysyttiin, noudatettiinko läpinäkyvää ja syrjimätöntä myöntämistä koskevaa edellytystä, se esitti vain vuosilta 2007 ja 2009 peräisin olevat CCIPB:n julkaisut, jotka olivat siis vuosien 2003 ja 2005 sopimusten jälkeiseltä ajalta. Niillä ei siksi ole merkitystä tämän tarkastelun kannalta. Koko asiakirja-aineiston perusteella on ilmeistä, että vuosien 2003 ja 2005 sopimukset neuvoteltiin kahdenvälisesti, läpinäkymättömästi ja ilman julkista tarjouspyyntöä tai muuta syrjimättömyyden takaavaa menettelyä. Kyseessä oleva tuki ei siksi täytä läpinäkyvyyden ja syrjimättömyyden edellytystä.

Päätelmä

(470) Edellä esitetystä seuraa, että komissio katsoo vuoden 2003 sopimuksen ja vuoden 2005 sopimusten olevan sääntöjenvastaista tukea, joka ei sovellu sisämarkkinoille.

8.1.3.2 ***Vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantulon jälkeen toteutetut toimenpiteet***

(471) Komissio soveltaa vuoden 2005 suuntaviivoja niiden voimaantulon jälkeen tehtyihin sopimuksiin.

(472) Vuoden 2005 suuntaviivojen 27 kohdassa täsmennetään, että lentoyhtiöille (uusien reittien avaamiseen) myönnetty toimintatuki voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi vain poikkeuksellisesti ja tiukkojen edellytysten täyttyessä Euroopan köyhimmillä alueilla, kuten alueilla, joilla voidaan soveltaa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdassa säädettyä poikkeusta, sekä kaikkein syrjäisimmillä ja harvaan asutuilla alueilla.

(473) Koska Paun lentoasema ei sijaitse tämän tyyppisellä alueella, siihen ei voida soveltaa poikkeusta.

(474) Komissio huomauttaa, että kuten ennen vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantuloa toteutettujen toimenpiteiden tapauksessa, Ranska tai asianomaiset osapuolet eivät ole osoittaneet toimenpiteiden soveltuvan sisämarkkinoille vuoden 2005 suuntaviivojen nojalla tai muulla perusteella.

(475) Ottaen huomioon vuoden 2005 suuntaviivojen 79 kohdan a–l alakohdassa vahvistetut edellytykset, komissio toteaa johdanto-osan 476–480 kappaleessa seuraavaa.

(476) Jotkin edellytykset, esimerkiksi vuoden 2005 suuntaviivojen 79 kohdan a ja b alakohdassa vahvistetut edellytykset, jotka koskevat lentoyhtiöllä olevaa toimilupaa ja lentoasemaluokkaa, täyttyvät.

(477) Vuoden 2005 suuntaviivojen 79 kohdan h alakohdassa vahvistettu edellytys (tuen myöntäminen syrjimättömällä tavalla) on seuraava: ”kun julkinen viranomainen aikoo myöntää jollekin yritykselle, lentoaseman välityksellä tai muutoin, tukea uuden reitin avaamiseen, sen on julkistettava hankkeensa riittävän ajoissa ja laajalti, jotta kaikki kiinnostuneet lentoyhtiöt voivat esittää tarjouksensa näistä palveluista.” Komissio toteaa, että nyt käsiteltävässä tapauksessa sopimukset neuvoteltiin suoraan kyseisten lentoyhtiöiden kanssa hanketta julkistamatta. Tuki myönnettiin siis kilpailuttamatta, vaikka muut mahdollisesti kiinnostuneet lentoyhtiöt olisivat voineet esittää tarjouksensa kyseisten reittien liikennöinnistä samoin ehdoin saadakseen käynnistystukea.

(478) Komissio kuitenkin huomauttaa, että CCIPB oli julkaissut ilmoituksia Air & Cosmos -lehdessä ([104]) vuosina 2007 ja 2009 kehottaakseen kiinnostuneita lentoyhtiöitä kehittämään uusia palveluja vastineeksi käynnistystuesta. Ranska on kuitenkin ilmoittanut näiden menettelyjen olleen tuloksettomia, minkä vuoksi CCIPB sen mukaan neuvotteli suoraan tiettyjen yhtiöiden kanssa. Tässä tarkastelussa määritelty sääntöjenvastainen tuki ei näin ollen johdu edellä mainittujen ilmoitusten julkaisemisesta vaan kahdenvälisistä neuvotteluista. Edellytys, josta määrätään h alakohdassa, ei siis täyty.

(479) Komissio pyysi Ranskaa ilmoittamaan, oliko vuoden 2005 suuntaviivojen 79 kohdan i alakohdan (liiketoimintasuunnitelma, jossa osoitetaan reitin olevan kannattava, sekä selvitys uuden reitin vaikutuksesta kilpaileviin reitteihin) mukaisia liiketoimintasuunnitelmia laadittu, ja jos oli, toimittamaan komissiolle niistä jäljennökset. Ranska tai asianomaiset osapuolet eivät ole ilmoittaneet tällaisten liiketoimintasuunnitelmien olemassaolosta. Näin ollen i alakohdassa määrätty edellytys ei täyty.

(480) Vuoden 2005 suuntaviivojen 79 kohdan j alakohdassa (julkisuus) määrätään, että asianomaisten viranomaisten on julkaistava luettelo tukea saaneista reiteistä ja jokaisen reitin osalta julkisen rahoituksen lähde, tuensaajayritys sekä maksetun tuen ja asianomaisten matkustajien määrä. Tässä tapauksessa Ranska on vahvistanut, että luetteloa taloudellisia kannustimia tai markkinointimaksuja saaneista reiteistä tai lentoyhtiöistä ei ole julkaistu vuosittain. Vuoden 2005 suuntaviivojen 79 kohdan j alakohdassa vahvistettu edellytys ei siis täyty.

Päätelmä

(481) CCIPB:n Ryanairin, AMS:n ja Transavian kanssa tekemät sopimukset ja lisäsopimukset, joita muodollinen tutkintamenettely koskee, ovat sääntöjenvastaista valtiontukea, joka ei sovellu sisämarkkinoille.

8.2 *LENTOASEMAN PITÄJÄLLE MYÖNNETYT TUET*

(482) CCIPB sai vuosina 2000–2010 eri viranomaisilta laiteavustuksina yhteensä noin 17,8 miljoonaa euroa. Lisäksi se sai 3,521 miljoonan euron suuruisen tuen, jolla oli Ranskan viranomaisten mukaan määrä kattaa lentoaseman toteuttamat julkisen vallan tehtävät, jäljempänä ”julkisen vallan tehtäviin liittyvä tuki” ([105]).

8.2.1 SEUT-SOPIMUKSEN 107 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETUN VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

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

(484) Jotta toimenpide voitaisiin määritellä valtiontueksi, seuraavien edellytysten on täytyttävä kumulatiivisesti: 1) toimenpide rahoitetaan valtion varoista, ja se on valtion suorittama, 2) sillä annetaan taloudellinen etu, 3) tämä etu on valikoiva, 4) toimenpide vääristää tai uhkaa väristää kilpailua ja voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja 5) edunsaaja on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys, mikä edellyttää, että se harjoittaa taloudellista toimintaa.

(485) Sen ratkaisemiseksi, onko johdanto-osan 88–108 kappaleessa kuvattu tuki valtiontukea, on ennen kaikkea tarkistettava, harjoittiko sen saaja, Paun lentoaseman pitäjä, taloudellista toimintaa tuen myöntämishetkellä. Komissio tarkastelee ensin tätä kysymystä ja sen jälkeen julkisen vallan tehtäviin liittyvää tukea ja laiteavustuksia ratkaistakseen, ovatko ne valtiontukea.

8.2.1.1 ***Yrityksen ja taloudellisen toiminnan käsitteet***

(486) Komissio on selittänyt uusissa suuntaviivoissa ([106]), että asiassa Aéroports de Paris annetun tuomion päivämäärästä (12 päivä joulukuuta 2000) lähtien lentoasemainfrastruktuurin rakentaminen ja sen toiminnan harjoittaminen on katsottava tehtäväksi, joka kuuluu valtiontukien valvonnan piiriin. Viranomaiset saattoivat sitä vastoin ennen Aéroports de Paris -tuomiota vallinneen epävarmuuden vuoksi katsoa perustellusti, että lentoasemainfrastruktuurin rahoitus ei ollut valtiontukea ja että kyseisistä toimenpiteistä ei siksi tarvinnut ilmoittaa komissiolle. Näin ollen komissio ei voi nyt kyseenalaistaa valtiontukisääntöjen perusteella rahoitustoimia, jotka on myönnetty ennen 12 päivää joulukuuta 2000.

([104]) Ks. johdanto-osan 132 kappale.
([105]) Ks. taulukko 3.
([106]) 28 ja 29 kohta.

(487) Uusissa suuntaviivoissa ([107]) todetaan myös, että kaikki lentoaseman harjoittama toiminta ei välttämättä ole taloudellista toimintaa. Toiminta, joka kuuluu tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä yleensä kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan.

(488) Taulukosta 4 ilmenee, että vuosina 2004 ja 2009 myönnetyillä laiteavustuksilla rahoitettiin rullaustiehen, kiitorataan, valaistukseen ja pysäköintialueeseen liittyviä investointeja. Näitä infrastruktuureja ja laitteita hyödyntää kaupallisesti CCIPB, joka on lentoaseman pitäjä ja perii niiden käytöstä maksuja. Investoinnit liittyvät siis olennaisesti lentoaseman pitäjän kaupalliseen toimintaan. Vuosina 2004 ja 2009 myönnetyistä laiteavustuksista oli näin ollen hyötyä kaupallisessa toiminnassa. Lisäksi ne myönnettiin 12 päivän joulukuuta 2000 jälkeen. Ne saattavat siten kuulua valtiontukisääntöjen soveltamisalaan yrityksen ja taloudellisen toiminnan käsitteiden osalta.

(489) Vuosina 1999 ja 2000 myönnetyt laiteavustukset, jotka mainitaan taulukossa 4 ja joilla rahoitettiin rahti- ja matkustajaterminaaleihin, maakalustoon sekä sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitokseen liittyviä investointeja, myönnettiin sen sijaan ennen 12 päivää joulukuuta 2000. Komission ei siis pidä tarkastella kyseisiä toimenpiteitä tässä päätöksessä.

(490) Pyrénées-Atlantiques'n departementin valtuuston vuosina 2000–2005 myöntämät avustukset, joilla maksettiin takaisin CCIPB:n merkitsemä 779 000 euron lainapääoma ([108]), perustuvat 5 päivänä marraskuuta 1990 allekirjoitettuun Paun lentoaseman rahoitussuunnitelmaa koskevaan pöytäkirjaan. Pöytäkirja sisälsi viranomaisten peruuttamattoman sitoumuksen maksaa takaisin kyseinen velka. Koska pöytäkirja edelsi Aéroports de Paris -tuomiota, komission ei pidä tarkastella sen mukaisesti maksettuja tukia valtiontukisääntöjen perusteella.

(491) Komissio tarkastelee 8.2.1.2 jaksossa, missä määrin julkisen vallan tehtäviin liittyvällä tuella tosiasiassa rahoitettiin toimia, jotka kuuluvat periaatteessa julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle.

8.2.1.2 *Julkisen vallan tehtäviin liittyvä tuki*

(492) Kuten taulukosta 3 ilmenee, muodollisen tutkintamenettelyn kohteena ovat muun muassa FIATAn tuet sekä tuet, joilla rahoitettiin erilaisia investointeja, kuten ilma-aluksen palo- ja pelastuspalvelun (ARFF) tilat ja ajoneuvot sekä läpivalaisulaitteet ([109]). Nämä erilaiset tuet myönnettiin Ranskan lentoasemilla suoritettavien julkisen vallan tehtävien rahoitusjärjestelmän mukaisesti; järjestelmä esitellään 4.3.2 jaksossa.

(493) Kuten edellä muistutetaan, uusien suuntaviivojen ja oikeuskäytännön mukaan toiminta, joka kuuluu periaatteessa julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä yleensä kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan. Uusien suuntaviivojen mukaan sellaiset lentoasematoiminnot kuin lennonjohto, poliisi, tulli, palontorjunta sekä toimet, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja investoinnit, jotka liittyvät näiden toimien harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin, eivät yleensä ole luonteeltaan taloudellisia ([110]).

(494) Uusissa suuntaviivoissa täsmennetään lisäksi, että muun kuin taloudellisen toiminnan julkinen rahoitus ei ole valtiontukea, jos se rajoittuu ainoastaan toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen eikä aiheuta perusteetonta syrjintää lentoasemien välillä. Suuntaviivoissa todetaan tästä jälkimmäisestä edellytyksestä seuraavasti: "(…) jos tietyn oikeusjärjestyksen mukaan on tavanomaista, että siviililentoasemien on vastattava tietyistä siviililentoaseman toimintaan olennaisesti liittyvistä kustannuksista kun taas muilla siviililentoasemilla ei ole tätä velvoitetta, jälkimmäiset voivat saada etua riippumatta siitä, liittyvätkö kyseiset kustannukset toimintaan, joka yleensä katsotaan muuksi kuin taloudelliseksi toiminnaksi" ([111]).

([107]) 34 ja 35 kohta.
([108]) Ks. taulukon 3 toiseksi viimeinen rivi.
([109]) Ks. taulukon 3 ensimmäinen ja toinen rivi.
([110]) Uusien suuntaviivojen 35 kohta.
([111]) Uusien suuntaviivojen 36 ja 37 kohta.

(495) Ranskan lentoasemilla suoritettavien julkisen vallan tehtävien rahoitusjärjestelmästä, joka esitellään 4.3.2 jaksossa, rahoitetaan tehtäviä, jotka liittyvät siviili-ilmailun suojelemiseen siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta ([112]), poliisin toimintaan ([113]), pelastus- ja palontorjuntatoimintaan ([114]), lentoliikenteen turvallisuuteen ([115]) sekä ihmisen ympäristön ja luonnonympäristön suojeluun ([116]). Näiden toimintojen voidaan perustellusti katsoa kuuluvan julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle. Ranska voi näin ollen perustellusti pitää näitä tehtäviä julkisen vallan tehtävinä, jolloin ne eivät ole taloudellista toimintaa valtiontukilainsäädäntöä sovellettaessa. Se voi siksi myös säätää lentoasemien pitäjille näistä tehtävistä koituvien kustannusten korvaamisesta julkisilla varoilla edellyttäen, että tehtävävelvoite asetetaan kansallisessa lainsäädännössä ja että tämä julkinen rahoitus ei johda liiallisten korvausten maksamiseen tai lentoasemien väliseen syrjintään.

(496) Lisäksi 4.3.2 jaksossa olevasta kuvauksesta ilmenee, että Ranskan lainsäädännön mukainen järjestelmä perustuu tiukkoihin mekanismeihin, joissa kustannuksia valvotaan sekä etu- että jälkikäteen. Näin taataan se, että lentoasemien pitäjät saavat lentoasemaveron tai täydentävän järjestelmän kautta vain ja ainoastaan ne määrät, jotka ovat tarpeen kustannusten kattamiseksi.

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

(498) Rahoitus, jonka Ranskan lentoasemien pitäjät saavat tämän järjestelmän mukaisesti, ei näin ollen ole valtiontukea.

(499) Taulukon 3 toisella ja kolmannella rivillä mainittu julkisen vallan tehtäviin liittyvä tuki, jolla on rahoitettu investointeja, jotka liittyvät siviili-ilmailun suojelemiseen siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta sekä lentokoneiden pelastus- ja palontorjuntatehtäviin, ei ole valtiontukea.

8.2.1.3 ***Vuosina 2004 ja 2009 myönnetyt laiteavustukset***

(500) Vielä on tutkittava, ovatko vuosina 2004 ja 2009 myönnetyt laiteavustukset valtiontukea. Nämä avustukset esitetään taulukossa 13.

Taulukko 13

Vuosien 2004 ja 2009 investoinnit ja laiteavustukset

(miljoonaa euroa)

Laiteavustuksen myöntänyt yksikkö	Myöntämisvuosi	Investointien luonne	Myönnetty kokonaismäärä	Investoinnin kokonaismäärä
Pyrénées-Atlantiques'n departementin valtuusto Akvitanian aluevaltuusto Euroopan unioni (EAKR)	2004	Rullaustien kunnostus	1,6	2,6

([112]) Tähän ryhmään kuuluvat ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastus, matkustajien ja käsimatkatavaroiden turvatarkastus ja turvavalvottujen alueiden kulunvalvonta.
([113]) Tähän ryhmään kuuluvat biometriseen tunnistamiseen perustuvat automaattiset rajatarkastukset.
([114]) Kuten johdanto-osan 493 kappaleessa todetaan, nämä kolme ryhmää mainitaan uusissa suuntaviivoissa esimerkkeinä toiminnasta, joka ei ole taloudellista.
([115]) Tähän ryhmään kuuluvat luonnonvaraisista eläimistä johtuvien vaaratekijöiden torjuntatehtävät.
([116]) Tähän ryhmään kuuluvat ympäristövalvontatoimenpiteet.

(miljoonaa euroa)

Laiteavustuksen myöntänyt yksikkö	Myöntämisvuosi	Investointien luonne	Myönnetty kokonaismäärä	Investoinnin kokonaismäärä
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées (sekayhtymä)	2009	Kiitotien ja valaistuksen kunnostus Pysäköintialueen laajentaminen	4,1	5,1
Yhteensä			5,8	7,7

Valtion varat ja toimenpiteiden luokittelu valtion toimenpiteiksi

(501) Pyrénées-Atlantiques'n departementin valtuusto myönsi CCIPB:lle tukia, jotka rahoitettiin Pyrénées-Atlantiques'n departementin, hajautetun alueellisen julkisyhteisön, varoista. Muistutettakoon, että kyseiset varat ovat valtion varoja. Alueellisten julkisyhteisöjen varoja pidetään nimittäin valtion varoina SEUT-sopimuksen 107 artiklaa sovellettaessa ([117]). Tällaisten yhteisöjen tekemiä päätöksiä pidetään lisäksi valtion tekeminä samalla tavoin kuin keskus(hallinto)viranomaisen toteuttamia toimenpiteitä pidetään valtion toimenpiteinä ([118]).

(502) Sama koskee Akvitanian aluevaltuustolta ja sekayhtymältä saatuja tukia. Sekayhtymä on alueellisten julkisyhteisöjen yhteenliittymä, joka on täysin niiden määräysvallassa.

(503) Rullaustien kunnostustöitä rahoitettiin osittain myös EAKR:sta. EAKR:sta myönnettyä rahoitusta pidetään kuitenkin valtion varoina ja valtion myöntämänä, koska se myönnetään kyseisen jäsenvaltion valvonnassa ([119]).

(504) Vuosina 2004 ja 2009 myönnetyt laiteavustukset ovat näin ollen täysin valtion varoista myönnettyjä ja valtion myöntämiä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

Lentoaseman pitäjälle myönnetty valikoiva etu

(505) Jotta voidaan arvioida, onko valtion toimenpide tukea, on määritettävä, saako yritys, jolle se myönnetään, taloudellista etua, jonka avulla se voi välttyä maksamasta kustannuksia, jotka sen tavallisesti olisi maksettava omista varoistaan, tai saako se etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisia markkinaedellytyksiä vastaavissa olosuhteissa ([120]), taikka voidaanko toimenpidettä pitää julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä myönnettynä korvauksena, joka täyttää asiassa Altmark annetussa tuomiossa ([121]) vahvistetut kriteerit.

(506) Viimeksi mainitusta kohdasta on syytä todeta ensinnäkin, että Ranska ei ole selkeästi ilmoittanut, että sen mielestä Paun lentoaseman pitäjä toteuttaa todellista yleishyödyllistä tehtävää. Menettelyn laajentamista koskevasta päätöksestä esittämissään huomautuksissa Ranska on tältä osin vain todennut, että koska tuolloin (ennen vuoden 2005 suuntaviivojen julkaisemista) ei ollut selkeästi sovellettavaa oikeusperustaa, Ranskan viranomaiset saattoivat perustellusti katsoa, että lentoasemainfrastruktuurien rahoittaminen, josta tuolloin päätettiin, oli aluesuunnittelupoliittinen toimenpide, että kyseinen lentoasema toteutti kaikkiaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelutehtävää ja ettei tähän tehtävään sovellettu valtiontukisääntöjä ([122]).

([117]) Yhdistetyt asiat T-267/08 ja T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, tuomio 12.5.2011 (Kok., s. II-1999, 108 kohta).
([118]) Yhdistetyt asiat T-127/99, T-129/99 ja T-140/99, tuomio 6.3.2002 (Kok., s. II-1330, 142 kohta).
([119]) EAKR:n varojen katsomisesta valtiontueksi ks. esim. komission päätös asiassa N 514/06 – Yhdistynyt kuningaskunta, South Yorkshire Digital Region Broadband Project, johdanto-osan 29 kappale, ja komission päätös asiassa N 44/10 – Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center, johdanto-osan 69–70 kappale.
([120]) Asia C-301/87, Ranska v. komissio, tuomio 14.2.1990 (Kok., erikoispainos X, s. 319, 41 kohta).
([121]) Asia C-280/00, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, tuomio 24.7.2003 (Kok., s. I-7747) (ns. Altmark-tuomio).
([122]) Ranskan huomautusten 13 kohdan 1 alakohta.

(507) Ranska on todennut vielä, että Ranskan viranomaisten mukaan kaikkien lentoasemien, joiden matkustajamäärä on alle miljoona matkustajaa vuodessa, olisi katsottava toteuttavan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palvelutehtäviä, koska ne ovat tärkeässä asemassa aluesuunnittelussa sekä alueensa sosiaalisessa ja taloudellisessa kehityksessä ja niiden toiminnot ovat toisistaan riippuvaisia. Viranomaisten mielestä kyseisillä lentoasemilla on lisäksi vain vähäinen vaikutus sisämarkkinoihin, ja ne katsovatkin, ettei lentoasemille myönnettyä rahoitusta pitäisi katsoa valtiontueksi tai että rahoitus pitäisi katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi ja vapauttaa ilmoitusvelvollisuudesta 20 päivään joulukuuta 2011 voimassa olleen komission seuraavan päätöksen säännösten mukaisesti: komission päätös, tehty 28 päivänä marraskuuta 2005, SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen ([123]).

(508) Komissio katsoo kuitenkin, että näiden perustelujen nojalla ei vielä voida katsoa, että Paun lentoaseman pitäjän tehtävänä oli todellisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoaminen. Kuten uusissa suuntaviivoissa todetaan ([124]), komissio katsoo, että perustelluissa tapauksissa koko lentoaseman hallinnointi voidaan katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi. Komissio kuitenkin katsoo, että tämä on mahdollista ainoastaan, jos vähintään osa lentoaseman mahdollisesti palvelemasta alueesta olisi ilman lentoasemaa eristyksissä muusta unionin alueesta siinä määrin, että se vaikuttaisi haitallisesti sen sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen.

(509) Tämän periaatteen perusteella ei voida olettaa, että kaikkien sellaisten Ranskan lentoasemien hallinnointi, joiden vuotuinen matkustajamäärä on alle miljoona, on todellinen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu. On Ranskan tehtävänä arvioida kaikkien tähän ryhmään kuuluvien lentoasemien erityistilanne ja esittää tämä arviointi komissiolle, jos se haluaa tukea väitettä, jonka mukaan tietyn lentoaseman hallinnointi on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu. Vain silloin komissio kykenisi tarkistamaan tapauskohtaisesti, onko Ranska tehnyt ilmeisen arviointivirheen luokitellessaan kyseisen lentoaseman hallinnoinnin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi.

(510) Käsiteltävässä tapauksessa Paun lentoasemasta ei ole toimitettu tällaista arviointia. Koska Tarbesin lentoasema sijaitsee 50 kilometrin ja alle 40 minuutin ajomatkan päässä, ei myöskään ole mahdollista väittää, että ilman Paun lentoasemaa osa lentoaseman mahdollisesti palvelemasta alueesta olisi eristyksissä muusta unionin alueesta siinä määrin, että se vaikuttaisi haitallisesti sen sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen. Tällaisen väitteen puoltaminen olisi luokittelussa tehty ilmeinen arviointivirhe.

(511) Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen annetun komission tiedonannon ([125]) mukaan ensimmäisen Altmark-kriteerin täyttyminen edellyttää, että julkisen palvelun tehtävä annetaan yhdellä tai useammalla asiakirjalla, joka voi olla säädös tai sopimus sen mukaan, mitä jäsenvaltion lainsäädännössä edellytetään. Asiakirjassa tai asiakirjoissa on täsmennettävä ainakin julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto, asianomainen yritys ja tarvittaessa alue, asianomaisen viranomaisen yritykselle mahdollisesti myöntämien yksin- tai erityisoikeuksien luonne, korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit sekä järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin. Ainoat asiakirjat, jotka Ranska on esittänyt ja jotka voisivat täyttää nämä edellytykset, ovat vuoden 1965 päätös ([126]) ja sen täydennykset, koska niissä CCIPB:lle asetetaan tietyksi ajaksi erinäisiä velvoitteita, jotka koskevat hallinnointia (esimerkiksi aukioloaikoja ja käyttäjien yhtäläistä kohtelua), kunnossapitoa, huoltoa ja kunnostamista. Yhdessäkään näistä asiakirjoista ei kuitenkaan vahvisteta minkäänlaisen korvausjärjestelmän laskenta- ja tarkistamisjärjestelyjä.

(512) Komissio katsookin asiakirja-aineiston sisältämien tietojen perusteella, ettei Paun lentoaseman hallinnointia voida katsoa todelliseksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi.

(513) Vaikka näin voitaisiinkin tehdä, nyt tarkasteltavat laiteavustukset eivät kuitenkaan täyttäisi kumulatiivisia Altmark-kriteerejä. Kyseessä ovat erilaiset yksittäiset avustukset, jotka on myönnetty eri aikoina kulloinkin tarpeellisiksi osoittautuneiden investointien kustannusten kattamiseksi. Avustukset eivät siis ole peräisin korvausjärjestelmästä, joka olisi perustettu objektiivisesti, läpinäkyvästi ja ennakolta, eli silloin, kun viranomaiset antoivat CCIPB:lle tehtäväksi lentoaseman hallinnoinnin, tai sellaisten asiakirjojen yhteydessä, joilla hallinnointijärjestelyjä on uusittu tai täsmennetty. Ne eivät näin ollen täytä toista Altmark-kriteeriä, jonka mukaan ”ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi, jotta vältettäisiin sellaisen taloudellisen edun sisältyminen korvaukseen, joka olisi omiaan suosimaan edunsaajayritystä suhteessa sen kilpailijayrityksiin” ([127]).

([123]) Ranskan huomautusten 13 kohdan 3 alakohta.
([124]) Uusien suuntaviivojen 72 kohta.
([125]) EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4, 52 kohta.
([126]) Ks. johdanto-osan 27 kappale.
([127]) Ks. edellä alaviitteessä 121 mainittu asiassa Altmark annettu tuomio, 90 kohta.

(514) Koska kyseiset laiteavustukset eivät täytä Altmark-kriteerejä, on vielä tarkistettava, kuten edellä todetaan, onko ne myönnetty tavanomaisia markkinaedellytyksiä vastaavissa olosuhteissa.

(515) Tältä osin on syytä muistuttaa, että ”pääomia, jotka valtio antaa suoraan tai välillisesti jonkin yrityksen käyttöön olosuhteissa, jotka vastaavat tavanomaisia markkinaedellytyksiä, ei voida pitää valtiontukina” ([128]).

(516) Sen ratkaisemiseksi, myönnettiinkö vuosien 2004 ja 2009 laiteavustukset tavanomaisia markkinaedellytyksiä vastaavissa olosuhteissa, on sovellettava markkinataloustoimijatestiä. On arvioitava, olisivatko julkisyhteisöt voineet ne myöntäessään odottaa saavansa muuta taloudellista hyötyä kuin paikallisen talouden kehittymiseen liittyvät hyödyt.

(517) Komissio toteaa ensinnäkin, että CCIPB hallinnoi lentoasemaa vuonna 2015 päättyvän toimiluvan puitteissa. Lentoaseman omisti alun perin Ranskan valtio, mutta omistusoikeus siirrettiin sekayhtymälle 1 päivänä tammikuuta 2007. CCIPB ei siis omista lentoaseman maita tai infrastruktuureja.

(518) CCIPB on huomautuksissaan vahvistanut, että kyseiset laiteavustukset vastaavat investointeja, joita lentoasemainfrastruktuurin omistajat toteuttivat tämän infrastruktuurin ylläpitämiseksi ja parantamiseksi; niistä hyötyivät siis ainoastaan infrastruktuurin omistajat. Määrillä ei sitä vastoin myönnetä mitään taloudellista etua CCIPB:lle, joka toimi lentoaseman pitäjänä. CCIPB:n mukaan toimilupaviranomainen ja paikalliset julkisyhteisöt toimivatkin laiteavustuksia myöntäessään tavalla, joka on lentoasemainfrastruktuurin omistajalle luonnollinen julkisten laitteiden käyttöä koskevan toimiluvan yhteydessä. Niiden tarkoituksena oli julkisen lentoasemapalvelun ajanmukaistaminen, huolto ja parantaminen ja siten omaisuutensa arvon kasvattaminen. Kyseessä olivat siis CCIPB:n mukaan investoinnit, jotka kuuluvat luonnollisesti julkisten laitteiden omistajalle eivätkä niiden hallinnoijalle.

(519) Asiakirja-aineistosta käy kuitenkin ilmi, että toimiluvan taloudellisten ehtojen mukaan tarvittavien investointien rahoittamisesta vastaa CCIPB, ei julkinen omistaja. Vuoden 1965 päätöksessä, jolla toimilupa vahvistetaan, annetaankin toimiluvan haltijalle tehtäväksi laitteiden, rakennusten, rakennelmien ja kaluston perustaminen, kunnostaminen ja kunnossapito. Ranska on vahvistanut tämän toteamalla, että investoinnit, joita lentoaseman ajanmukaistaminen, kunnostaminen, ylläpito, laajentaminen ja nykyaikaistaminen edellyttävät, ovat toimiluvan haltijan vastuulla.

(520) Ranska toteaa tältä osin, ettei vuoden 1965 päätöksen 8 päivänä marraskuuta 2001 päivätyssä täydennyksessä (ns. kolmas täydennys) muuteta lentoaseman ylläpitoon ja kunnostamiseen liittyvistä investoinneista vastaavaa tahoa koskevia toimiluvan taloudellisia ehtoja. Se toteaa lisäksi, että myöskään 3 päivänä maaliskuuta 2010 päivätyssä täydennyksessä, jäljempänä ”neljäs täydennys”, joka tehtiin sekayhtymän ja CCIPB:n välillä vuonna 2007 tapahtuneen omistusoikeuden siirron jälkeen, ei muuteta toimiluvan taloudellisia ehtoja, ja myös sen mukaisesti toimiluvan haltija vastaa toimintansa edellyttämistä investoinneista ([129]).

(521) Kuten vuoden 1965 päätöksen ja sen täydennysten tarkastelusta ilmenee ja kuten Ranska vahvistaa, mutta toisin kuin CCIPB väittää, kyseessä olevilla laiteavustuksilla katettujen investointien toteuttaminen ja rahoittaminen on näin ollen CCIPB:n vastuulla.

(522) Lisäksi vaikuttaa siltä, että myöntäessään laiteavustuksia vuosina 2004 ja 2009 kyseiset eri julkisyhteisöt eivät voineet odottaa saavansa investoinneilleen sellaista tuottoa, joka tyydyttäisi niiden asemassa toimivaa hypoteettista markkinataloustoimijaa. Maa-alueet ja infrastruktuurithan kuuluivat vuonna 2004 valtiolle ja vuonna 2009 sekayhtymälle. Kumpikin näistä julkisista omistajista sai Paun lentoasemasta tuloina vain pienen maa-alueiden ja rakennusten käyttömaksun, joka oli vuoteen 2010 asti 100 Ranskan frangia vuodessa ja sen jälkeen 100 euroa vuodessa. Maa-alueiden ja rakennusten käyttömaksun määrää, joka vahvistettiin vuoden 1965 päätöksessä ja jota tarkistettiin joissakin päätöksen täydennyksissä, ei korotettu vuosien 2004 ja 2009 laiteavustusten vuoksi. Valtio, joka myönsi laiteavustuksen vuonna 2004, tai sekayhtymä, joka myönsi laiteavustuksen vuonna 2009, eivät näin ollen voineet omistajina odottaa saavansa investointituista merkittävää tuottoa ainakaan ennen toimiluvan voimassaolon päättymistä, jonka oli määrä tapahtua vuonna 2015. Asiakirja-aineistossa mikään ei myöskään viittaa

([128]) Edellä alaviitteessä 36 mainittu asiassa Stardust Marine 16.5.2002 annettu tuomio, 69 kohta.

([129]) Neljännessä täydennyksessä täsmennetään, mitä tarkoitetaan lentoaseman ”palautettavalla omaisuudella”, joka käsittää toimiluvan myöntäneen viranomaisen toimiluvan haltijan käyttöön asettaman irtaimen ja kiinteän omaisuuden. Palautettavaan omaisuuteen kuuluvat lentoaseman toiminnan edellyttämät maat, rakennelmat, rakennukset ja laitteet, verkot sekä tekijänoikeussuojatut teokset, jotka toimiluvan haltija on toimiluvan voimassaolon aikana uusinut, rakentanut tai luonut, ja lentoaseman toiminnan edellyttämä irtain omaisuus, jonka toimiluvan haltija on toimiluvan voimassaolon aikana uusinut tai luonut. Neljännen täydennyksen mukaan tämä omaisuus on palautettava maksutta toimiluvan myöntäneelle viranomaiselle moitteettomassa kunnossa toimilupasopimuksen päättyessä. Neljännessä täydennyksessä täsmennetään myös, että toimiluvan päättyessä toimiluvan myöntävä viranomainen ottaa vastuulleen toimiluvan haltijan lentoaseman varustamiseksi säännöllisesti ottamien lainojen vuotuiset korot ja lyhennykset ja korvaa toimiluvan haltijalle tämän omista varoistaan mahdollisesti maksamat ennakot tai tämän omilla varoillaan mahdollisesti toteuttamien rakennelmien ja laitteiden poistamatta olevan arvon, jos korvausta ei ole voitu vähentää lentoaseman käyttöpääomasta. Nämä taloudelliset määräykset, joita sovelletaan toimiluvan päättyessä, eivät vaikuta siihen, että toimiluvan haltijan on vastattava lentoaseman toiminnan edellyttämistä investoinneista niiden toteuttamishetkellä.

siihen, että valtio vuonna 2004 tai sekayhtymä vuonna 2009 olisivat voineet odottaa laiteavustusten lisäävän niiden omaisuuden arvoa, mikä tarkoittaisi, että ne saisivat investoinneista tuottoa uudella, vuonna 2016 alkavalla toimilupakaudella. Ranska ei etenkään ole toimittanut minkäänlaista valtion tai sekayhtymän laatimaa ennustetta uuden toimiluvan taloudellisista ehdoista tai mahdollisista maksuista, joita lentoaseman omistaja voisi sen perusteella saada.

(523) Avustusten rahoittamiseen osallistuneet julkisyhteisöt, jotka eivät avustusten myöntämishetkellä omistaneet maa-alueita tai infrastruktuureja suoraan tai välillisesti sekayhtymän kautta, saattoivat vielä vähemmän odottaa investoinneilta sellaista tuottoa, joka tekisi niistä kannattavia. Tämä koskee Pyrénées-Atlantiques'n departementin valtuustoa ja Akvitanian aluevaltuustoa, jotka eivät olleet lentoaseman omistajia päättäessään vuonna 2004 osallistua rullaustien kunnostustöiden rahoitukseen.

(524) On myös syytä todeta, että Ranskan mukaan julkisyhteisöjen päätös investoida ei perustu ainoastaan suoranaisiin kannattavuusnäkymiin, ja CCIPB:n suorittama maksu on pelkästään symbolinen. Se väittää yhteisöjen investointipäätöksen perustuvan alueelle koituviin pitkän aikavälin hyötyihin talouden ja matkailun kehittyessä. Tämä väite vahvistaa, etteivät julkisyhteisöt odottaneet investointiensa olevan kannattavia. Niiden asemassa toimiva markkinataloustoimija ei olisi ottanut huomioon talouden ja matkailun kehittymistä, joka oli ainoa julkisyhteisöjen odottama hyöty. Tämä viittaa siihen, ettei markkinataloustoimijaperiaatetta voitu edes soveltaa kyseessä oleviin laiteavustuksiin.

(525) Vuosina 2004 ja 2009 myönnetyt laiteavustukset eivät edellä esitetyn perusteella ole markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia. Ne ovat nimittäin alentaneet investointikustannuksia, joista CCIPB:n olisi pitänyt vastata ilman, että avustukset myöntäneet yhteisöt olisivat voineet odottaa saavansa investoinneistaan riittävää tuottoa. Koska etua on koitunut vain yhdelle yritykselle, etu on lisäksi valikoiva.

8.2.1.4 *Vaikutukset jäsenvaltioiden väliseen kauppaan sekä kilpailuun*

(526) CCIPB kilpailee Paun lentoaseman pitäjänä muiden lentoasemien kanssa ja etenkin samalla vaikutusalueella toimivien lentoasemien kanssa. Komissio huomauttaakin, että Tarbes-Lourdes-Pyrénées'n lentoasema sijaitsee 50 kilometrin etäisyydellä Paun lentoasemasta ja että sekin on tarjonnut Lontoon-lentoja vuodesta 2009 lähtien. Myös Biarritz-Anglet-Bayonnen lentoasema sijaitsee alle 100 kilometrin etäisyydellä Paun lentoasemasta, ja siltä liikennöidään lentoja Charleroihan sekä Lontoo–Stanstediin, Manchesteriin ja muihin Yhdistyneen kuningaskunnan kohteisiin. CCIPB:lle myönnetty tuki saattaa siksi vääristää kilpailua. Koska lentoasemapalvelujen markkinat ja lentoliikennemarkkinat ovat unionissa kilpailulle avoimia markkinoita, tuki saattaa myös vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

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

(528) Lentoyhtiöt kiinnittävät huomiota esimerkiksi tarjolla oleviin lentoasemapalveluihin, lentoaseman lähialueen väestöön tai taloudelliseen toimintaan, ruuhkiin, maaliikenneyhteyksiin sekä lentoaseman infrastruktuurin ja palvelujen käytöstä perittäviin maksuihin ja tällaiseen käyttöön sovellettaviin yleisiin kaupallisiin ehtoihin. Maksujen taso on keskeinen tekijä sen vuoksi, että lentoasemalle myönnettyä julkista rahoitusta voidaan käyttää lentoasemamaksujen pitämiseen keinotekoisesti niin alhaisella tasolla, että tämä houkuttelee lentoyhtiöitä ja voi siten vääristää merkittävästi kilpailua ([130]).

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

(530) Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että koska vuosien 2004 ja 2009 laiteavustukset tuottivat CCIPB:lle taloudellista etua, ne ovat saattaneet vahvistaa CCIPB:n asemaa muihin eurooppalaisiin lentoasemien pitäjiin nähden. Kyseiset avustukset ovat näin ollen saattaneet vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

([130]) Uudet suuntaviivat, 43 kohta.

8.2.1.5 ***Päätelmä valtiontuen olemassaolosta***

(531) CCIPB:lle vuosina 2004 ja 2009 myönnetyt laiteavustukset ovat johdanto-osan 483–530 kappaleessa esitetyistä syistä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

8.2.2 TUEN SÄÄNTÖJENVASTAISUUS

(532) Vuosien 2004 ja 2009 laiteavustukset myönnettiin ilmoittamatta niistä komissiolle.

(533) Kuten edellä todetaan, Ranska on huomauttanut, että sen mielestä kaikkien lentoasemien, joiden matkustajamäärä on alle miljoona vuodessa, olisi katsottava toteuttavan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palvelutehtäviä, ja siksi niille myönnettyä rahoitusta ei pitäisi katsoa valtiontueksi tai se pitäisi katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi ja vapauttaa ilmoitusvelvollisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2005 päätöksen säännösten mukaisesti.

(534) Kuten edellä todetaan, komissio katsoo asiakirja-aineiston sisältämien tietojen perusteella, että Paun lentoaseman hallinnointia ei voida pitää todellisena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna. Vuosina 2004 ja 2009 myönnettyjä avustuksia ei siksi voida vapauttaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2005 päätöksen nojalla.

(535) Kuten edellä todetaan, tuet eivät myöskään ole peräisin korvausjärjestelmästä, joka olisi perustettu objektiivisesti, läpinäkyvästi ja ennakolta, eli silloin, kun viranomaiset antoivat CCIPB:lle tehtäväksi lentoaseman hallinnoinnin, tai sellaisten asiakirjojen yhteydessä, joilla hallinnointijärjestelyjä uusittiin tai täsmennettiin. Tuet eivät siksi täytä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 4 artiklan d alakohdassa säädettyä vaatimusta, jonka mukaan asiakirjassa tai asiakirjoissa, joilla vastuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta annetaan, on täsmennettävä korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit. Tämä on toinen syy sille, ettei vuosina 2004 ja 2009 myönnettyjä laiteavustuksia voida vapauttaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2005 päätöksen nojalla.

(536) Vuosina 2004 ja 2009 myönnetyt laiteavustukset ovat edellä esitetyn perusteella sääntöjenvastaista tukea.

8.2.3 SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE

(537) Kuten edellä todetaan, vuosina 2004 ja 2009 myönnetyt laiteavustukset alensivat investointikustannuksia, joista CCIPB:n olisi tavanomaisissa oloissa pitänyt vastata. Ne ovat siksi investointitukia. Ne myös myönnettiin ennen 4 päivää huhtikuuta 2014, jolloin uudet suuntaviivat tulivat voimaan. Kyseisten suuntaviivojen mukaisesti komissio soveltaa lentoasemille myönnettyihin sääntöjenvastaisiin investointitukiin niiden myöntämisajankohtana voimassa olleita sääntöjä ([131]).

(538) Vuoden 2009 avustukseen sovelletaan näin ollen vuoden 2005 suuntaviivoja, jotka olivat voimassa sen myöntämisajankohtana. Vuoden 2004 avustus sen sijaan myönnettiin ennen vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantuloa, jolloin ei ollut olemassa lentoasemille myönnettyjä investointitukia koskevaa erityistä soveltuvuuskriteeriä. Komission on siksi arvioitava tätä avustusta suoraan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella ja otettava huomioon asiaa koskeva päätöskäytäntönsä. On syytä muistaa, että lentoasemien pitäjille myönnettyjen tukien soveltuvuuden arviointia koskeva komission päätöskäytäntö vahvistettiin vuoden 2005 suuntaviivoissa. Komissio katsoo siksi, että vuoden 2004 avustuksen soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava vuoden 2005 suuntaviivoissa määriteltyjen kriteerien perusteella.

(539) Komissio onkin vuoden 2005 suuntaviivojen ([132]) mukaisesti analysoinut vuosina 2004 ja 2009 myönnettyjä laiteavustuksia seuraavien seikkojen pohjalta:

— vastaako infrastruktuurin rakentaminen ja käyttö jotakin selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta (aluekehitys, liikenneyhteyksien parantaminen jne.);

— onko infrastruktuuri tarpeen ja oikeasuhteinen vahvistetun tavoitteen kannalta;

— ovatko infrastruktuurin käyttöön liittyvät odotukset tyydyttävät keskipitkällä aikavälillä, erityisesti kun niitä verrataan jo olemassa olevien infrastruktuurien käyttöön;

([131]) Uudet suuntaviivat, 173 kohta.
([132]) Suuntaviivojen 61 kohta.

— onko kaikilla mahdollisilla käyttäjillä tasavertainen ja syrjimätön oikeus infrastruktuurin käyttöön;

— vaikuttaako tuki kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa unionin etujen kanssa.

(540) Lentoasemille myönnetyn valtiontuen on täytettävä johdanto-osan 539 kappaleessa esitetyt edellytykset, mutta kaiken valtiontuen tavoin sen on myös oltava tarpeen vahvistetun tavoitteen saavuttamiseksi ja oikeassa suhteessa siihen, jotta se voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella. Komissio tarkastelee siksi edellä esitettyjen vuoden 2005 suuntaviivoissa vahvistettujen edellytysten täyttymisen lisäksi tarpeellisuus- ja suhteellisuusedellytysten täyttymistä.

(541) Komissio toteaa aluksi, että vuoden 2005 suuntaviivojen mukaan lentoasemien investointitukea voidaan myöntää vain investointikustannuksiin, jotka liittyvät lentoaseman varsinaiseen infrastruktuuriin (esim. kiitotiet, terminaalit ja asematasoalueet) tai välittömien tukitoimintojen varusteisiin (esim. sammutus- ja turvalaitteet). Tukikelpoisia eivät sen sijaan voi olla kustannukset, jotka aiheutuvat muusta kuin lentoaseman perustoimintaan suoraan liittyvästä kaupallisesta toiminnasta, jollaista ovat esimerkiksi tilojen ja kiinteistöjen rakentaminen, rahoitus, käyttö ja vuokraus paitsi toimisto- ja varastokäyttöön myös hotelleille ja lentoasemalla toimiville teollisuusyrityksille, myymälöille, ravintoloille ja pysäköintilaitoksille.

(542) Vuoden 2004 avustus käytettiin kokonaisuudessaan rullaustien kunnostustöiden rahoittamiseen. Näihin töihin liittyvät investointikustannukset olivat vuoden 2005 suuntaviivojen mukaisesti kokonaisuudessaan tukikelpoisia, koska rullaustie on lentoasemainfrastruktuuri. Vuoden 2009 avustus puolestaan myönnettiin kiitotiehen ja valaistukseen liittyviä erilaisia investointeja varten. Sillä rahoitettiin myös pieni osa pysäköintialueen laajentamisinvestointien aiheuttamista kokonaiskustannuksista ([133]). Kiitotie ja valaistus kuuluvat lentoasemainfrastruktuureihin, joten niihin liittyvät investointikustannukset ovat tukikelpoisia. Pysäköintialueeseen liittyvät kustannukset eivät kuitenkaan voi olla tukikelpoisia, koska pysäköintialue ei kuulu lentoasemainfrastruktuureihin. Vuoden 2009 avustuksen kokonaismäärä, joka oli 4,1 miljoonaa euroa, ei ylitä kiitotiehen ja valaistukseen liittyviä tukikelpoisia kokonaiskustannuksia, jotka olivat 4,7 miljoonaa euroa. Vuoden 2009 avustuksella rahoitettiin siis vain tukikelpoisia kustannuksia ([134]).

(543) Vuosien 2004 ja 2009 laiteavustukset (joiden kokonaismäärät olivat 1,6 ja 4,1 miljoonaa euroa) eivät ylitä näin laskettuja tukikelpoisia kustannuksia (joiden määrät olivat 2,6 ja 4,7 miljoonaa euroa), mutta johtavat korkeisiin tuki-intensiteetteihin (62 prosenttia ja 88 prosenttia).

8.2.3.1 *Selkeästi määritelty yleishyödyllinen tavoite*

(544) Vuoden 2004 laiteavustuksella rahoitettiin rullaustien ajanmukaistamistöitä, joiden tarkoituksena oli sujuvoittaa liikennettä ja vastata kaupallisen liikenteen ruuhkahuippuihin.

(545) Vuoden 2009 laiteavustuksella rahoitetut tukikelpoiset investoinnit koostuivat puolestaan kiitotien ja valaistuksen korjaustöistä, jotka olivat tarpeen lentoaseman vastaanottokyvyn säilyttämiseksi ja jotta lentoasema saisi sertifioinnin, jonka 200–250-paikkaisten keskisuurten lentokoneiden vastaanottamisen jatkaminen edellytti. Kategoriaan III kuuluvan kiitotien valaistus oli nimittäin toteutettu vuosina 1992–1993, ja liikennealueet oli päällystetty vuonna 1990. Ne oli siksi ikänsä vuoksi korjattava (tavanomainen käyttöikä on noin 10–15 vuotta), ja toisaalta ne oli ajanmukaistettava. Ajanmukaistaminen oli tarpeen, koska lentoasemien hyväksyntää ja toimintaa koskevista edellytyksistä tehdyssä päätöksessä asetetut suoritusvaatimukset etenkin kategorian III tarkkuuslähestymisten osalta olisivat saattaneet johtaa lyhyellä aikavälillä lentoaseman sertifioinnin menettämiseen.

(546) Vuosina 2004 ja 2009 myönnetyistä avustuksista kumpikaan ei näin ollen johtanut merkittävään kapasiteetin lisäykseen. Niillä rahoitettiin ennen kaikkea korjaus- ja ajanmukaistamistöitä, joiden tarkoituksena oli säilyttää infrastruktuuri kunnossa, jotta lentoasema pystyi jatkamaan samantyyppisten lentokoneiden ja samojen liikennemäärien vastaanottamista, sekä parantaa lentoaseman toimintaa liikennehuippujen aikana.

([133]) Alle 10 prosenttia kokonaisinvestointikustannuksista (ks. taulukko 4 ja alaviite 1).
([134]) Ks. komission päätös asiassa SA.38168, Kroatia – Dubrovnik Airport Development, 10 ja 28 kohta.

(547) Paun lentoasemalle saapuu huomattava määrä liikematkaliikennettä. Sen osuus kokonaisliikenteestä on 60–70 prosenttia. Liikematkaliikenne liittyy Paussa ja sen ympäristössä sijaitseviin lukuisiin yrityksiin. Ranska on ilmoittanut Paun alueen olevan yksi Lounais-Ranskan kolmesta tärkeästä talouskeskittymästä Lacqin ja Oloronin alueiden lisäksi. Siellä sijaitsee kansainvälisten ja alueellisten suuryritysten päätoimipaikkoja sekä useita tutkimus- ja tuotantokeskuksia. Paun lentoaseman lopettaminen tai sen vastaanottokapasiteetin merkittävä heikkeneminen olisi omiaan vahingoittamaan tätä taloudellistaa toimintaa, koska liikematkailijat haluavat yleensä matka-aikojen olevan mahdollisimman lyhyitä ja mahdollistavan edestakaisen matkan saman päivän aikana. Jos Pauhon tulevat tai sieltä lähtevät liikematkailijat joutuisivat käyttämään lentoasemaa, joka ei sijaitse kaupungin välittömässä läheisyydessä – esimerkiksi Tarbesin lentoasemaa – useille yrityksille voitaisiin näin ollen katsoa aiheutuvan haittaa.

(548) Paun lentoasemalle saapuu myös paljon matkailijoita, jotka ovat matkalla lähellä sijaitsevaan Pyreneiden vuoristoon ja sen talviurheilukeskuksiin. CCIPB:n mainitsemissa selvityksissä todetaankin, että pelkästään Ryanairin matkustajat, joista suurin osa oli vapaa-ajan matkailijoita, kuluttivat Paun alueella oleskellessaan yhteensä 8 miljoonaa euroa vuonna 2005 ja 56 miljoonaa euroa vuonna 2010.

(549) Näistä eri syistä CCIPB:n vuosina 2004 ja 2009 saamat laiteavustukset ovat edistäneet Paun ja sitä ympäröivän alueen talouskehitystä, koska lentoasema lisäsi matkailua ja vaikutti yleisesti taloudelliseen toimintaan.

(550) Avustukset myös helpottivat erityisesti liike- ja muiden matkailijoiden pääsyä alueelle. Tässä yhteydessä on syytä huomauttaa, että Paun lentoasema sijaitsee 50 kilometrin etäisyydellä Tarbesin lentoasemasta ja 100 kilometrin etäisyydellä Biarritzin lentoasemasta. Tämän etäisyyden vuoksi liikematkailijoiden tapaiset matkustajat, joille matkaan kuluva aika on tärkeä tekijä, tuskin pitävät Biarritzin lentoasemaa järkevänä vaihtoehtona.

(551) Vaikuttaa lisäksi siltä, että kyseisten kolmen lentoaseman liikenne on varsin erityyppistä:

— Paulle on ominaista erityisesti merkittävä liikematkaliikenne, mistä on osoituksena Air France- ja Régional-lentoyhtiöiden harjoittaman Ranskan sisäisen liikenteen verrattain suuri osuus kokonaisliikenteestä.

— Biarritzille on ominaista Atlantin rannikolle ja Espanjan rajalle suuntautuva vilkas matkailuliikenne, joka painottuu kesäkaudelle ja josta merkittävä osuus on halpalentoliikennettä.

— Tarbes palvelee ennen kaikkea erityismarkkinoita, jotka keskittyvät Lourdesin uskonnolliseen kohteeseen ja joille on ominaista huomattava epäsäännöllinen kansainvälinen tilauslentoliikenne. Tästä on osoituksena se, että vuosina 2001–2011 lentoaseman vuotuinen matkustajamäärä oli noin 400 000 matkustajaa lukuun ottamatta vuotta 2008, joka oli Lourdesin juhlavuosi ja jolloin saavutettiin 678 000 matkustajan liikennehuippu.

(552) Nämä seikat viittaavat siihen, että kyseiset lentoasemat toimivat verrattain eriytyneillä markkinoilla eivätkä siksi voi korvata toisiaan kuin osittain. Tämän vahvistavat liikennetilastot, joihin paneudutaan tarkemmin johdanto-osan 567–572 kappaleessa tuesta johtuvan kilpailun vääristymisen laajuuden analyysissa. Investointituki, jonka avulla Paun lentoasema on kyennyt jatkamaan toimintaansa, on jossain määrin edistänyt alueen saavutettavuutta, koska sen ansiosta matkustajien tai lentoyhtiöiden ei ole tarvinnut valita vähemmän sopivaa, korvaavaa kenttää.

(553) Pauhon ei myöskään ole suurnopeusjunayhteyttä. Lähin asema on Bordeaux'ssa, jonne on noin tunnin ja 40 minuutin ajomatka. Useimpiin lyhyen lentomatkan päässä Pausta sijaitseviin kohteisiin matkustaminen suurnopeusjunalla kestää näin ollen selvästi kauemmin kuin lentäminen, joten se on paljon huonompi vaihtoehto. Lähimmät espanjalaiset lentoasemat puolestaan sijaitsevat noin kahden tunnin ajomatkan päässä, eivätkä useimmat matkustajat siksi todennäköisesti pidä niitä kiinnostavina vaihtoehtoina Paun lentoasemalle.

(554) Näin ollen vaikuttaa siltä, että vaikka Pausta liikennöitäville lennoille on vaihtoehtoja eikä Tarbesin lentoasema sijaitse kaukana, vuosien 2004 ja 2009 laiteavustuksilla parannettiin alueen saavutettavuutta ja taloudellista kehitystä.

8.2.3.2 *Infrastruktuuri on tarpeen ja vahvistetun tavoitteen kannalta oikeasuhteinen*

(555) Johdanto-osan 546 kappaleessa todetaan, että vuosina 2004 ja 2009 myönnetyillä laiteavustuksilla rahoitetut työt eivät johtaneet merkittävään kapasiteetin lisäykseen, vaan niiden tarkoituksena oli ainoastaan säilyttää infrastruktuuri kunnossa, jotta lentoasema pystyi jatkamaan samanlaisen liikenteen vastaanottamista, sekä parantaa lentoaseman toimintaa liikennehuippujen aikana.

(556) Investoinnit eivät siis ylittäneet sitä, mikä oli tarpeen, jotta lentoasema kykeni jatkamaan hyvin edellytyksin samanlaisen liikenteen vastaanottamista myös liikennehuippujen aikana. Investoinnit olivat siis tarpeen ja vahvistetun tavoitteen kannalta oikeasuhteiset.

8.2.3.3 *Infrastruktuurin käyttöön liittyvät odotukset ovat keskipitkällä aikavälillä tyydyttävät*

(557) On syytä todeta, että vuosina 2000–2009 liikennemäärät Paun lentoasemalla vaihtelivat noin 580 000 matkustajasta noin 820 000 matkustajaan vuodessa. Huippu, 820 000 matkustajaa, saavutettiin vuonna 2008. Vuosina 2000–2009 matkustajamäärä oli alle 600 000 vain vuonna 2002. Tuolloinkin päästiin lähelle tätä kynnysmäärää (580 000 matkustajaa). Koska matkustajamäärät vaihtelivat mutta olivat lähes aina yli 600 000 vuodessa, koska Air France, jonka matkustajat muodostivat suurimman osan liikenteestä, jatkoi liikennöintiään Paun lentoasemalta ja koska liikematkailu oli vilkasta, CCIPB saattoi näin ollen luottaa sekä vuonna 2004 että vuonna 2009 siihen, että käyttöodotukset olivat hyvät ja vähintään noin 600 000 matkustajaa vuodessa, mikä vastaa Paun lentoasematoiminnan perustasoa.

(558) Käyttöodotusten perusteella oli perusteltua investoida infrastruktuurin kunnossapitoon niin, että lentoasema saattoi jatkaa samanlaisen liikenteen vastaanottamista ja sen toiminta parani liikennehuippujen aikana, lisäämättä kuitenkaan merkittävästi lentoaseman kapasiteettia. Tältä osin on syytä muistuttaa, että rullaustie kunnostettiin vuoden 2004 avustuksella, jotta se vastaisi vaatimuksia ja jotta liikennehuippuja olisi helpompi hallita. Vuonna 2009 suoritetut kiitotien ja valaistuksen korjaustyöt olivat sikäli samankaltaiset, että niillä ei lisätty asematasojen kantavuutta eikä pidennetty kiitotietä, jotta lentoasema voisi ottaa vastaan suurempia lentokoneita. Niillä ei myöskään parannettu lentoaseman toimintaminimejä huonon näkyvyyden lentotoiminnassa. Kyseisten laitteiden käyttöikä on 10–15 vuotta, ja aiemmin käytössä olleet laitteet oli asennettu 16–19 vuotta ennen korjaustöitä. Vuoden 2009 laiteavustuksella siis vain uusittiin investointeja infrastruktuureihin, jotka olivat tulleet kestoikänsä päähän.

(559) Uusitut infrastruktuurit tarjosivat näin ollen tyydyttävät keskipitkän aikavälin käyttöodotukset silloin, kun laiteavustukset myönnettiin.

8.2.3.4 *Tasavertainen ja syrjimätön infrastruktuurin käyttöoikeus*

(560) Paun lentoasema on avoin kaikille lentoyhtiöille, jotka haluavat sitä käyttää. Erityisiä rajoituksia ei ole. Kaikilla käyttäjillä on vuoden 2005 suuntaviivoissa tarkoitettu infrastruktuurin tasavertainen ja syrjimätön käyttöoikeus.

8.2.3.5 *Toimenpiteet eivät vaikuta kaupan kehitykseen yhteisen edun vastaisella tavalla*

(561) Kuten edellä todetaan, Paun lentoasema sijaitsee 50 kilometrin etäisyydellä Tarbesin lentoasemasta ja 100 kilometrin etäisyydellä Biarritzin lentoasemasta. Etäisyyden vuoksi huomattava osa matkustajista tuskin pitää Biarritzin lentoasemaa järkevänä vaihtoehtona Paun lentoasemalle. Paun lentoaseman saama tuki ei siksi todennäköisesti vaikuttanut siihen merkittävästi.

(562) Tarbesin lentoasema sen sijaan sijaitsee verrattain lähellä Pauta: matkaa on 50 kilometriä, ja ajomatka kestää alle 40 minuuttia. Vuosien 2004 ja 2009 laiteavustukset ovat siis ensi näkemältä voineet vaikuttaa merkittävästi sen toimintaan.

(563) Tätä käsitystä kuitenkin lieventävät useat seikat. Paun lentoasema on ensinnäkin vanha lentoasema, jonne on liikennöity säännöllisesti useita vuosikymmeniä. Nyt tarkasteltavana olevat laiteavustukset ovat yksittäisiä tukia, joiden välillä kului verrattain pitkä aika, ja niillä rahoitettiin vain töitä, joita infrastruktuurin ylläpito edellytti, jotta lentoasema voisi jatkaa samanlaisen liikenteen vastaanottamista. Niillä ei rahoitettu merkittävää kapasiteetin lisäystä. Kyseiset laiteavustukset vaikuttivat näin ollen Tarbesin lentoasemaan lähinnä siten, että niiden ansiosta verrattain lähellä sijaitseva, jo kauan toiminnassa ollut lentoasema pysyi toimintakunnossa. Jos avustuksia ei olisi myönnetty, Paun lentoasema ei nimittäin olisi voinut jatkaa toimintaansa tai se olisi voinut jatkaa sitä vain heikommin edellytyksin. Avustukset eivät kuitenkaan johtaneet sellaisen uuden kapasiteetin syntymiseen, joka kilpailisi Tarbesin lentoaseman kanssa.

(564) Kyseiset laiteavustukset eivät myöskään ole toimintatukea, jolla rahoitettaisiin jatkuvia toimintatappioita. Tällaisia toimintatukia ei ole havaittu nyt käsiteltävässä tapauksessa, joka koskee vain investointitukia.

(565) Kuten edellä todetaan, Paun ja Tarbesin lentoasemat toimivat lisäksi varsin eriytyneillä markkinasegmenteillä. Tarbesin liikenteestä suurin osa on tilauslentoja, jotka tuovat matkustajia lähinnä Lourdesin uskonnolliseen kohteeseen ja joista huomattava osa on kansainvälisiä ([135]).

(566) Paulle on sen sijaan ominaista merkittävä liikematkaliikenne. Verrattain suuri osa lentoaseman kokonaisliikenteestä on Air France- ja Régional-lentoyhtiöiden harjoittamaa Ranskan sisäistä liikennettä etenkin reitillä Pau–Pariisi. Kuten johdanto-osan 547 kappaleessa todetaan, Paun kokonaisliikenteestä 60–70 prosenttia on liikematkaliikennettä. Pau onkin yksi Lounais-Ranskan kolmesta tärkeästä talouskeskittymästä Lacqin ja Oloronin alueiden lisäksi. Paun ja Tarbesin lentoasemat suuntautuvat näin ollen eri markkinasegmenteille. Paun lentoaseman sulkeminen tai sen toimintaedellytysten heikentyminen ei siksi välttämättä johtaisi liikenteen automaattiseen lisääntymiseen Tarbesin lentoasemalla. Sama pätee päinvastaisessa tilanteessa.

(567) Paun, Tarbesin ja Biarritzin lentoasemien liikenteen kehityksen vertailu, joka esitetään taulukossa 14, osoittaa, että niiden liikennevaihtelut eivät korreloi kovin selvästi keskenään.

([135]) Tarbesin lentoaseman verkkosivuston mukaan se on Midi-Pyrénées'n alueen toiseksi suurin lentoasema, ja sitä käyttää vuosittain keskimäärin 400 000–450 000 matkustajaa. Verkkosivustolla todetaan, että Tarbesin lentoasemaa hallitsee Lourdesin pyhiinvaelluskaupungin läheisyydestä johtuva vilkas tilauslentoliikenne ja että noin 50 eri lentoyhtiötä liikennöi sieltä vuosittain yli 80 kohteeseen Euroopassa ja muualla maailmassa. Ks. http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297

Taulukko 14

Paun, Biarritzin ja Tarbesin lentoasemien liikenteen kehityksen vertailu (tuhatta matkustajaa)

Lentoasema	Liikennetyyppi	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Kotimaan liikenne (muu kuin halpalennot)	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Ryanairin liikenne	1							1	13	7	41
	Muut halpalennot ja tilauslennot	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Yhteensä	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Kotimaan liikenne (muu kuin halpalennot)	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Ryanairin liikenne			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Muut halpalennot					1	25	33	25	11	5	9
	Tilauslennot	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Yhteensä	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Kotimaan liikenne (muu kuin halpalennot)	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Ryanairin liikenne	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Muut halpalennot					6	6	12	170	176	186	195
	Tilauslennot	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Yhteensä	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Taulukosta ilmenee esimerkiksi, että Ryanairin vuonna 2003 avaamat uudet lentoyhteydet Pausta eivät vaikuttaneet Biarritzin liikenteeseen. Ranskan mukaan se, että Ryanair lopetti Paun-reittinsä, ei myöskään vaikuttanut merkittävästi Biarritzin liikenteeseen.

(569) Taulukko osoittaa myös, ettei Paun liikenteen lisääntyminen vuosien 2002 ja 2007 välillä 585 000 matkustajasta 761 000 matkustajaan vuodessa vähentänyt merkittävästi Tarbesin liikennettä, joka pysyi jatkuvasti noin 400 000 matkustajassa vuodessa. Tarbesin lentoasemalle ei myöskään siirtynyt suhteellisesti tai merkittävästi enemmän liikennettä, kun Ryanair lopetti Paun-reittinsä vuonna 2011.

(570) Kyseessä olevien laiteavustusten myöntäminen ei aiheuttanut lentoyhtiöiden siirtymistä merkittävässä määrin Tarbesista Pauhon tai Tarbesista liikennöitävien lentoreittien lopettamista ja samojen reittien avaamista Pausta. Sen sijaan Air France, jonka osuus Paun lentoaseman liikenteestä on huomattava, toimii molemmilla lentoasemilla yhtäaikaisesti. Myös Ryanair toimi samanaikaisesti molemmilla lentoasemilla ennen kuin se siirtyi pois Pausta, mutta pysyi Tarbesissa.

(571) Näistä havainnoista ei voida päätellä, ettei vuosien 2004 ja 2009 laiteavustuksilla, jotka mahdollistivat Paun lentoaseman toiminnan jatkumisen asianmukaisena, ollut mitään vaikutusta Tarbesin lentoasemaan. Lentoasemien läheisyys viittaa jonkinlaiseen vaikutukseen: Tarbesin lentoaseman liikenne olisi voinut olla suurempi, jos laiteavustuksia ei olisi myönnetty ja Paun lentoaseman toimintaa olisi siksi ollut pakko supistaa tai se olisi pitänyt lopettaa kokonaan. Edellä esitetyt havainnot osoittavat vain, etteivät Paun ja Tarbesin lentoasemien toimet korreloi selvästi keskenään, mikä vahvistaa päätelmän, jonka mukaan ne voivat korvata toisensa vain osittain ja ovat suuntautuneet eri markkinasegmenteille. Tämä tarkoittaa, että kyseisillä laiteavustuksilla on ollut vain vähäinen vaikutus naapurilentoasemien väliseen kilpailuun.

(572) Komissio arvioi, että kun otetaan kokonaisuudessaan huomioon kaikki vuosien 2004 ja 2009 laiteavustusten myönteiset ja kielteiset vaikutukset, ne eivät ole vaikuttaneet kaupan kehitykseen yhteisen edun vastaisella tavalla.

8.2.3.6 ***Tuen tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus***

(573) Johdanto-osan 543 kappaleessa todetaan, että vuosien 2004 ja 2009 laiteavustukset johtivat korkeaan tuki-intensiteettiin (62 ja 88 prosenttia). Käytettävissä olevat tiedot kuitenkin osoittavat, että avustuksia voidaan pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina, koska CCIPB ei olisi voinut rahoittaa kyseisiä investointeja ilman avustuksia eikä sen rahoitusosuus olisi voinut olla merkittävästi suurempi kuin se oli.

(574) Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenveto Paun lentoaseman tuloslaskelmista vuosina 2000–2012 ja sen omarahoituskyvystä. Omarahoituskyky on yhtä kuin nettotuloksen ja sellaisten menojen summa, jotka eivät synnytä kassavirtaa (lähinnä poistot ja menovaraukset). Omarahoituskyky koostuu yrityksen toiminnan tuottamista tuloista, jotka ovat käytettävissä investointien rahoittamiseen, yrityksen käyttöpääomaksi tai lainojen lyhentämiseen, säästämiseen tai osinkojen maksamiseen osakkeenomistajille.

Taulukko 15

Paun lentoaseman nettotulos ja omarahoituskyky

(tuhatta euroa)

Vuosi	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tulot	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Menot	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nettotulos kirjanpidossa	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(tuhatta euroa)

Vuosi	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Omarahoituskyky	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Lähde: Ranskan toimittamat asiakirjat.

(575) Taulukosta käy ilmi, että lentoasema tuotti jatkuvasti tappiota vuosina 2003–2011. Tappiot nousivat vuonna 2009 lähes miljoonaan euroon. Lentoaseman vuosittainen omarahoituskyky vaihteli näinä vuosina […] euron ja […] euron välillä. Vuonna 2005, jolloin vuoden 2004 laiteavustus maksettiin, se oli vain […] euroa eli hyvin alhainen verrattuna rullaustien kunnostustöiden kustannuksiin (2,6 miljoonaa euroa). Vuosina 2009 ja 2010, jolloin vuoden 2009 laiteavustus maksettiin, se oli […] euroa ja […] euroa. Vaikka nämä kaksi määrää laskettaisiin yhteen, ne ovat huomattavasti pienemmät kuin kiitotien ja valaistuksen kunnostuskustannukset (4,7 miljoonaa euroa). Lentoaseman toiminta ei siis tuottanut riittävästi tuloja, jotta lentoasema olisi voinut osallistua merkittävällä osuudella kyseisten investointien rahoitukseen.

(576) Käytettävissä olevien tietojen perusteella lentoaseman talousarvion tulos investointien jälkeen mutta ennen laiteavustusten maksamista oli […] euroa vuonna 2005, jolloin rullaustie kunnostettiin, ja […] euroa vuonna 2009, jolloin valtaosa kiitotien ja valaistuksen kunnostustöistä toteutettiin. Näitä tietoja on verrattava avustusten maksamisen jälkeisiin lentoaseman nettotuloksiin, jotka olivat […] euroa vuonna 2005 ja […] euroa vuonna 2009. Jos kyseiset investoinnit olisi rahoitettu kokonaan tai edes suurimmaksi osaksi lentoaseman omista varoista, sen jo valmiiksi huomattavat tappiot olisivat näin ollen kasvaneet merkittävästi.

(577) Koska lentoasema oli tuottanut tappiota jo pitkään, on epätodennäköistä, että CCIPB olisi voinut rahoittaa merkittävää osaa investoinneista kasvattamalla velkaansa, joka oli noin […] euroa vuonna 2005 ja […] euroa vuonna 2009.

(578) Näin ollen vuosien 2004 ja 2009 avustukset olivat tarpeen niillä rahoitettujen investointien toteuttamiseksi. Niillä oli toisin sanoen kannustinvaikutus, sillä CCIPB ei olisi toteuttanut investointeja ilman avustuksia. Ne olivat myös suhteellisuusperiaatteen mukaisia, sillä CCIPB ei olisi voinut osallistua investointien rahoitukseen merkittävästi suuremmalla osuudella.

8.2.3.7 ***Vuosien 2004 ja 2009 laiteavustuksia koskeva päätelmä***

(579) Komissio katsoo johdanto-osan 537–578 kappaleessa selostetuista syistä, että vuosien 2004 ja 2009 laiteavustukset ovat tukea, joka soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

(580) Tämä päätelmä perustuu vuoden 2005 suuntaviivoissa täsmennettyihin kriteereihin, jotka koskevat lentoasemille myönnettäviä investointitukia. Se ei rajoita Paun lentoasemalle mahdollisesti myönnettävien uusien investointitukien myöhempää arviointia, jonka komissio mahdollisesti tulevaisuudessa tekee uusien suuntaviivojen perusteella.

9. **PÄÄTELMÄ**

(581) Komissio toteaa edellä esitetyn perusteella, että Ranska on myöntänyt vuosien 2004 ja 2009 laiteavustukset sääntöjenvastaisesti ja rikkonut siten Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa ([136]). Vuosien 2004 ja 2009 laiteavustukset ovat kuitenkin tukia, jotka soveltuvat sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

(582) Taulukon 3 kahdella ensimmäisellä rivillä mainittu tuki, jolla rahoitettiin julkisen vallan tehtäviä, ei ole valtiontukea.

(583) Muu taulukossa 3 mainittu tuki myönnettiin Paun lentoaseman pitäjälle ennen 12 päivää joulukuuta 2000. Tämä päätös ei siksi koske kyseistä tukea ([137]).

([136]) Ks. johdanto-osan 536 kappale.
([137]) Ks. johdanto-osan 489 ja 490 kappale.

(584) Komissio toteaa lisäksi, että CCIPB:n Ryanairin, AMS:n ja Transavian kanssa tekemät lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimukset, jotka ovat muodollisen tutkintamenettelyn kohteena, tarkoittavat sellaisen valtiontuen myöntämistä, joka on otettu käyttöön SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti eikä sovellu sisämarkkinoille.

Takaisinperiminen

(585) Jos komissio toteaa, että tietty tuki ei sovellu sisämarkkinoille, se on unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimivaltainen päättämään, että asianomaisen jäsenvaltion on poistettava tuki tai muutettava sitä ([138]).

(586) Neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([139]) 14 artiklassa säädetään seuraavaa: ”Sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta, jäljempänä ’takaisinperimistä koskeva päätös’. Komissio ei saa vaatia tuen takaisinperimistä, jos tämä olisi yhteisön lainsäädännön jonkin yleisen periaatteen vastaista.” Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jäsenvaltion velvollisuudella poistaa komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma tuki on tarkoitus palauttaa aikaisempi tilanne ([140]). Unionin tuomioistuin katsoo, että tämä tavoite saavutetaan, kun edunsaajat ovat palauttaneet sääntöjenvastaisena tukena myönnetyt määrät ja menettävät markkinoilla kilpailijoihin verrattuna saamansa edun. Näin tuen maksua edeltänyt tilanne palautuu ([141]).

(587) Käsiteltävässä tapauksessa vaikuttaa siltä, ettei tässä päätöksessä määritetyn sääntöjenvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman tuen takaisinperiminen ole unionin lainsäädännön minkään yleisen periaatteen vastaista. Erityisesti mainittakoon, ettei Ranska eivätkä asianomaiset osapuolet ole toimittaneet tätä koskevia perusteluja.

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

(589) Kunkin sopimuksen ja lisäsopimuksen osalta takaisinperittävät määrät on määritettävä seuraavalla tavalla: Kunkin liiketoimen (joka soveltuvin osin koostuu lentoasemasopimuksesta ja markkinointipalvelusopimuksesta) on katsottava aiheuttaneen vuosittaisen tukimäärän ([142]) kaikkina niinä vuosina, joina liiketoimen muodostavia sopimuksia sovellettiin. Kukin näistä määristä lasketaan kyseisen liiketoimen tekohetkellä ennakoidun lisätuoton (tulot miinus kustannukset) negatiivisen osan perusteella, joka ilmenee taulukoista 7–12. Nämä määrät vastaavat summia, jotka olisi ennakkoarviossa pitänyt vähentää vuosittain markkinointipalvelujen kustannuksista (tai lisätä lentoyhtiöiltä perittäviin lentoasema- ja maahuolintamaksuihin), jotta sopimuksen nettonykyarvo olisi positiivinen eli markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen.

(590) Lentoyhtiölle ja sen tytäryhtiöille sopimusten soveltamisesta koituneen todellisen edun huomioon ottamiseksi edellä olevassa johdanto-osan kappaleessa mainittuja määriä voidaan Ranskan toimittamien todisteiden perusteella oikaista seuraavilla eroilla: i) lentoyhtiön todellisuudessa lentoasemapalveluja koskevan sopimuksen mukaisina laskeutu-

([138]) Asia C-70/72, komissio v. Saksa, tuomio 12.7.1973 (Kok., erikoispainos II, s. 117, 13 kohta).
([139]) Neuvoston asetus (EY) N:o 659/1999, annettu 22 päivänä maaliskuuta 1999, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1).
([140]) Yhdistetyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994 (Kok., s. I-4103, 75 kohta).
([141]) Asia C-75/97, Belgia v. komissio, tuomio 17.6.1999 (Kok., s. I-3671, 64–65 kohta).
([142]) Kuten taloudellisen edun olemassaoloa eri sopimuksissa käsittelevästä analyysista ilmenee, tuki koostuu CCIPB:n ja Ryanairin tai Ryanairin/AMS:n välisistä kahdensuuntaisista rahavirroista. Rahavirtojen tiheys vaihtelee, ja jotkin niistä ovat jatkuvia tai niiden maksutiheyttä ei voida määrittää täsmällisesti sopimuksia tehtäessä. Lentoasemamaksut ovat viimeksi mainitun kaltaisia. Taloudellisen edun olemassaolon analyysissa merkitystä on vain ennakoitavissa olevilla lisärahavirroilla (lisätuotto-odotuksilla). Transaviaa koskevasta liiketoimintasuunnitelmasta ja Ranskan rekonstruoimista muista liiketoimintasuunnitelmista ilmenee, että harkitseva markkinataloustoimija olisi käsiteltävässä tapauksessa määrittänyt eri sopimuksiin liittyvät lisätuotto-odotukset vuosikohtaisesti. Siksi on loogista, että myös eri sopimuksista johtuvien tukien määrät määritetään vuosikohtaisesti. Nämä tukimäärät vastaavatkin niitä määriä, jotka markkinataloustoimija olisi eri sopimuksia koskevissa neuvotteluissa pyytänyt Ryanairiä/AMS:ää maksamaan sille vuosittain lentoasema- ja maahuolintamaksujen lisäksi olettaen, että muut edellytykset (etenkin markkinointimaksut) ovat samanlaiset. Muutoin sopimus ei olisi ollut sille kannattava.

mismaksuina, matkustajamaksuina ja maahuolintamaksuina suorittamien maksujen, sellaisina kuin ne on jälkikäteen todettu, ja taulukoista 7–12 ilmeneviä tuloeriä vastaavien ennakoitujen rahavirtojen välinen erotus, ja ii) lentoyhtiölle tai sen tytäryhtiöille markkinointipalvelusopimuksen mukaisesti suoritettujen todellisten markkinointimaksujen, sellaisina kuin ne on jälkikäteen todettu, ja taulukoista 7–12 ilmenevien, vastaavien ennakoitujen markkinointikustannusten välinen erotus.

(591) Komissio katsoo lisäksi, että lentoyhtiön todellisuudessa saama etu rajoittuu kyseisen sopimuksen tosiasialliseen kestoon. Sen jälkeen, kun kukin sopimuksista oli purettu, Ryanair/AMS ei nimittäin enää saanut sopimusten mukaisia maksuja eikä sillä ollut kyseisten sopimusten mukaista oikeutta käyttää lentoasemainfrastruktuuria tai maahuolintapalveluja. Edellä kuvatulla tavalla lasketut tukimäärät, jotka liittyvät eri sopimuksiin, alenevat näin ollen nollaan niinä vuosina, jolloin kyseistä sopimusta ei enää sovellettu (koska osapuolet purkivat sen yhteisestä sopimuksesta ennenaikaisesti).

(592) Ryanairiltä ja AMS:ltä takaisinperittävän tukimäärän on ennenaikaisesti purettujen sopimusten osalta oltava nolla ajalta, joka alkaa sopimuksen tosiasiallisesta päättymispäivästä ja päättyy sopimuksen tekohetkellä ennakoituna päättymispäivänä. Tämä koskee 28 päivänä tammikuuta 2003, 30 päivänä kesäkuuta 2005 ja 25 päivänä syyskuuta 2007 tehtyjä sopimuksia sekä kahteen viimeksi mainittuun sopimukseen liittyviä lisäsopimuksia.

(593) Taulukossa 16 esitetään tiedot määristä, joiden perusteella takaisinperittävät määrät on laskettu. Määrät koostuvat markkinataloustoimijatestiä soveltamalla saatujen lisätuotto-odotusten (tulot miinus kustannukset) negatiivisista osista vähentämällä niiden vuosien tuotot, joina Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä sopimuksia ei sovellettu ([143]).

([143]) Koska 28 päivänä tammikuuta 2003 tehty sopimus Pau–Lontoo-yhteydestä päättyi tosiasiassa 30 päivänä kesäkuuta 2005, tämän sopimuksen mukaisesti saadut tukimäärät ovat nolla vuosina 2006–2008. Vuonna 2005 saadun tuen määrä vastaa vuodelle 2005 lasketun lisätuotto-odotuksen negatiivista osaa, jota on mukautettu tekijällä, joka vastaa sitä osaa vuodesta 2005, jona sopimusta tosiasiassa sovellettiin. Samaa periaatetta on sovellettu 30 päivänä kesäkuuta 2005 tehtyihin sopimuksiin, joita ei tosiasiassa enää sovellettu 1 päivänä tammikuuta 2009 (16 päivänä kesäkuuta 2009 tehdyn lisäsopimuksen vuoksi). Samaa periaatetta on sovellettu myös kyseiseen 16 päivänä kesäkuuta 2009 tehtyyn lisäsopimukseen, 25 päivänä syyskuuta 2007 tehtyyn sopimukseen ja 16 päivänä kesäkuuta 2009 tehtyyn, viimeksi mainittua sopimusta muuttavaan lisäsopimukseen. Näiden sopimusten tosiasiallinen soveltaminen päättyi 30 päivänä maaliskuuta 2010, jolloin Lontoon-, Charleroin- ja Beauvais'n-reittejä koskeva uusi sopimus tuli voimaan. Taulukon 16 määriä voidaan kuitenkin mukauttaa takaisin perittävien määrien laskemiseksi. Ks. johdanto-osan 589 kappale.

Taulukko 16

Takaisinperittäviä määriä koskevat tiedot

(euroa)

Edunsaaja	Sopimukset	Sopimusten mukaisesti saadun tuen ohjeellinen määrä ([1])									Takaisinperittävän tuen ohjeellinen määrä (pääoma)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Lontoo (28.1.2003)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]							[300 000–599 999]
Ryanair/AMS	Lontoo (30.6.2005)			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]				
	30.6.2005 tehdyn sopimuksen (Lontoo) 16.6.2009 tehty lisäsopimus							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Charleroi (25.9.2007)					[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]		
	25.9.2007 tehdyn sopimuksen (Charleroi) 16.6.2009 tehty lisäsopimus							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Bristol (17. ja 31.3.2008)						[0–99 999]				
	Bristol (16.6.2009)							[0–99 999]			
	Lontoo, Charleroi ja Beauvais (28.1.2010)								[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	Yhteensä (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 (23.1.2006)				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]				[300 000–599 999]

([1]) Korkoja laskettaessa katsotaan, että tuki on maksettu 31 päivänä joulukuuta kyseisenä vuonna. Ks. johdanto-osan 597 kappale.

(594) Kuten johdanto-osan 290 kappaleessa selvitetään, komissio katsoo, että valtiontukea koskevia sääntöjä sovellettaessa Ryanair ja AMS muodostavat yhden taloudellisen yksikön ja että samanaikaisesti tehtyjä markkinointipalvelu- ja lentoasemapalvelusopimuksia on pidettävä vain yhtenä tämän yksikön ja CCIPB:n välisenä liiketoimena. Komissio katsoo näin ollen, että Ryanair ja AMS ovat yhteisvastuussa vuosina 2005–2010 tehtyjen sopimusten nojalla saadun koko tuen takaisinmaksamisesta. Tuen pääoman ohjeellinen määrä on [1 500 000–2 199 999] euroa. Ryanair on sen sijaan yksin vastuussa 28 päivänä tammikuuta 2003 tehdyn sopimuksen mukaisen tuen takaisinmaksamisesta, koska se on ainoa sopimus, jonka CCIPB teki suoraan Ryanairin kanssa, eikä AMS ollut osallisena tähän liiketoimeen. Tämän tuen pääoman ohjeellinen määrä on [300 000–599 999] euroa.

(595) CCIPB:n ja Transavian välillä 26 päivänä tammikuuta 2006 tehdyn lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimuksen mukaisesti vuosina 2006–2009 tosiasiallisesti maksetun tuen ohjeellinen määrä on [300 000–599 999] euroa.

(596) Ranskan viranomaisten on perittävä takaisin edellä mainitut määrät neljän kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiannosta.

(597) Ranskan viranomaisten on myös lisättävä tuen määrään takaisinperintäkorko, joka lasketaan siitä päivästä alkaen, jona tuki saatettiin kyseisen yrityksen käyttöön, eli kustakin tuen tosiasiallisesta maksamispäivästä alkaen sen tosiasialliseen takaisinperimispäivään saakka ([144]) komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ([145]) V luvun mukaisesti. Koska nyt käsiteltävässä asiassa rahavirrat, joista tuki koostui, ovat monimutkaisia ja jakautuivat vuoden kuluessa useille eri päiville – joissakin tuloluokissa ne olivat jopa jatkuvia – komissio katsoo, että takaisinperintäkorkojen laskemista varten voidaan katsoa, että kyseisen tuen maksamishetki ajoittuu vuoden loppuun eli 31 päivään joulukuuta kunakin asianomaisena vuonna.

(598) Jos jäsenvaltio kohtaa ennalta arvaamattomia vaikeuksia tai olosuhteita, joita komissio ei ole ottanut huomioon, se voi oikeuskäytännön mukaisesti saattaa nämä ongelmat komission tietoon ja ehdottaa sopivia muutoksia, jotta komissio voi arvioida ne. Komission ja jäsenvaltion on tällaisessa tilanteessa oltava vaikeuksien voittamiseksi vilpittömässä mielessä yhteistyössä ja noudatettava täysin SEUT-sopimuksen määräyksiä ([146]).

(599) Komissio kehottaa Ranskaa ilmoittamaan sille viipymättä kaikista tämän päätöksen toteuttamiseen liittyvistä ongelmista,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Sääntöjenvastainen valtiontuki, jonka Ranska on myöntänyt Ryanairille Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin Ryanairin kanssa 28 päivänä tammikuuta 2003 tekemän, Pau–Lontoo-Stansted-lentoyhteyttä koskevan lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimuksen nojalla vastoin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa, ei sovellu sisämarkkinoille.

2. Ranska on toteuttanut sääntöjenvastaisesti seuraavat Ryanairiä ja Airport Marketing Services -yhtiötä yhteisesti hyödyttäneet toimenpiteet, jotka sisältävät valtiontukea, vastoin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa, eivätkä ne sovellu sisämarkkinoille:

a) Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 30 päivänä kesäkuuta 2005 Ryanairin kanssa tekemä lentoasemapalvelusopimus ja Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin samana päivänä Airport Marketing Services -yhtiön kanssa tekemä markkinointipalvelusopimus, jotka koskevat Pau–Lontoo-Stansted-lentoyhteyttä;

b) Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 30 päivänä kesäkuuta 2005 Airport Marketing Services -yhtiön kanssa tekemään markkinointipalvelusopimukseen liittyvä, 16 päivänä kesäkuuta 2009 tehty lisäsopimus, joka koskee Pau–Lontoo-Stansted-lentoyhteyttä;

c) Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 25 päivänä syyskuuta 2007 päivätty, Ryanairille osoitettu kirje, jolla laajennetaan Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 30 päivänä kesäkuuta 2005 Airport Marketing Services -yhtiön kanssa tekemän lentoasemapalvelusopimuksen ehdot koskemaan Pau–Charleroi-lentoyhteyttä, sekä Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin samana päivänä Airport Marketing Services -yhtiön kanssa tekemä markkinointipalvelusopimus;

([144]) Ks. em. asetuksen (EY) N:o 659/1999 14 artiklan 2 kohta.
([145]) Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1).
([146]) Ks. esim. asia C-94/87, komissio v. Saksan liittotasavalta, tuomio 2.2.1989 (Kok., s. 175, 9 kohta), ja asia C-348/93, komissio v. Italian tasavalta, tuomio 4.4.1995 (Kok., s. I-673, 17 kohta).

d) Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 25 päivänä syyskuuta 2007 Airport Marketing Services -yhtiön kanssa tekemään markkinointipalvelusopimukseen liittyvä, 16 päivänä kesäkuuta 2009 tehty lisäsopimus;

e) Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 17 päivänä maaliskuuta 2008 päivätty, Ryanairille osoitettu kirje, jolla laajennetaan Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 30 päivänä kesäkuuta 2005 Ryanairin kanssa tekemän lentoasemapalvelusopimuksen ehdot koskemaan Pau–Bristol-lentoyhteyttä, sekä Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 31 päivänä maaliskuuta 2008 Airport Marketing Services -yhtiön kanssa tekemä markkinointipalvelusopimus, joka koskee samaa lentoyhteyttä;

f) Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 16 päivänä kesäkuuta 2009 päivätty, Ryanairille osoitettu kirje, jolla laajennetaan Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 30 päivänä kesäkuuta 2005 Ryanairin kanssa tekemän lentoasemapalvelusopimuksen ehdot koskemaan Pau–Bristol-lentoyhteyttä, sekä Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin samana päivänä Airport Marketing Services -yhtiön kanssa tekemä markkinointipalvelusopimus, joka koskee samaa lentoyhteyttä;

g) Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin 28 päivänä tammikuuta 2010 Airport Marketing Services -yhtiön kanssa tekemä markkinointipalvelusopimus, joka koskee Pau–Lontoo-, Pau–Charleroi- ja Pau–Beauvais-lentoyhteyksiä, sekä epäsuorasti olemassa ollut lentoasemapalvelusopimus ([147]).

3. Sääntöjenvastainen valtiontuki, jonka Ranska on myöntänyt Transavialle Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarin Transavian kanssa 23 päivänä tammikuuta 2006 tekemän lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimuksen nojalla vastoin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa, ei sovellu sisämarkkinoille.

2 artikla

1. Ranskan Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarille vuosina 2004 ja 2009 myöntämät laiteavustukset, joiden määrä on 5,8 miljoonaa euroa, ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ja Ranska on myöntänyt ne vastoin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tuki on valtiontukea, joka soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

3 artikla

1. Ranskan on perittävä 1 artiklassa tarkoitettu tuki takaisin tuensaajilta.

2. Takaisinperittävistä summista on maksettava korkoa siitä päivästä alkaen, jona ne saatettiin tuensaajien käyttöön, niiden tosiasialliseen takaisinperintään saakka.

3. Korolle on laskettava korkoa asetuksen (EY) N:o 794/2004 V luvun sekä asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta annetun komission asetuksen (EY) N:o 271/2008 ([148]) mukaisesti.

4. Ranskan on peruutettava kaikki 1 artiklassa tarkoitetun tuen jäljellä olevat maksuerät tämän päätöksen hyväksymispäivästä lukien.

4 artikla

1. Edellä 1 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tehokkaasti.

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

5 artikla

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

a) edellä 3 artiklan mukaisesti takaisinperittävät tukimäärät;

b) laskelma takaisinperintään sovellettavasta korosta;

([147]) Ks. johdanto-osan 286 kappale.
([148]) Komission asetus (EY) N:o 271/2008, annettu 30 päivänä tammikuuta 2008, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta annetun asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta (EUVL L 82, 25.3.2008, s. 1).

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

d) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaajat on määrätty maksamaan tuki takaisin.

2. Ranskan on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä säännöllisesti siihen saakka, kun 1 artiklassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Ranskan on annettava viipymättä komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on annettava myös tarkat tiedot tuensaajilta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 23 päivänä heinäkuuta 2014.

Komission puolesta

Joaquín ALMUNIA

Varapuheenjohtaja