OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2023/1683,

26. juuli 2022,

meetme SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa rakendas La Rochelle'i lennujaama käitaja ja teatavate selles lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate kasuks

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 5145 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

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

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

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud artiklitele ([2]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 28. juuli 2008. aasta, 20., 22. ja 23. septembri 2008. aasta, 1. ja 21. oktoobri 2008. aasta ning 20. novembri 2008. aasta kirjades esitasid mitu kodanikku komisjonile kaebused eeliste kohta, mida La Rochelle'i – Île de Ré lennujaam (edaspidi „lennujaam") oli väidetavalt andnud lennuettevõtjale Ryanair, ja rahalise hüvitise kohta, mida lennujaam oli väidetavalt saanud. Kaebuse esitajad osutasid Poitou-Charentes'i piirkondliku kontrollikoja (edaspidi „kontrollikoda") lõplikke järeldusi käsitlevale 13. mai 2008. aasta aruandele (edaspidi „kontrollikoja aruanne") La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja (edaspidi „kaubandus- ja tööstuskoda") juhtimise kohta.

(2) 17. märtsi 2009. aasta kirjaga saatis komisjon Prantsusmaa ametiasutustele kaebuse mittekonfidentsiaalse versiooni ja palus neil esitada kõnealuste meetmete kohta oma märkused. Komisjon saatis selle kirja uuesti 25. mail 2011. 20. juuni 2011. aasta kirjas palusid Prantsusmaa ametiasutused pikendada vastamistähtaega 26. juulini 2011 ning komisjon nõustus sellega 21. juuni 2011. aasta kirjas. Prantsusmaa ametiasutused palusid tähtaja täiendavat pikendamist 26. augustini 2011, millega komisjon samuti nõustus oma 28. juuli 2011. aasta kirjas. Lõpuks saatsid Prantsusmaa ametiasutused taotletud vastused 30. augusti 2011. aasta kirjas.

([1]) Alates 1. detsembrist 2009 muudeti EÜ asutamislepingu artiklid 87 ja 88 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping") artikliteks 107 ja 108. Sätted on sisuliselt identsed. Käesolevas otsuses tuleks vajaduse korral käsitada viiteid ELi toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. ELi toimimise lepinguga tehti terminoloogiasse teatavaid muudatusi: „ühendus" asendati „liiduga", „ühisturg" „siseturuga" ja „Esimese Astme Kohus" „Üldkohtuga". Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt ELi toimimise lepingu terminoloogiat.

([2]) ELT C 130, 4.5.2012, lk 10, ja ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.

(3) 11. aprilli 2011. aasta kirjas palus komisjon lisateavet Ryanairilt, kes vastas 22. juuli 2011. aasta kirjaga. 14. oktoobri 2011. aasta kirjaga edastas komisjon need märkused Prantsusmaale tema tähelepanekute esitamiseks. Kuna vastust ei esitatud, saatis komisjon 16. novembril 2011 meeldetuletuse. 21. novembri 2011. aasta kirjas teavitasid Prantsusmaa ametiasutused komisjoni, et nad ei soovi Ryanairi märkustele vastata.

(4) 8. veebruari 2012. aasta kirjas teavitas komisjon Prantsusmaad oma otsusest (edaspidi „menetluse algatamise otsus“) algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus seoses abiga, mida kaubandus- ja tööstuskoda võis anda lennuettevõtjatele Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet ja Buzz.

(5) 22. veebruari 2012. aasta kirjas palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. 12. märtsi 2012. aasta kirjas palus Prantsusmaa menetluse algatamise otsuses ja 22. veebruari 2012. aasta kirjas esitatud lisateabe taotlustele vastamise tähtaja täiendavat pikendamist. 13. aprillil 2012 esitas Prantsusmaa oma märkused ning teabe ja dokumendid, mida komisjon oli menetluse algatamise otsuses nõudnud. Kuna osa teavet oli puudu, saatis komisjon 19. aprilli 2012. aasta kirjaga Prantsusmaale meeldetuletuse. Lõpuks saatsid Prantsusmaa ametiasutused oma vastused 27. aprilli 2012. aasta kirjas.

(6) 16. aprillil 2012 saatis Ryanair komisjonile oma märkused teiste juhtumite kohta, millesse ta oli kaasatud, ja palus komisjonil neid märkusi arvesse võtta kõikides Ryanairiga seotud riigiabijuhtumites.

(7) Komisjoni otsus menetluse algatamiseks avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([3]) 4. mail 2012. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuste meetmete kohta märkusi ühe kuu jooksul alates otsuse avaldamise kuupäevast.

(8) 16. juuli 2012. aasta kirjas palus komisjon Prantsusmaal uuesti esitada lisateavet. Prantsusmaa vastas 16. augusti 2012. aasta kirjaga (ja selle 5. septembri 2012. aasta parandusega).

(9) Komisjon sai huvitatud isikutelt märkusi. Kaubandus- ja tööstuskoda esitas oma märkused 24. juulil 2012. 1. juunil 2012 esitas oma märkused Ryanairi tütarettevõtja Airport Marketing Services (edaspidi „AMS“). Peale selle esitas Ryanair 1. juunil 2012, 3. juunil 2013, 3. veebruaril 2014 ja 10. aprillil 2015 mitu märkust ja majandusanalüüsi aruanded, mille koostas majandusanalüüsi valdkonna konsultatsiooniettevõte Oxera.

(10) Samuti esitasid komisjonile märkusi mitu muud huvitatud isikut, sealhulgas avaliku sektori asutused, ([4]) äriühingud, ([5]) ühendused ([6]) ja üksikisikud.

(11) Lisaks esitas Ryanair 11. aprillil 2013, 23. detsembril 2013, 9. ja 31. jaanuaril 2014, 7. veebruaril 2014, 28. märtsil 2014, 27. jaanuaril 2015, 7. detsembril 2015 ja 1. aprillil 2019 mitu üldist märkust seoses mitme Ryanairiga seotud riigiabijuhtumiga, mille komisjon oli algatanud. 15. ja 29. septembril 2014 esitas Ryanair ka Oxera koostatud majandusanalüüsi aruanded mitme Ryanairiga seotud riigiabijuhtumi kohta.

([3]) ELT C 130, 4.5.2012, lk 10.

([4]) Conseillers du Commerce Extérieur (väliskaubandusnõustajad) (30. mai 2012), Charente-Maritime'i departemang (8. juuni 2012), Office de Tourisme de La Rochelle (La Rochelle'i turismiamet) (4. juuni 2012), Poitou-Charentes'i kaubandus- ja tööstuskoda (1. juuni 2012), Angoulême'i kaubandus- ja tööstuskoda (4. juuni 2012), Charente-Maritime Tourisme (Charente-Maritime'i turisminõukogu) (1. juuni 2012), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (La Rochelle'i linnastu amet) (4. juuni 2012), Royani linnavalitsus (29. mai 2012), Vendée Tourisme (Vendée' turisminõukogu) (30. mai 2012) ja Poitou-Charentes'i piirkond (10. juuli 2012).

([5]) Doc Services (18. mai 2012), Fountaine Pajot (21. mai 2012), Le Richelieu (25. mai 2012), Atlandis (26. mai 2012), Le Relais du Bois (30. mai 2012), Groupe Cafés Merling (31. mai 2012), Grand Pavois (30. mai 2012), Cuisines Villeger (23. mai 2012), Irium (4. juuni 2012), Sogerma (29. mai 2012), La Rochelle Evénements (29. mai 2012).

([6]) Amicale Rivedoux (kohaliku kogukonna ühendus) (21. mai 2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Île de Ré (La Rochelle'i – Île de Ré hotellipidajate ühendus) (31. mai 2012), Envol Vert (keskkonnaühendus) (3. juuni 2012), Île de Ré Tourisme (Île de Ré turisminõukogu) (1. juuni 2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (La Rochelle'i kutseliste purjetajate ühendus) (30. mai 2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (Charente-Maritime'i turismiinfopunktide ühendus) (1. juuni 2012), Destination La Rochelle (25. mai 2012).

(12) 15. juuni 2012. aasta, 3. mai 2013. aasta, 9. ja 23. jaanuari 2014. aasta, 4. veebruari 2014. aasta, 2. juuli 2014. aasta, 12. septembri 2014. aasta, 19. mai 2015. aasta, 16. detsembri 2015. aasta ja 17. mai 2019. aasta kirjadega edastas komisjon huvitatud isikute märkused Prantsusmaale. Komisjon andis Prantsusmaale võimaluse nendele märkustele vastata. Prantsusmaa vastas neile kirjadele 13. juuli 2012. aasta, 25. juuli 2012. aasta, 29. jaanuari 2014. aasta, 23. mai 2014. aasta, 18. detsembri 2015. aasta ja 24. juuni 2019. aasta kirjadega. Prantsusmaa teatas 13. juuli 2012. aasta kirjas komisjonile, et tal ei ole saadud märkuste kohta muid tähelepanekuid peale nende, mis on juba esitatud Marseille Provence'i lennujaamaga seotud juhtumis ([7]). Lisaks teatas Prantsusmaa 25. juuli 2012. aasta, 29. jaanuari 2014. aasta, 23. mai 2014. aasta ja 18. detsembri 2015. aasta kirjades komisjonile, et ta ei soovi esitada tähelepanekuid kolmandate isikute märkuste kohta.

(13) Komisjon saatis Prantsusmaale ja märkused edastanud huvitatud kolmandatele isikutele kirjad, milles ta teatas oma kavatsusest hinnata kõnealuste meetmete kokkusobivust siseturuga lähtuvalt Euroopa Liidu suunistest lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta ([8]) (edaspidi „2014. aasta suunised"). Komisjon palus kirjade adressaatidel edastada selle kohta oma võimalikud märkused. Lisaks avaldati 15. aprillil 2014 *Euroopa Liidu Teatajas* teatis, ([9]) milles kutsuti Prantsusmaad ja huvitatud kolmandaid isikuid üles esitama selle kohta oma märkused.

(14) Prantsusmaa esitas oma märkused 2014. aasta suuniste kohta 19. märtsil 2014.

(15) Komisjonile esitasid märkusi kaubandus- ja tööstuskoda (11. juuni 2014), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (La Rochelle'i linnastu amet) (6. juuni 2014), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) (Charente-Maritime'i turismiinfopunktide ühendus) (13. mai 2014), Angoulême'i kaubandus- ja tööstuskoda (7. mai 2014), Irium Holding Group SAS (2. mai 2014), Groupe Cafés Merling (30. aprill 2014) ja vabaühendus Transport & Environnement (13. mai 2014). 2. juuli 2014. aasta kirjaga edastati need märkused Prantsusmaale, kes ei soovinud neile vastata.

(16) 19. mai 2015. aasta kirjas palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. Prantsusmaa vastas 4. augusti 2015. aasta, 18. novembri 2015. aasta, 4. detsembri 2015. aasta ja 14. märtsi 2016. aasta kirjadega.

(17) 18. novembri 2016. aasta kirjas palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. Prantsusmaa vastas 20. detsembri 2016. aasta, 15. veebruari 2017. aasta, 11. juuli 2017. aasta ja 20. juuli 2017. aasta kirjadega.

(18) 29. märtsi 2017. aasta kirjas palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. Prantsusmaa vastas 18. augusti 2017. aasta kirjaga.

(19) 19. mai 2017. aasta kirjas palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. Prantsusmaa vastas 18. augusti 2017. aasta ja 15. novembri 2017. aasta kirjadega.

(20) 18. augusti 2017. aasta kirjas palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. Prantsusmaa vastas 16. aprilli 2018. aasta kirjaga.

(21) 5. detsembri 2017. aasta kirjas palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. Prantsusmaa vastas 16. veebruari 2018. aasta kirjaga.

(22) 9. aprilli 2019. aasta kirjas palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. Prantsusmaa vastas 21. juuni 2019. aasta kirjaga.

2. **LA ROCHELLE'I – ÎLE DE RÉ LENNUJAAM**

(23) La Rochelle'i – Île de Ré lennujaam asub Prantsusmaal Charente-Maritime'i departemangus La Rochelle'is, 5 kilomeetrit La Rochelle'ist loodes ja 2 kilomeetri kaugusel Île de Ré sillast. Lennujaam on avatud riigisisesele ja rahvusvahelisele kommertslennuliiklusele.

([7]) Komisjoni 20. veebruari 2014. aasta otsus (EL) 2016/1698 meetmete SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007) kohta, mida Prantsusmaa võttis Marseille Provence'i lennujaama ja seda lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kasuks (ELT L 260, 27.9.2016, lk 1).

([8]) Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta" (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).

([9]) ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.

(24) Prantsuse riik, La Rochelle'i linn ning kaubandus- ja tööstuskoda otsustasid lennujaama avada 1936. aastal. Kõnealune otsus kuulus 20. juuni 1933. aasta seaduse (millega muudeti 9. aprilli 1898. aasta seadust kaubanduskoja kohta) kohaldamisalasse. Kaubanduskoda käsitleva 9. aprilli 1898. aasta seaduse algse sõnastuse kohaselt võis „kaubandus- ja tööstuskoja nimetada avaliku sektori ehitustööde kontsessionääriks või teha talle ülesandeks avalike teenuste, eelkõige sadamate ja veeteedega seotud teenuste osutamise". 20. juuni 1933. aasta seadusega laiendati seda sätet lennujaamadele. Lennuväli avati 1939. aastal.

(25) Lennujaama peamine lennurada on 2 255 meetrit pikk ja 45 meetrit lai. Prantsusmaa hinnangul on lennujaama teoreetiline maksimaalne läbilaskevõime 700 000 reisijat aastas.

(26) Lennujaama käitaja ja ühtlasi selle omanik on kaubandus- ja tööstuskoda. Lennujaamateenuse (edaspidi „lennujaamateenus" või „kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus") raamatupidamisarvestust peetakse kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna ([10]) omast lahus.

(27) Ülevaade La Rochelle'i lennujaama viimastel aastatel läbinud reisijate arvust on esitatud allpool tabelis 3. Ühenduse 2005. aasta suuniste (lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta) ([11]) (edaspidi „2005. aasta suunised") punkti 15 kohaselt kuulub La Rochelle'i lennujaam kategooriasse D, see tähendab, et see on „väike piirkondlik lennujaam".

(28) Uurimisalusel perioodil kasutasid lennujaama enamjaolt odavlennuettevõtjad, nimelt Ryanair, Airlinair (mis nimetati 2013. aastal ümber Hopiks), Flybe, easyJet, Jet2 ja Buzz. Marsruute teenindatakse aasta- või hooajapõhiselt või tellimuslendude puhul vajaduspõhiselt. Samuti kasutatakse lennujaama harrastus-, sõjalisteks ja ametliku teenistusega seotud lendudeks.

(29) Prantsusmaa väitel kasutati ametlikus uurimismenetluses käsitletud ajavahemikul järgmisi marsruute.

Tabel 1

Lennuliiklus La Rochelle'i lennujaamas 2001.–2006. aastal

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Kaubanduslik liikumine		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
millest:	regulaarliinid	*3 200*[4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	muud	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Turismi- ja ärilennukite liikumine		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
millest:	eralennukid ja lennuklubidele kuuluvad lennukid	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	lennuklubidele kuuluvad lennukid	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Sõjalennukite ja ametliku teenistusega seotud lennukite liikumine		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Muu (sealhulgas lennutööd)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Liikumine kokku		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) Kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond vastutab tema muu tegevuse eest, nagu La Rochelle'i piirkonna ettevõtjate huvide esindamine. Samuti osutab ta nendele ettevõtjatele teenuseid, aidates äriühinguid asutada, arendada ja üle anda ning pakkudes põhi- ja täiendkoolitust.

([11]) ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Reisijate arv regulaarliinidel	***72 912***	***89 339***	***92 427***	***97 521***	***125 858***	***178 938***
La Rochelle – Pariis	*23 312*[5]	*9 132*[6]	*18 785*			
La Rochelle – Clermont-Ferrand	*20 060*	*23 263*	*22 194*	*5 909*		
La Rochelle – London	*25 227*[4]	*54 544*	*51 448*[8]	*72 092*	*79 373*	*100 168*
La Rochelle – Southampton				*17 335*[9]	*17 328*	*16 290*
La Rochelle – Birmingham					*19 286*[11]	*12 229*
La Rochelle – Dublin						*22 357*[12]
La Rochelle – Bristol						*12 943*[13]
La Rochelle – Lyon	*4 313*	*2 364*		*2 185*[10]	*9 871*	*14 951*
La Rochelle – Bordeaux		*36*[7]				
Muud kommertsreisijad	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
kellest: riigisisesed	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
rahvusvahelised	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Pardale või sealt maha läinud reisijate arv kokku	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
Kellest transiitreisijad (loetakse ainult üks kord)	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Kaubavedu	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

Regulaarliinide avamine

4) La Rochelle'i – Londoni marsruut avati 5. aprillil 2001

5) La Rochelle'i – Pariisi marsruudil peatati lennud 1. oktoobril 2001

6) La Rochelle'i – Pariisi marsruudi võttis 15. juulil 2002 üle Air Jet ja seejärel 2003. aasta mais Air Atlantique ning järgnevalt peatati 31. detsembril 2004 lennud sellel marsruudil

7) La Rochelle'i – Bordeaux' marsruuti teenindas 15. juulist kuni 19. augustini 2002 Air Jet

8) La Rochelle'i – Londoni marsruudil peatati lennud aprillis 2003 (Ryanair võttis üle Buzzi)

9) Flybe avas La Rochelle'i – Southamptoni marsruudi 24. juunil 2004

10) Airlinair avas La Rochelle'i – Lyoni marsruudi (Poitiers' kaudu) 14. oktoobril 2004

11) Flybe avas La Rochelle'i – Birminghami marsruudi 27. märtsil 2005

12) Ryanair avas La Rochelle'i – Dublini marsruudi 29. aprillil 2006

13) easyJet avas La Rochelle'i – Bristoli marsruudi 21. juulil 2006

Tabel 2

Lennuliiklus La Rochelle'i lennujaamas 2007.–2011. aastal

		2007	2008	2009	2010	2011
Kaubanduslik liikumine		***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
millest:	regulaarliinid	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
	muud	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Turismi- ja ärilennukite liikumine		***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
millest:	eralennukid ja lennuklubidele kuuluvad lennukid	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
	lennuklubidele kuuluvad lennukid	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Sõjalennukite ja ametliku teenistusega seotud lennukite liikumine		***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Muu (sealhulgas lennutööd)		***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Liikumine kokku		***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Reisijate arv regulaarliinidel		***217 493***	***209 668***	***162 822***	***186 034***	***223 396***
La Rochelle – Lyon		*17 754*	*18 524*	*15 196*	*15 524*	*18 968*
La Rochelle – London (Stansted)		*112 257*	*100 312*	*60 348*	*54 773*	*65 966*
La Rochelle – Birmingham		*9 824*	*7 607*	*4 917*	*4 681*	*4 708*
La Rochelle – Southampton		*16 789*	*11 786*	*10 720*	*12 978*	*12 413*
La Rochelle – Dublin		*14 578*	*19 960*	*20 198*	*17 182*	*13 985*
La Rochelle – Bristol		*21 572*	*13 391*	*14 224*	*14 572*	*14 126*
La Rochelle – Manchester[1]		*5 102*	*6 498*	*2 693*	*3 697*	*2 679*
La Rochelle – London (Gatwick)[2]		*19 617*	*14 289*	*9 158*	*11 799*	*16 707*
La Rochelle – Glasgow[3]			*2 692*	*1 516*	*1 537*	
La Rochelle – Edinburgh[4]			*8 360*	*6 068*	*3 158*	*4 103*
La Rochelle – Leeds (Bradford)[5]			*4 434*	*4 152*	*4 404*	*4 875*
La Rochelle – Cork[6]			*1 815*	*2 881*	*2 584*	
La Rochelle – Brüssel[7]				*10 546*	*16 320*	*17 140*
La Rochelle – Nice[8]				*205*		
La Rochelle – Cork[9]					*10 366*	*10 392*
La Rochelle – Oslo[10]					*12 459*	*13 677*
La Rochelle – Porto[11]						*17 167*
La Rochelle – Pariis[12]						*6 490*
Muud kommertsreisijad		***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Pardale või sealt maha läinud reisijate arv kokku		***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
Kellest transiitreisijad (loetakse ainult üks kord)		***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Kaubavedu		***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

Regulaarliinide avamine

1) Flybe avas La Rochelle'i – Manchesteri marsruudi 22. mail 2007

2) easyJet avas La Rochelle'i – Londoni Gatwicki marsruudi 14. juulil 2007

3) easyJet avas La Rochelle'i – Glasgow' marsruudi 3. mail 2008

4) Jet2 avas La Rochelle'i – Edinburgh' marsruudi 17. mail 2008

5) Jet2 avas La Rochelle'i – Leedsi Bradfordi marsruudi 24. mail 2008

6) Aer Arann avas La Rochelle'i – Corki marsruudi 24. mail 2008

7) Ryanair avas La Rochelle'i – Brüsseli marsruudi 5. juunil 2009

8) Airlinair avas La Rochelle'i – Nice'i marsruudi 16. mail 2009

9) Ryanair avas La Rochelle'i – Corki marsruudi 1. juunil 2010

10) Ryanair avas La Rochelle'i – Oslo marsruudi 2. aprillil 2010

11) Ryanair avas La Rochelle'i – Porto marsruudi 28. märtsil 2011

12) Airlinair avas La Rochelle'i – Pariisi marsruudi 8. aprillil 2011

(30) Alljärgnevas tabelis 3 on esitatud aastatel 2000–2012 lennujaama kasutanud saabuvate ja lahkuvate reisijate koguarv.

Tabel 3

Lennuliiklus ja liikumine La Rochelle'i lennujaamas

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Reisijate arv regulaarliinidel	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Muud kommertsreisijad	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Kaubanduslik liikumine	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Mittekaubanduslik liikumine	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Liikumine kokku	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Kaubavedu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused ja 2012. aasta andmete puhul veebisait *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (2012. aasta andmed käsitlevad reisijate koguarvu).

3. **MEETMETE KIRJELDUS**

(31) Ametliku uurimismenetlusega on hõlmatud järgmised meetmed:

— rahaline toetus, mida eri avalik-õiguslikud isikud ja asutused andsid lennuvälja käitajale alates 2001. aastast kuni ametliku uurimismenetluse algatamiseni 8. veebruaril 2012;

— mitmesugused lepingud, mille lennujaama käitaja sõlmis lennuettevõtjatega alates 2001. aastast kuni ametliku uurimismenetluse algatamiseni 8. veebruaril 2012.

3.1. **Lennujaama kasuks võetud meetmed**

3.1.1. *Tegevuse rahastamine*

3.1.1.1. Avaliku sektori ülesannetega seotud subsiidiumid

(32) Aastatel 2001–2011 rahastasid avaliku sektori asutused mitmesuguseid avaliku sektori ülesandeid, mida La Rochelle'i lennujaam seoses ohutuse ja julgestusega täitis (vt tabel 4 allpool). See rahastamine jääb ametliku uurimismenetluse käsitlusalasse.

(33) Prantsusmaa sõnul katab see rahastamine selliste avaliku sektori ülesannete kulud, mida peavad täitma lennujaama käitajad ja mille eest peab maksma riik. Rahalisi vahendeid antakse Prantsusmaa lennujaamades avaliku sektori ülesannete rahastamise üldise süsteemi raames. Kõnealune süsteem põhineb maksutulul – lennujaamamaksul – ja täiendaval rahastamisvahendil. Selliste finantsvahendite ja neist rahastatavate ülesannete tausta ja neid reguleerivaid norme on kirjeldatud mitmes hiljutises komisjoni otsuses ([12]). Komisjon soovib aga juhtida tähelepanu järgmistele aspektidele, mida tuleb käesoleva otsusega hõlmatud meetmete uurimisel arvesse võtta.

(34) Õigusaktide kohaselt täidavad lennujaamade käitajad lennujaama ohutuse ja julgestusega seotud ülesandeid ([13]). Nad võtavad nõutavaid meetmeid kooskõlas ELi ja liikmesriigi õigusaktidega ning katavad seotud kulud. Seejärel hüvitatakse neile need kulud lennujaamamaksust, s.o tulust, millest on sihtotstarbeliselt määratud vahendid üksnes üldist huvi pakkuvate ohutuse ja julgestusega seotud ülesannete kulude katmiseks.

(35) Põhimõtted, millega on reguleeritud selle rahastamisvahendi toimimine ja need kululiigid, mida võib katta, on üksikasjalikult sätestatud kahes viitetekstis ([14]). Lennujaamamaksu koguvad avaliku või erasektori asutused, kes käitavad lennuvälju, kus viimasel kalendriaastal, mille kohta andmed on kättesaadavad, registreeritud lennuliikluse andmed (pardale või sealt maha läinud reisijad) ületab 5 000 veoühikut (üks veoühik võrdub ühe reisija või 100 kg postisaadetiste või kaubaga).

(36) Vastavalt üldise maksuseadustiku artiklile 1609w eraldatakse „[k]õikidel lennuväljadel maksutulu tuletõrje- ja päästeteenuste, loomade hukkumise vältimiseks võetavate meetmete ning julgestus- ja keskkonnakaitsemeetmete rahastamiseks. Teatavat protsenti maksutulust, mis määratakse igal aasta kindlaks [ministeeriumidevahelise] korraldusega, kasutatakse selleks, et rahastada lennujaamadesse paigaldatud automaatse piirikontrolli seadmeid, mis hõlmavad biomeetriliste andmete tuvastamist. Maksusumma kehtestatakse iga lennuvälja rahastamisvajaduste põhjal, võttes eeskätt arvesse kehtivate määruste täitmiseks osutatavaid teenuseid ja liiklusandmete, kulude ja käitaja muude tulude prognoositud suundumusi".

([12]) Vt eelkõige komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2016/633 riigiabi SA.33961 kohta (mida Prantsusmaa andis Nîmes – Uzès – Le Vigani kaubandus- ja tööstuskojale, ettevõtjale Veolia Transport Aéroport de Nîmes, ettevõtjale Ryanair Limited ja ettevõtjale Airport Marketing Services Limited) (ELT L 113, 27.4.2016, lk 32) (edaspidi „Nîmes'i lennujaama käsitlev otsus"), põhjendused 32–43. Vt ka komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2015/1227 riigiabi SA.22614 (C 53/2007) kohta (mida Prantsusmaa on andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia) (ELT L 201, 30.7.2015, lk 109) (edaspidi „Pau lennujaama käsitlev otsus"), põhjendused 98–108.

([13]) Transpordiseadustiku artiklid L.6332-3 ja L.6341-2.

([14]) Üldise maksuseadustiku artikkel 1609w lennujaamamaksu kohta ja 30. detsembri 2009. aasta ministeeriumidevaheline korraldus lennuväljade käitajate lennujaama reisijamaksu summa kindlaksmääramist käsitlevate aruannete esitamise korra kohta.

(37) Seega kehtestatakse maksusumma igal aastal iga lennujaama kohta, lähtudes kaetavatest ohutus- ja julgestuskuludest. Sel eesmärgil koostavad lennuväljade käitajad igal aastal kulude ja lennuliikluse näitajate kohta aruande. Need aruanded saadetakse kohalikule tsiviillennundusohutusametile, kes neid kehtivaid õigusakte arvesse võttes kontrollib ja need heaks kiidab. Maksu summa arvutab välja Prantsusmaa tsiviillennundusamet (Direction générale de l'aviation civile), kes kontrollib täiendavalt kõiki esitatud andmeid, võttes arvesse eelmiste aastate tulemusi kokku. Seejärel kehtestatakse maksusumma ministeeriumidevahelises korralduses, mis avaldatakse Prantsusmaa ametlikus väljaandes.

(38) Peale selle on üldise maksuseadustiku artiklis 1609w sätestatud, et Prantsusmaa tsiviillennundusamet võib lennujaamade käitajate esitatud andmeid kontrollida.

(39) Selle protsessi haldamise eeskirjad olid algselt sätestatud ringkirjas ja alates 2010. aastast on kohaldatavad eeskirjad sätestatud 30. detsembri 2009. aasta ministeeriumidevahelises korralduses lennuväljade käitajate poolt lennujaama reisijamaksu summa kindlaksmääramist käsitlevate aruannete esitamise korra kohta. Eeskirju kohaldatakse ühetaoliselt kõikide Prantsusmaa lennujaamade suhtes.

(40) Lisaks lennujaamamaksule sai La Rochelle'i lennujaama käitaja riigilt subsiidiume ka lennujaamade ja õhutranspordi abifondi (edaspidi „FIATA") kaudu. FIATA eesmärk oli täiendada lennujaamamaksust saadavat tulu, mis on väikese liiklusmahuga lennujaamade jaoks sageli ebapiisav, sest nad ei saa kehtestada oma kasutajatele liiga suurt maksu. 2008. aastal asendas riik FIATA lennujaamamaksu lisamaksuga, mille tulemusel oli maksusumma suurem kui teatavates lennujaamades ohutus- ja julgestuskulude katmiseks vajalik. See tõi kaasa ülejäägi, mis jagati ümber väiksematele lennujaamadele, et täiendada nende lennujaamamaksust saadavat tulu.

(41) Osutades eespool kirjeldatud regulatiivmenetlusele, saatis Prantsusmaa komisjonile ülevaate kõikidest subsiidiumidest, mida La Rochelle'i lennujaamale avaliku sektori ülesannete täitmise eest riigi ressurssidest maksti. Need subsiidiumid on esitatud alljärgnevas tabelis 4.

Tabel 4

Avaliku sektori ülesannetega (ohutus ja julgestus) seotud kulud ja lennujaamale nende ülesannete täitmise eest makstud subsiidiumid

Subsiidiumi liik (eurodes)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Kokku
	LENNULIIKLUSE MAHT												
Reisijate arv (lahkuvad)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	**867 327**
	OHUTUSEGA SEOTUD KULUD												
Lennukite tuletõrje- ja ohutusteenused ning loomade hukkumise vältimine	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	**8 528 070**
I) Ohutusega seotud kulud kokku	**185 530**	**340 269**	**349 369**	**338 767**	**424 281**	**632 622**	**831 688**	**1 078 998**	**1 154 601**	**1 032 451**	**1 064 607**	**1 094 887**	**8 528 070**
	JULGESTUSEGA SEOTUD KULUD												
c – registreeritud pagasi läbivaatamise ruumid ja seadmed	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	**1 134 712**
d – piiratud ligipääsuga alale juurdepääsu kontrollimine	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	**2 188 943**
e – isikute ja käsipagasi läbivaatamine	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	**3 896 191**
II) Julgestusega seotud kulud kokku (c + d + e)	**26 678**	**127 400**	**428 139**	**509 420**	**434 615**	**419 507**	**652 146**	**953 885**	**1 048 589**	**777 372**	**819 859**	**1 022 236**	**7 219 856**
	OHUTUSE JA JULGESTUSEGA SEOTUD KULUD KOKKU												
Ohutuse ja julgestusega seotud kulud kokku (I + II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	**15 747 916**
Üldkulud	–	–	–	–	–	–	–	–	–	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Lennuvälja käitaja ohutus- ja julgestustasud	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2 526	8 556	**11 082**
A) Kulud kokku	**212 208**	**467 669**	**777 508**	**848 187**	**858 896**	**1 052 129**	**1 483 834**	**2 032 883**	**2 203 190**	**1 990 805**	**2 075 439**	**2 337 391**	**16 340 139**
	LENNUJAAMAMAKS												
Maks reisija kohta	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	–

Subsiidiumi liik (eurodes)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Kokku
Kulu reisija kohta	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	–
Veotasu	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	–
	VAHENDID												
Maksutulu	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	**8 726 694**
Alates 2008. aastast lisamaksust saadud tulu	–	–	–	–	–	–	–	–	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Kohaliku omavalitsuse subsiidiumid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Muud vahendid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Lennujaamasubsiidiumid (endine FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	–	–	–	–	**2 739 599**
B) Vahendid kokku	**287 652**	**503 158**	**644 687**	**543 505**	**1 054 951**	**1 255 300**	**1 269 444**	**1 545 272**	**2 149 446**	**1 932 141**	**2 168 191**	**2 826 805**	**21 739 249**
	SALDO												
Aastane saldo seoses avaliku sektori ülesannetega (B – A)	**75 444**	**35 489**	**– 132 821**	**– 304 682**	**196 055**	**203 171**	**– 214 390**	**– 487 611**	**– 53 745**	**– 58 664**	**489 414**	**– 935 430**	**– 1 187 770**
Kumulatiivne saldo	88 765	124 853	– 3 947	– 302 830	– 106 684	84 044	– 134 396	– 618 967	– 678 360	– 763 570	– 696 547	– 231 759	**– 3 239 418**
Finantskulud	599	4 021	5 799	90	– 12 443	– 4 050	3 040	– 5 648	– 26 546	– 25 729	– 24 626	– 23 799	**– 110 292**
Diskontomäär	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	–
Mitmeaastane saldo seoses avaliku sektori ülesannetega (diskonteeritud kumulatiivne saldo)	**89 364**	**128 874**	**1 852**	**– 302 739**	**– 119 127**	**79 994**	**– 131 356**	**– 624 615**	**– 704 906**	**– 789 299**	**– 721 173**	**– 255 558**	**– 3 348 689**

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

3.1.1.2. Kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna poolt La Rochelle'i lennujaamale osutatud teenuste eest väidetavalt liiga väikeste arvete esitamine

(42) Kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond osutab teenuseid, mis on tema mitmesuguste osakondade, sealhulgas lennujaamateenuse puhul ühised, täpsemalt raamatupidamis-, IT- ja personaliteenuseid. Alljärgnevas tabelis 5 on antud ülevaade teenustest, mille kohta kaubandus- ja tööstuskoda on La Rochelle'i lennujaamale arve esitanud.

Tabel 5

Summad, mille kohta kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond lennujaamateenusele uurimisalusel perioodil arveid esitas

	Üldised haldusteenused	Teabevahetus	Personal	Raamatupidamine	IT	**Uuringud ja /projektid**	Kulud	Toetused, mille kohta arve esitati
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

(43) Seoses teenustega, mida kaubandus- ja tööstuskoda La Rochelle'i lennujaamale osutas, selgitasid Prantsusmaa ametiasutused järgmisi punkte.

— Üldistest halduskuludest kaetakse kahe osateenusega seotud kulud, nimelt nn valitud esindajate osateenuse kulud, mis arvutatakse vastavalt käsitletavate päevakorraküsimuste arvule, ja nn peadirektoraadi teenuste kulud, mis arvutatakse vastavalt ajale, mis direktoril igale teenusele kulub.

— Mis puudutab teabevahetusteenuseid, siis puudub kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusel teabevahetusosakond ja ta kasutab kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna teabevahetusteenust. Aasta lõpus arvutatakse teabevahetusteenuse kulud igale teenusele ja tegevusele kulunud aja ja nende raames kantud kulude põhjal.

— Personaliteenuste kulud sõltuvad väljastatud palgalehtede arvust.

— Raamatupidamisteenuste puhul hinnatakse raamatupidamiskannete arvu ja teenuse kulud jaotatakse proportsionaalselt vastavalt kannete arvule.

— IT-teenuse kulud arvutatakse kõikide IT-toodete kulude jaotuse põhjal.

— Uuringute ja projektide teenuse puhul on kulude hindamise kõige olulisem kriteerium asjaomasele projektile ja/või ülesandele kulunud aeg.

(44) Lisaks juhtisid Prantsusmaa ametiasutused tähelepanu sellele, et summad, mille kohta aastatel 2001–2005 arveid esitati, olid kindlasummalised. 2006. aastal kehtestati esimesed jaotamispõhimõtted, mida järgnevalt ajavahemikuks 2007–2012 täiustati. Jaotamispõhimõtted on vahend kulude jaotamiseks, kasutades olenevalt kaudsete kulude laadist kindlaksmääratud määra või protsenti, et teha kindlaks asjaomasele ärivaldkonnale (ja/või teenusele) vastav osa. Jaotamispõhimõtete puhul eeldatakse kulude ja osutatud teenuse vahel proportsionaalset seost. Tabelis 5 esitatud jaotamispõhimõtted tuginevad kuuele eri kriteeriumile, sõltuvalt teenusest, mida kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond lennujaamale osutas. Jaotamispõhimõtted põhinevad eeldustel, olenemata valdkonnast, kus neid kasutatakse. Selle tulemusel ei saa käesoleval juhul eeldada, et põhimõtted on valed või nende väärtusi on alahinnatud, välja arvatud juhul, kui suudetakse tõendada, et põhimõtete puhul valitud tegurid või kasutatud arvutusmeetodid on täiesti ebarealistlikud või tõsiselt puudulikud. Prantsusmaa ametiasutused on kinnitanud, et kasutatud kriteeriumid, millel jaotamispõhimõtted põhinevad, on objektiivsed ja asjakohased.

(45) Samuti täpsustasid Prantsusmaa ametiasutused nii summad, mille kohta arved esitati, kui ka reisijate arvu suundumused aastatel 2001–2012.

— Aastatel 2001–2005 esitati arveid kokku 433 160 euro eest. Samal ajal lennuliiklus kasvas, kuid reisijate keskmine arv aastas jäi alla 100 000.

— Aastal 2006 esitati arveid kokku 162 000 euro eest. Sellel aastal kasvas reisijate arv lennujaamas märkimisväärselt, jõudes 180 890 reisijani, mis tähendab 42 % kasvu võrreldes 2005. aastaga.

— Aastatel 2007–2012 esitati arveid kokku 1 386 000 euro eest. 2007. aastal ületas reisijate arv 200 000.

3.1.1.3. Kaubandus- ja tööstuskoja poolt Rocheforti/Saint-Agnant' lennujaamale osutatud teenuste eest väidetavalt liiga suurte arvete esitamine

(46) 1. jaanuarist 2002 kuni 30. juunini 2006 aitasid La Rochelle'i lennujaama direktor ja sekretär hallata ja käitada Rocheforti/Saint-Agnant' lennujaama (edaspidi „Rocheforti lennujaam") teenuslepingu alusel, mis sõlmiti koostöös Rocheforti kaubandus- ja tööstuskojaga ([15]). La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoda valiti Rocheforti lennujaama haldajaks 11. juulil 2001 võistleva pakkumismenetluse tulemusel.

(47) Teenusleping käsitles Rocheforti lennujaama haldamist ja käitamist ning hõlmas selliseid aspekte nagu üldised haldusteenused, töödega seotud teenused ja varustuse hankimine ning kasutajatele suunatud teenused.

(48) Kogu lepingu kestusajal (2002–2006) osutatud teenuste kogukulud olid 991 235 eurot ([16]). La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoda sai nende teenuste eest 293 264 eurot.

([15]) Neid teenuseid osutati vastavalt lepingule ühelt poolt Rocheforti kaubandus- ja tööstuskojast ning La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskojast koosneva konsortsiumi ning teiselt poolt Syndicat Mixte de l'aéroport de Rocheforti (Rocheforti ühine lennujaamaasutus) vahel.

([16]) Kontrollikoja aruande tabel 21.

3.1.1.4. Kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna tehtud tagasimakstavad ettemaksed

Tabel 6

Tagasimakstavate ettemaksete jaotus aastatel 2001–2012

(eurodes)

Aasta	Ettemaksed
2001	405 887
2002	233 872
2003	–
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	–
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
KOKKU 2001–2012	**7 061 199**

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

(49) Aastatel 2001–2012 tegi kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond lennujaamale tagasimakstavaid ettemakseid kogusummas 7 061 199 eurot. Nende tagasimakstavate ettemaksete suhtes ei kehtinud kapitali tootluse nõuet. Prantsusmaa sõnul on tegemist laenudega, mille lennujaam peab tagasi maksma. Ettemaksed kirjendatakse kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna bilansis varana ja lennujaama bilansis kohustusena ning kaubandus- ja tööstuskoda kasutab laenude tagasimaksmise tagatisena lennujaama omanduses olevat kinnisvara.

(50) Prantsusmaa ametiasutuste väitel oli tagasimakstavate ettemaksete eesmärk tagada lennujaamale vajalik likviidsus ühelt poolt taristuga seotud investeerimisprojektide algatamiseks ning teiselt poolt selleks, et viia eelarve tasakaalu ja katta seega lennujaama tegevuspuudujääk (ajutiselt, kuna tegemist oli ettemaksetega).

3.1.1.5. Kohalike omavalitsuste rahaline toetus La Rochelle'i lennujaama võetud müügiedendusmeetmetele

(51) Kaubandus- ja tööstuskoda sai subsiidiume Poitou-Charentes'i piirkonnalt, Charente-Maritime'i departemangult ja Communauté d'Agglomération de La Rochelle'ilt, et toetada La Rochelle'i lennujaama võetud müügiedendusmeetmeid. Ülevaade nendest eri subsiidiumidest on esitatud alljärgnevas tabelis 7.

Tabel 7

Eri kohalikelt omavalitsustelt eeldatavalt saadavad ja tegelikult makstud rahalised toetused La Rochelle'i lennujaama müügiedendusmeetmeteks

(eurodes)

Eeldatavad rahalised toetused	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007** [1]	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Charente-Maritime'i departemang			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Poitou-Charentes'i piirkond			115 000	42 500	42 500								
KOKKU			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Tegelikult makstud rahalised toetused	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Charente-Maritime'i departemang			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Poitou-Charentes'i piirkond			115 000		85 000								
KOKKU			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

[1] Prantsusmaa ametiasutuste esitatud teabe kohaselt ei antud aastatel 2007–2009 rahalist toetust La Rochelle'i lennujaama võetud müügiedendusmeetmeteks.

(52) Neid toetusi maksti ühelt poolt kaubandus- ja tööstuskoja ning teiselt poolt Charente-Maritime'i departemangu, Communauté d'Agglomération de La Rochelle'i ja Poitou-Charentes'i piirkonna vahel sõlmitud lepingute alusel.

(53) Prantsusmaa ametiasutused suutsid esitada komisjonile ainult kaks lepingut, mis sõlmiti 2010. aastal, neist üks Charente-Maritime'i departemangu ja teine Communauté d'Agglomération de La Rochelle'iga ([17]).

(54) Mõlema 2010. aastal sõlmitud lepingu kohaselt kohustusid Charente-Maritime'i departemang ja Communauté d'Agglomération de La Rochelle rahastama osa „müügiedendusmeetmetest, mille kaubandus- ja tööstuskoda kavatses algatada ning mis olid suunatud välisturistidele ja eeskätt Londoni, Dublini, Oslo ja Brüsseli turgudele, kuna teenindatakse nendesse linnadesse suunduvaid marsruute" ([18]). Lepingutes ei ole aga täpsustatud, mis liiki müügiedendusmeetmeid kaubandus- ja tööstuskoda või teenuseosutajad peavad võtma. Eelkõige ei ole lepingutes mainitud asjaolu, et teenuseosutajad peavad olema lennuettevõtjad või nende tütarettevõtjad.

3.1.2. *Investeeringutoetused*

(55) Aastatel 2001–2005 andsid mitu kohalikku omavalitsust ja Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF) La Rochelle'i lennujaamale mitmesuguste investeeringute rahastamiseks subsiidiume (edaspidi „investeeringutoetused") kokku ligikaudu 3 miljoni euro ulatuses (vt tabel 8 allpool).

— Charente-Maritime'i üldnõukogu eraldas lennujaamale 2001. aastal 46 000 eurot varustuse jaoks ja 2005. aastal 744 000 eurot.

— Poitou-Charentes'i piirkondlik nõukogu eraldas lennujaamale 2005. aastal 744 000 eurot varustuse jaoks.

— Communauté d'Agglomération de La Rochelle eraldas lennujaamale 2005. aastal 967 000 eurot varustuse jaoks.

— ERF andis lennujaamale 2005. aastal 485 000 euro suuruse subsiidiumi.

(56) Nendest toetustest rahastati mitut investeeringut, sealhulgas

— uue väljuvate ja saabuvate lendude terminali ehitamist,

— lennuraja tugevdamist, pikendamist ja laiendamist,

— ruleerimistee tugevdamist ja laiendamist,

— õhusõidukite seisuplatside tugevdamist ja laiendamist

— ning settebasseini ehitamist, et viia lennujaam vastavusse veeseadusega.

(57) Samuti märkisid Prantsusmaa ametiasutused, et eelkõige oli investeeringute eesmärk tagada, et õhusõidukeid, mida Euroopa lennuettevõtjad tavaliselt kasutavad (B737, A320), saaks käitada ohutult, laiendades lennuraja 45 meetrini (La Rochelle oli üks väheseid 30 meetri laiuse lennurajaga kommertslennujaamu), pikendades seda lääne suunal 115 meetri võrra (et osaliselt kõrvaldada nihutatud läve mõju maandumisvahemaale) ning kohandades ruleerimisteid ja perroone, et õhusõidukid saaksid ohutult liikuda. Peale selle võimaldasid teatavad investeeringud lennujaamal täita oma keskkonnakaitsealaseid kohustusi (veeseadust).

(58) Prantsusmaa ametiasutused märkisid, et La Rochelle'i lennujaam ei saanud toetusi tasulise autoparkla ehitamiseks 2006. aastal ega selle järgnevaks laiendamiseks 2008. aastal.

(59) Alljärgnevas tabelis 8 on esitatud ülevaade kõikidest investeerimismeetmetest, milleks investeeringutoetusi anti.

(60) Prantsusmaa ametiasutuste sõnul rahastas seda investeeringute osa, mida ei kaetud toetustest, kaubandus- ja tööstuskoda, kes on lennujaama omanik ja käitaja.

([17]) Need lepingud saadeti komisjonile 4. juunil 2012.

([18]) Kaubandus- ja tööstuskoja ning Charente-Maritime'i departemangu ja Communauté d'Agglomération de La Rochelle'i vahel vastavalt 29. juunil 2010 ja 16. juulil 2010 sõlmitud lepingute sissejuhatavad märkused.

Tabel 8

Ülevaade kõikidest meetmetest, milleks investeeringutoetusi anti

(eurodes)

Investeeringu laad	Investeeringu kogumaksumus (eurodes)	Subsiidiumi andmise kuupäev	Toetuse andnud avaliku sektori asutus	Subsiidiumi summa (eurodes)
Renoveerimine ja uuendamine (sealhulgas lennurada)	5 876 000	4. jaanuar 2001	Üldnõukogu	46 000
		2. detsember 2005	ERF	485 000
		29. oktoober 2004	Üldnõukogu	744 000
		14. märts 2005	Piirkondlik nõukogu	744 000
		23. märts 2005	Communauté d'Agglomération	967 000
KOKKU				2 986 000

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

3.2. **Lennuettevõtjate kasuks võetud meetmed**

3.2.1. *Märkused lennujaamatasude kohta*

(61) Prantsusmaa väitel kujundatakse kõikide nende lennujaamateenuste hind, mida lennujaama käitaja lennujaama eri kasutajatele osutab, vastavalt tema lennujaamateenuste tasumääradele. Teave kõikide kavandatavate tasude kohta esitatakse arvamuse saamiseks majanduslikule nõuandekomiteele (edaspidi „Cocoeco"), mis võimaldab pidada kehtivate tasude üle nõu lennujaama kasutajatega (lennuettevõtjad, töötajate liidud, lennutöid tegevad ettevõtjad, ühendused). Seega esitatakse teave lennundusega mitteseotud tasude suurendamise kohta Prantsusmaa väitel igal aastal Cocoecole. Samuti saadetakse teave kõikide tasude kohta, mille käitaja välja pakub, enne nende kehtestamist koos Cocoeco arvamusega departemangu prefektile.

(62) Prantsusmaa saatis komisjonile aastatel 2001–2013 kehtinud lennujaamateenuste tasumäärad. Prantsusmaa saatis komisjonile ka kõik arvamused, mille Cocoeco esitas aastatel 2001–2013 (v.a 2005. aastal, mil Cocoeco kokku ei tulnud).

(63) Samuti märkis Prantsusmaa, et lennuettevõtjad maksavad lennuraja valgustamise tasu, sõltuvalt sellest, kas kohaldatakse tsiviillennundusnorme, millega on reguleeritud liikumine öösel või halva ilmaga (sellistel juhtudel peab aeronavigatsiooniteenuste osutaja otsustama, kas valgustust tuleb kasutada), või kui piloot valgustust nõuab. Prantsusmaa ametiasutuste sõnul esitab La Rochelle'i aeronavigatsiooniteenuste osutaja nõutava teabe selle kohta, kas lennuki liikumise jooksul on valgustust kasutatud, mille põhjal käitaja saab seega lennuettevõtjale vastava summa kohta arve esitada.

(64) Prantsusmaa märgib, et lennujaam saab järgmisi lennundusega mitteseotud tasusid: i) riigi omandisse kuuluva vara kasutamise tasu (püsikomponent ja käibel põhinev muutuvkomponent) autoparklate, autorendiettevõtjate, õhusõidukite angaaride, restoranide, kaupluste ja reklaami puhul ning ii) mitmesuguste tasuliste teenuste eest saadav tasu.

3.2.2. *Lepingud lennuettevõtjatega*

(65) Komisjoni uurimine hõlmab lepinguid, millega on reguleeritud maksed teenuste eest, mida lennujaam osutab seoses lennuettevõtjate lennundustegevusega (edaspidi „lennujaamateenuste lepingud"), ja lepinguid, millega on reguleeritud maksed turundusteenuste eest, mida lennuettevõtjad osutavad lennujaamale (edaspidi „turundusteenuste lepingud"), ning mille kaubandus- ja tööstuskoda ja lennuettevõtjad sõlmisid alates 2001. aastast kuni ametliku uurimismenetluse algatamiseni 8. veebruaril 2012.

(66) Komisjon uuris lennujaamatasude lepinguid ja/või turundusteenuste lepinguid, mis on sõlmitud kaubandus- ja tööstuskoja ning lennuettevõtjate Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz ja easyJet vahel.

3.2.2.1. Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud

(67) Prantsusmaa väitel on alljärgnevas tabelis esitatud kõik lepingud, mille kaubandus- ja tööstuskoda Ryanairi ja AMSiga uurimisalusel perioodil sõlmis.

Tabel 9

Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi/AMSi vahel sõlmitud lepingute loetelu

Nr	Lepingud	Allkirjastamise kuupäev	Lepinguga hõlmatud ajavahemik
1	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline lennujaamateenuste leping	10. detsember 2003	1. mai 2003 kuni 30. aprill 2006
A	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline turundusteenuste leping (Ühendkuningriik ja teised)	1. detsember 2003	1. mai 2003 kuni 31. detsember 2003
B	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline turundusteenuste leping (Ühendkuningriik ja teised)	3. juuni 2004	1. jaanuar 2004 kuni 30. aprill 2006
C	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping nr 1 (Ühendkuningriik)	1. aprill 2006	1. mai 2006 kuni 31. aprill 2009
D	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping nr 2 (Iirimaa)	1. aprill 2006	1. mai 2006 kuni 31. aprill 2009
2	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline lennujaamateenuste leping nr 1 (Ühendkuningriik)	1. mai 2006	1. mai 2006 kuni 30. aprill 2009
3	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline lennujaamateenuste leping nr 2 (Iirimaa)	1. mai 2006	1. mai 2006 kuni 30. aprill 2009
4	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline lennujaamateenuste leping	1. veebruar 2007	1. veebruar 2007 kuni 30. aprill 2009
E	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus	1. juuni 2007	1. juuni 2007 kuni 30. september 2007
F	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus	21. september 2007	28. oktoober 2007 kuni 29. märts 2008
G	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping nr 1 (Ühendkuningriik)	17. september 2009	1. jaanuar 2009 kuni 31. detsember 2011
H	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping nr 2 (Belgia)	17. september 2009	1. jaanuar 2009 kuni 31. detsember 2011
I	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping nr 3 (Iirimaa)	17. september 2009	1. jaanuar 2009 kuni 31. detsember 2011
J	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus	17. september 2009	1. jaanuar 2009 kuni 31. detsember 2011
5	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline lennujaamateenuste leping	13. jaanuar 2010	1. mai 2009 kuni 30. aprill 2012
6	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahelise lennujaamateenuste lepingu muudatus nr 1	1. veebruar 2010	1. veebruar 2010 kuni 31. märts 2013
K	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping	25. veebruar 2010	31. märts 2010 kuni 30. märts 2013
L	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus nr 1	23. juuni 2010	23. juuni 2010 kuni 30. märts 2013
7	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahelise lennujaamateenuste lepingu muudatus nr 2	28. jaanuar 2011	28. jaanuar 2011 kuni 30. aprill 2012

Nr	Lepingud	Allkirjastamise kuupäev	Lepinguga hõlmatud ajavahemik
M	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus nr 2	11. veebruar 2011	28. märts 2011 kuni 30. märts 2013
N	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus nr 3	11. veebruar 2011	31. märts 2011 kuni 30. märts 2013

a) Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingud

(68) Nagu on näidatud tabelis 9, sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning Ryanair mitu lepingut, milles määrati kindlaks lennujaamatasud ja maapealse teeninduse tasud uurimisalusel perioodil.

(69) Prantsusmaa märkis kõikide käesolevas jaos käsitletud lennujaamateenuste lepingute kohta järgmist:

— Cocoeco on lepingutes kindlaks määratud lennujaamatasude määrad heaks kiitnud ja neid kohaldatakse kõikide lennuettevõtjate suhtes;

— kaubandus- ja tööstuskoda ei paku muud maapealset teenindust peale tankimise;

— Ryanairile ei esitatud arveid lennuraja valgustamise tasude eest, sest ta teenindas ainult päeval toimunud lende ega vajanud seetõttu valgustuse kasutamist.

(70) Nende lepingute uurimise põhjal on seega ilmne, et iga lepingu alusel Ryanairi suhtes kohaldatavad lennujaamatasud vastavad Cocoeco heakskiidetud üldisele hinnakirjale.

— *Leping nr 1 – 10. detsembri 2003. aasta leping*

(71) Esimeses lepingus, mille kaubandus- ja tööstuskoda ning Ryanair sõlmisid 10. detsembril 2003 ja mida kohaldati tagasiulatuvalt alates 1. maist 2003 kolme aasta jooksul, määrati kindlaks Ryanairi suhtes kohaldatavate lennujaamatasude suurus. Selle lepingu alusel kohustus Ryanair teenindama igapäevaselt La Rochelle'i lennujaama ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelist marsruuti ning potentsiaalselt avama ühe või mitu marsruuti Brüsseli Charleroi' lennujaama, Frankfurti Hahni lennujaama või mis tahes muusse lennujaama, tingimusel et kõnealused marsruudid võimaldavad Ryanairil lennata La Rochelle'i lennujaamast vähemalt 340 päeval aastas igal lepinguga hõlmatud aastal.

(72) 10. detsembri 2003. aasta lepingu nr 1 artikli 2 punkti b kohaselt pidi Ryanair maksma ka maapealse teeninduse tasu [—] eurot iga BAe 146-300 õhusõiduki, [—] iga Boeing 737-300 ja [—] iga Boeing 737-800 eest. Algselt väitis Prantsusmaa oma 30. augusti 2011. aasta kirjas, et kaubandus- ja tööstuskoda „ei paku muud maapealset teenindust" peale tankimise ja et „kasutajad sõlmivad maapealse teeninduse lepingu otse kolmanda eraõigusliku isikuga". Oma 12. aprilli 2012. aasta vastuses selgitas Prantsusmaa, et kaubandus- ja tööstuskoda tegutses üksnes vahendajana Ryanairi ja maapealse teeninduse ettevõtja Atlantica vahel. Kaubandus- ja tööstuskoja sõnade kohaselt üksnes täpsustati kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahelises 10. detsembri 2003. aasta lennujaamateenuste lepingus Atlantica kehtestatud hinnad. Prantsusmaa ning kaubandus- ja tööstuskoda väidavad, et alates 2007. aastast suhtles Ryanair Atlanticaga otse. See vastutus anti Atlanticale üle 1. veebruari 2007. aasta maapealse teeninduse lepinguga, milles säilitati eelmises lepingus Ryanairi Boeing 737-800 õhusõidukite maapealse teeninduse eest kehtestatud tasud.

— *Leping nr 2 – 1. mai 2006. aasta leping*

(73) Selle lepingu sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning Ryanair 1. mail 2006 kolmeks aastaks. Lepingu kohaselt kohustus Ryanair teenindama La Rochelle'i ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelist marsruuti, vedades vähemalt 95 000 reisijat aastas.

— *Leping nr 3 – 1. mai 2006. aasta leping*

(74) Selle lepingu sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning Ryanair 1. mail 2006 kolmeks aastaks. Lepingu kohaselt kohustus Ryanair teenindama La Rochelle'i ja Dublini vahelist marsruuti, vedades vähemalt 45 000 reisijat aastas.

— *Leping nr 4 – 1. veebruari 2007. aasta leping*

(75) Selle lepingu, mis kaudselt asendas lepingu nr 2, sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning Ryanair 1. veebruaril 2007 ja see kehtis 30. aprillini 2009. Lepingu alusel kohustus Ryanair teenindama igapäevaselt La Rochelle'i lennujaama ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelist marsruuti ning potentsiaalselt avama ühe või mitu marsruuti Brüsseli Charleroi' lennujaama, Frankfurti Hahni lennujaama või mis tahes muusse lennujaama. Samuti kohustus ta lendama La Rochelle'i lennujaamast vähemalt 340 päeval aastas igal lepinguga hõlmatud aastal. Alates 1. veebruarist 2007 pakkus Atlantica Ryanairile maapealset teenindust põhjenduses 71 osutatud maapealse teeninduse lepingu alusel.

— *Leping nr 5 – 13. jaanuari 2010. aasta leping*

(76) Selle lepingu sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning Ryanair 13. jaanuaril 2010 ja see kehtis tagasiulatuvalt alates 1. maist 2009 kolm aastat. Lepingu alusel kohustus Ryanair teenindama igapäevaselt La Rochelle'i lennujaama ja Londoni Stanstedi lennujaama, Dublini ja Brüsseli Charleroi' lennujaama vahelisi marsruute ning potentsiaalselt avama ühe või mitu marsruuti mis tahes muusse lennujaama, kuhu Ryanair lendab.

(77) Seda lepingut muudeti kahel korral allpool kirjeldatud kahe muudatusega.

— *Leping nr 6 – 13. jaanuari 2010. aasta lepingu nr 5 1. veebruari 2010. aasta muudatus nr 1*

(78) Selles 13. jaanuari 2010. aasta lepingu nr 5 muudatuses, mis kehtis 31. märtsini 2013, määrati kindlaks marsruudid, mida Ryanair pidi La Rochelle'i lennujaamast alates 2010. aasta suvehooajast järgmistel tingimustel teenindama:

— Londoni Stanstedi lennujaam: vähemalt 53 000 (saabuvat ja lahkuvat) reisijat igal täisaastal;

— Dublin (ainult suvel): vähemalt 17 000 (saabuvat ja lahkuvat) reisijat igal täisaastal;

— Brüsseli Charleroi' lennujaam (ainult suvel): vähemalt 17 000 (saabuvat ja lahkuvat) reisijat igal täisaastal;

— Oslo Rygge lennujaam (ainult suvel): vähemalt 17 000 (saabuvat ja lahkuvat) reisijat igal täisaastal.

(79) Selle muudatusega täiendati 13. jaanuari 2010. aasta lepingut nr 5.

— *Leping nr 7 – 13. jaanuari 2010. aasta lepingu nr 5 28. jaanuari 2011. aasta muudatus nr 2*

(80) 13. jaanuari 2010. aasta lepingu nr 5 kõnealuse muudatusega võttis Ryanair kohustuse teenindada alates 2011. aasta suvehooajast üksnes suviti käitatavat marsruuti Portosse, mida kasutab vähemalt 17 000 (saabuvat ja lahkuvat) reisijat igal täisaastal.

b) Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi/AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste lepingud

(81) Nagu on näidatud tabelis 9, sõlmis kaubandus- ja tööstuskoda ka mitu turunduslepingut. Aastatel 2003–2006 sõlmis kaubandus- ja tööstuskoda need lepinguid Ryanairiga ning alates 2006. aastast sõlmiti need lepingud Ryanairi sajaprotsendilises omanduses oleva tütarettevõtja AMSiga.

— *Leping A – 1. detsembri 2003. aasta leping Ryanairiga*

(82) 1. detsembril 2003 sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning Ryanair lepingu, mida kohaldati tagasiulatuvalt alates 1. maist 2003 kuni 31. detsembrini 2003. Ryanair kohustus teenindama alates 1. maist 2003 igapäevaselt La Rochelle'i lennujaama ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelist marsruuti ning potentsiaalselt avama ühe või mitu täiendavat marsruuti Frankfurti Hahni lennujaama, Brüsseli Charleroi' lennujaama või mis tahes muusse lennujaama, lennates neil marsruutidel vähemalt 340 päeval aastas.

(83) Selle lepingu kohaselt kohustus Ryanair esitama oma veebisaidil kolm veebilinki La Rochelle'i piirkonnaga seotud turismialastele veebisaitidele ning algatama kampaania, et reklaamida oma marsruute La Rochelle'i lennujaama.

(84) Kaubandus- ja tööstuskoda maksis Ryanairile [—] eurot, millest

— [—] eurot lepingu sõlmimisel;

— [—] eurot pärast seda, kui Ryanair esitas kokkuvõtte läbiviidud turunduskampaaniatest ja nende kuludest, mis pidid olema vähemalt [—] eurot.

— *Leping B – 3. juuni 2004. aasta leping Ryanairiga*

(85) 3. juunil 2004 sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning Ryanair lepingu, mis hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2004 kuni 30. aprillini 2006. Ryanair kohustus teenindama alates 1. jaanuarist 2004 igapäevaselt La Rochelle'i lennujaama ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelist marsruuti ning potentsiaalselt avama ühe või mitu täiendavat marsruuti Frankfurti Hahni lennujaama, Brüsseli Charleroi' lennujaama või mis tahes muusse lennujaama, lennates neil marsruutidel vähemalt 340 päeval aastas. Samuti võttis Ryanair kohustuse tagada, et lennukite täituvus tema lendudel on vähemalt 60 %.

(86) Selle lepingu kohaselt kohustus Ryanair esitama oma veebisaidil veebilingid La Rochelle'i piirkonnaga seotud turismialastele veebisaitidele.

(87) Kaubandus- ja tööstuskoda maksab Ryanairile aastas [—] eurot; seda summat vähendatakse juhul, kui Ryanair ei täida oma täituvuseesmärke. Seejärel arvutatakse see summa ümber vastavalt veetud reisijate arvule. Makseid tehakse kvartalipõhiselt ja võimalikud ülemäärased maksed tasaarvestatakse järgmisel aastal.

(88) Komisjonile ei esitatud mingeid dokumente, milles oleks ära toodud täpne summa, mille kaubandus- ja tööstuskoda Ryanairile järgmise kahe aasta eest maksis.

— *Leping C – AMSiga Ühendkuningriigi kohta sõlmitud 1. aprilli 2006. aasta leping*

(89) 1. aprillil 2006 sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning AMS kolme aasta pikkuse lepingu, mis jõustus 1. mail 2006. See leping on seotud Ryanairi kohustusega teenindada La Rochelle'i ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelist marsruuti, vedades vähemalt 95 000 reisijat aastas.

(90) Lepingu kohaselt kohustus AMS osutama veebisaidil www.ryanair.com mitmesuguseid turundusteenuseid [—] euro eest aastas ([—] euro eest kuus). Need teenused hõlmasid järgmist:

— lisada veebisaidi www.ryanair.com ingliskeelsele kodulehele ([19]) 56 päevaks link kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaidile ([—] euro eest);

— esitada Ryanairi veebisaidil La Rochelle'i sihtkohana tutvustava lehe rubriigis „Five things to do" (Viis asja, mida teha) neli 150sõnalist tekstilõiku ([—] euro eest);

— lisada Ryanairi veebisaidil La Rochelle'i sihtkohana tutvustava lehe seisundiribale kaks linki kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaitidele ([—] euro eest);

— lisada Ryanairi veebisaidil La Rochelle'i sihtkohana tutvustava lehe rubriiki „Five things to do" link kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaidile ([—] euro eest);

— saata Ryanairi veebisaidi tellijatele Ühendkuningriigis ja Iirimaal La Rochelle'i reklaamiv e-kiri ([—] euro eest).

(91) Pooled võisid kokku leppida täiendavates teenustes. Kaubandus- ja tööstuskoda teeks nende teenuste eest AMSi esitatud arvete põhjal igakuiseid makseid.

— *Lepingud D ja E – AMSiga Iirimaa kohta sõlmitud 1. aprilli 2006. aasta leping ja selle 1. juuni 2007. aasta muudatus*

(92) 1. aprillil 2006 sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning AMS kolme aasta pikkuse lepingu D, mis jõustus 1. mail 2006. See leping on seotud Ryanairi kohustusega teenindada La Rochelle'i ja Dublini vahelist marsruuti, vedades vähemalt 45 000 reisijat aastas.

(93) Selle lepingu kohaselt kohustus AMS esitama [—] euro eest aastas ([—] euro eest kuus) Ryanairi veebisaidil www.ryanair.com 212 päeval aastas lingi kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaidile. Pooled võisid kokku leppida täiendavates teenustes. Kaubandus- ja tööstuskoda teeks nende teenuste eest AMSi esitatud arvete põhjal igakuiseid makseid.

([19]) Ingliskeelne originaaltekst: „the www.ryanair.com English language homepage".

(94) Lepingut D muudeti 1. juuni 2007. aasta muudatusega (leping E), millega muudeti 2007. aastal osutatavaid turundusteenuseid: AMS kohustus esitama [—] euro eest Ryanairi veebisaidil aastas 212 päeva asemel 45 päeval juunist kuni septembrini 2007 lingi kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaidile.

— *Leping F – AMSiga Ühendkuningriigi kohta sõlmitud 21. septembri 2007. aasta leping*

(95) 21. septembril 2007 sõlmis kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus lepingu F, mis käsitles turundusteenuseid Ryanairi Ühendkuningriigi veebisaidi puhul. Lepinguga F muudeti lepingut C ja nähti ette turundusteenused lisaks juba kavandatud teenustele, nimelt 255 000-le Ryanairi listis olevale ingliskeelsele tellijale viie täiendava reklaamiteemalise e-kirja saatmine 2007./2008. aasta talvel. Nende täiendavate teenuste kulu oleks [—] eurot.

— *Leping G – AMSiga Ühendkuningriigi kohta sõlmitud 17. septembri 2009. aasta leping*

(96) 17. septembril 2009 sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning AMS kolme aasta pikkuse lepingu, mida kohaldati tagasiulatuvalt alates 1. jaanuarist 2009. See leping on seotud Ryanairi kohustusega teenindada La Rochelle'i ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelist marsruuti, vedades vähemalt 53 000 reisijat aastas.

(97) Lepingu kohaselt kohustus AMS osutama mitmesuguseid turundusteenuseid [—] euro eest aastas. Need teenused hõlmasid järgmist:

— esitada Ryanairi veebisaidi www.ryanair.com Ühendkuningriigi kodulehel 22 päeval link kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaidile ([—] euro eest);

— esitada Ryanairi veebisaidil La Rochelle'i sihtkohana tutvustaval lehel üks tekstilõik ([—] euro eest);

— esitada Ryanairi veebisaidil La Rochelle'i sihtkohana tutvustava lehe seisundiribal link kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaidile ([—] euro eest).

(98) Nende teenuste kogumaksumus oli [—] eurot, mille suhtes kohaldati allahindlust. Pooled võisid kokku leppida täiendavates teenustes.

— *Lepingud H ja J – AMSiga Belgia kohta sõlmitud 17. septembri 2009. aasta leping ja selle muudatus*

(99) 17. septembril 2009 sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning AMS kolme aasta pikkuse lepingu, mida kohaldati tagasiulatuvalt alates 1. jaanuarist 2009 (leping H). See leping on seotud Ryanairi kohustusega teenindada La Rochelle'i ja Brüsseli Charleroi' lennujaama vahelist marsruuti, vedades esimesel aastal vähemalt 9 000 reisijat ja järgmisel kahel aastal vähemalt 16 000 reisijat.

(100) Selle lepingu kohaselt kohustust AMS esitama Ryanairi veebisaidi (www.ryanair.com) ([20]) Madalmaade/Belgia kodulehel kaubandus- ja tööstuskoja kindlaksmääratud lingi esimesel aastal 95 päeva jooksul ja järgmisel kahel aastal 160 päeva jooksul. Nende teenuste kulud olid vastavalt [—] eurot ja [—] eurot, kusjuures kaubandus- ja tööstuskojalt küsiti esimesel aastal [—] eurot ja järgnevatel aastatel [—] eurot. Pooled võisid kokku leppida täiendavates teenustes.

(101) Seda lepingut muudeti samal päeval lepinguga J, mille kohaselt võttis AMS kohustuse esitada 2009. aastal veel kümnel päeval Ryanairi veebisaidi www.ryanair.com Madalmaade/Belgia kodulehel link kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaidile. Selle täiendava teenuse kulu oleks [—] eurot.

— *Leping I – AMSiga Iirimaa kohta sõlmitud 17. septembri 2009. aasta leping*

(102) 17. septembril 2009 sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning AMS veel ühe kolme aasta pikkuse lepingu, mida kohaldati tagasiulatuvalt alates 1. jaanuarist 2009 (leping I). See leping on seotud Ryanairi kohustusega teenindada La Rochelle'i ja Dublini vahelist marsruuti, vedades vähemalt 17 000 reisijat aastas.

([20]) Ingliskeelne originaaltekst: „the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage".

(103) Selle lepingu alusel kohustus AMS esitama Ryanairi veebisaidi www.ryanair.com Iirimaa versiooni kodulehel 200 päeval lingi kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaidile. Tasu selle teenuse eest oli [—] eurot, mille kohta kaubandus- ja tööstuskojale esitati igal aastal [—] euro suurune arve. Pooled võisid kokku leppida täiendavates teenustes.

— *Leping K – 25. veebruari 2010. aasta leping AMSiga*

(104) 25. veebruaril 2010 sõlmisid kaubandus- ja tööstuskoda ning AMS kolme aasta pikkuse lepingu, mis jõustus 31. märtsil 2010 (leping K). Selle lepinguga asendati ja tühistati eelnevad pooltevahelised lepingud.

(105) 2009. aastal sõlmiti kolm turundusteenuste lepingut, mis käsitlesid kõiki turge, kus turundusmeetmeid kavandati – Ühendkuningriiki, Iirimaad ja Belgiat. 2010. aastal sõlmisid pooled aga kõigi kolme turu kohta üheainsa lepingu.

(106) See leping on seotud Ryanairi teenindavate marsruutidega, mis ühendavad La Rochelle'i lennujaama Ühendkuningriigi, Iirimaa, Belgia ja Norraga (viimane on uus marsruut). Kuigi leping ei sisalda reisijate arvu ega lendude sagedust käsitlevaid nõudeid, on selles sätestatud, et sageduse vähendamise või mõne kõnealuse marsruudi teenindamise lõpetamise korral muudetakse vastavalt turundusteenuste paketti.

(107) Lepingu kohaselt kohustus AMS osutama mitmesuguseid turundusteenuseid [—] euro eest aastas. Need teenused hõlmasid järgmist:

— esitada Ryanairi veebisaidi rubriigis „Five things to do" viis tekstilõiku;

— esitada Ryanairi veebisaidil kolm linki;

— esitada 90 päeval link Ryanairi veebisaidi Iirimaa, Norra ja Madalmaade versioonide kodulehtedel;

— esitada 50 päeval link Ryanairi veebisaidi Ühendkuningriigi versiooni kodulehel.

(108) Pooled võisid kokku leppida täiendavates teenustes.

(109) Seda lepingut muudeti allpool kirjeldatud kolme muudatusega.

— *Leping L – 25. veebruari 2010. aasta lepingu K muudatus nr 1 Iirimaa kohta*

(110) 25. veebruari 2010. aasta lepingu K esimene muudatus allkirjastati 23. juunil 2010. See muudatus on seotud Ryanairi kohustusega teenindada La Rochelle'i ja Corki vahelist marsruuti. Lepingu kohaselt kohustus AMS pikendama [—] euro eest ajavahemikku, mille jooksul Ryanairi veebisaidil esitatakse link kaubandus- ja tööstuskoja valitud veebisaidile, 70 päevani.

— *Leping M – 25. veebruari 2010. aasta lepingu K muudatus nr 2 Portugali kohta*

(111) Selle 11. veebruaril 2011 sõlmitud lepingu kohaselt kohustus AMS osutama mitmesuguseid turundusteenuseid [—] euro suuruse summa eest, mille kohta esitatakse aastas arveid [—] euro ulatuses. Need teenused hõlmasid järgmist:

— esitada Ryanairi veebisaidi www.ryanair.com Portugali versiooni kodulehe rubriigis „Airports and Tourism" (Lennujaamad ja turism) 365 päeval aastas link kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaidile;

— tutvustada Ryanairi veebisaidi Portugali versiooni kodulehel La Rochelle'i (kaubandus- ja tööstuskoja valitud tekst, pilt ja link) neljal nädalal aastas.

— *Leping N – 25. veebruari 2010. aasta lepingu K muudatus nr 3 Norra kohta*

(112) 25. veebruari 2010. aasta lepingu K kolmas muudatus allkirjastati 2011. aastal. Selle lepingu kohaselt kohustus AMS osutama mitmesuguseid turundusteenuseid [—] euro eest, mille kohta esitatakse esimesel aastal arve [—] euro ulatuses ja teisel aastal [—] euro ulatuses.

(113) Esimesel aastal (31. märtsist 2011 kuni 31. oktoobrini 2011) olid teenused järgmised:

— tutvustada Ryanairi veebisaidi Norra versiooni kodulehel La Rochelle'i (kaubandus- ja tööstuskoja valitud tekst, pilt ja link) kuuel nädalal aastas;

— esitada Ryanairi veebisaidi Norra versiooni kodulehe paremal serval asuval seisundiribal neljal kuul aastas kaubandus- ja tööstuskoja valitud reklaamiriba.

(114) Teisel aastal (31. märtsist 2012 kuni 31. oktoobrini 2012) olid teenused järgmised:

— tutvustada Ryanairi veebisaidi Norra versiooni kodulehel La Rochelle'i (kaubandus- ja tööstuskoja valitud tekst, pilt ja link) kolmel nädalal aastas;

— esitada Ryanairi veebisaidi Norra versiooni kodulehe paremal serval asuval seisundiribal kolmel kuul aastas kaubandus- ja tööstuskoja valitud reklaamiriba.

3.2.2.2. Lepingud Flybe'i, Aer Aranni ja Jet2ga

a) 27. märtsi 2008. aasta otsus tasude kohta

(115) Cocoecole esitatud 27. märtsi 2008. aasta otsuses tasude kohta on sätestatud stiimulid uute regulaarliinide avamiseks. Selle hinnakujundusotsusega on ette nähtud lennundusega seotud tasude järk-järgult vähenevate allahindluste süsteem, mis toimib kolme aasta jooksul uute marsruutide avamise puhul või olemasolevate marsruutide jätkuva teenindamise puhul talvisel lennuhooajal. Hinnakujundusotsuses on sätestatud nende allahindluste tegemise tingimused.

— Uute regulaarliinide avamise eest ([21]) tehakse allahindlust järgmistel tingimustel: i) uus regulaarliin (hooajaline või aastaringne), ii) tegevust alustatakse 2008. aastal ja iii) IATA kevadsuvisel lennuhooajal pakutakse üle 2 000 istekoha.

— Marsruutide teenindamise eest talvisel lennuhooajal tehakse allahindlust järgmistel tingimustel: i) olemasolev marsruut, mida ei ole enne 2008. aastat IATA talvisel lennuhooajal varem teenindatud, ja ii) meetmeid kohaldatakse ainult talvise lennuhooaja suhtes.

(116) Nende stimuleerivate meetmete raames tehtavad allahindlused on esitatud alljärgnevas tabelis 10.

Tabel 10

27. märtsi 2008. aasta hinnakujundusotsuse alusel lennujaamatasudest tehtavad allahindlused

	Aasta 1	Aasta 2	Aasta 3
Maandumistasu	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Lennuraja valgustamise tasu	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Parkimine	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Reisijatasu	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

b) Leping Jet2ga

(117) 4. juulil 2008 sõlmis kaubandus- ja tööstuskoda lennuettevõtjaga Jet2 lennujaamatasude lepingu, mille kestus on kolm aastat ja mida kohaldatakse tagasiulatuvalt alates 12. maist 2008 ning mis käsitleb lennuteenuseid Edinburghi ja Leedsi ([22]).

([21]) Prantsusmaa sõnul kasutatakse mõistet „uus regulaarliin" 2005. aasta suunistes määratletud tähenduses.

([22]) Kaubandus- ja tööstuskoja ning Jet2 12. mai 2008. aasta lepingus on osutatud ka La Rochelle'i ja Belfasti vahelisele marsruudile, mida oli kavas teenindada 2009. aasta hooajal. Prantsusmaa ametiasutuste sõnul La Rochelle'i – Belfasti marsruuti aga ei avatud.

(118) Samuti on lepingus sätestatud, et lennujaamatasudest tehakse suuri allahindlusi, mis vastavad tabelis 10 esitatutele. Jet2 kohustus pakkuma igal hooajal vähemalt 2 000 istekohta; selle kohustuse täitmata jätmise korral vähendatakse allahindlust järgmisel aastal 5 % võrra.

(119) Lepingu alusel annab kaubandus- ja tööstuskoda „turundamise toetamiseks“ aastal 1 (2008)[—] euro suurust „toetust“ ning aastatel 2 ja 3 (teoreetiliselt 2009 ja 2010) maksab ta turundustoetust, mille summat „korrigeeritakse lennugraafiku põhjal“. Lepingu kohaselt saab turundustoetuse summat korrigeerida muudatusega, mis põhineb lennukite täituvusel ja lennugraafiku muutustel. Lepingus on sätestatud, et selleks, et toetust makstaks, peab Jet2 esitama arve koos lisadokumentidega (turunduskava, arved müügiedendustegevuse eest). Lisaks kohustus Jet2 abi saamiseks pakkuma igal IATA kevadsuvisel hooajal kõikidel marsruutidel vähemalt 2 000 istekohta. Kui asjaomasel ajavahemikul ei suudeta eespool nimetatud arvu istekohti pakkuda, ei ole Jet2-l lepingu kohaselt õigust asjaomase aasta eest turundustoetust saada.

(120) Oma 30. augusti 2011. aasta kirjas teavitas Prantsusmaa komisjoni, et 2008. ja 2009. aastal maksis kaubandus- ja tööstuskoda [—] euro suuruse summa, kuid 2010. aastal ta Jet2-le makseid ei teinud.

c) Lepingud Flybe'i ja Aer Aranniga

(121) Komisjoni uurimine hõlmab kaubandus- ja tööstuskoja ning Flybe'i ja Aer Aranni vahel sõlmitud lennujaamatasude lepinguid:

— 18. märtsil 2009 Flybe'iga sõlmitud leping, mille kestus on kolm aastat ja mida kohaldatakse tagasiulatuvalt alates 3. maist 2008 ning mis käsitleb lennuteenust Glasgow'sse;

— Aer Aranniga sõlmitud leping, mille kestus on kolm aastat ja mida kohaldatakse alates 24. maist 2008 (lepingus ei ole selle allkirjastamise kuupäeva märgitud) ning mis käsitleb lennuteenust Corki.

(122) Nendes kahes lepingus on sätestatud, et lennujaamatasudest tehakse suuri allahindlusi, mis vastavad tabelis 10 esitatutele. Kahe lepingu kohaselt kohustusid lennuettevõtjad pakkuma igal hooajal vähemalt 2 000 istekohta; selle kohustuse täitmata jätmise korral vähendatakse allahindlust järgmisel aastal 5 % võrra.

(123) Prantsusmaa sõnul tehti neid allahindlusi 27. märtsi 2008. aasta tasude hinnakujunduse otsuses sätestatud tingimustel.

3.2.2.3. Lepingud Buzziga

(124) Vastavalt kontrollikoja aruandele avas KLMi tütarettevõtja Buzz esimese odavlennuliini La Rochelle'i ja Londoni Stanstedi lennujaama vahel 2001. aasta kevadel ([23]). Kontrollikoja aruandes on märgitud, et Buzzi suhtes kohaldati lennujaamatasusid vastavalt sel ajal kehtinud hinnakirjale. Samuti on kontrollikoja aruandes märgitud, et Buzz sai kasu müügiedendusmeetmetest ja teavitamiskuludest, mis moodustasid 2001. ja 2002. aastal kokku 59 068,51 eurot. Ühtlasi märgib kontrollikoda, et sisuliselt võttis Ryanair selle marsruudi 2003. aastal üle ning kaubandus- ja tööstuskoda esitas Ryanairile arveid samadel tingimustel, mida kuni aasta lõpuni kohaldati Buzzi suhtes.

(125) Prantsusmaa juhib tähelepanu asjaolule, et Buzziga sõlmiti üks leping (8. novembri 2002. aasta leping). Kaubandus- ja tööstuskoja ning Buzzi vaheline 8. novembri 2002. aasta lennujaamateenuste leping käsitleb Buzzi teenindatavaid regulaarlende La Rochelle'i lennujaama ja taristu kasutamise tingimusi ning selle lepingu kestus on kolm aastat.

(126) Samuti juhib Prantsusmaa tähelepanu sellele, et Buzziga seotud müügiedendusmeetmed ja teavitamiskulud, millele kontrollikoja aruandes on osutatud, on tegelikult seotud teavitamistegevusega, mis toimus Maison de la France'i, mitte Buzziga sõlmitud lepingu alusel. Seega Buzzile kaubandus- ja tööstuskoja väitel turundusmakseid ei tehtud.

([23]) Kontrollikoja sõnul „kohaldati La Rochelle'i – Londoni Stanstedi marsruudi avamise suhtes aastal 2001 tagasiulatuvalt 8. novembri 2002. aasta teenuslepingut [—], mille kestus oli kolm aastat alates 25. märtsist 2001“.

3.2.2.4. Suhted easyJetiga

(127) Kontrollikoja aruandes on märgitud, et 2006. aastal taotles easyJet Bristoli marsruudi jaoks „[—] euro suurust turundustoetust“, mille kohta aruande koostamise ajal oli väidetavalt sõlmitud suuline kokkulepe.

(128) Prantsusmaa juhib tähelepanu asjaolule, et vastupidiselt kontrollikoja aruandes esitatud teabele ei saanud easyJet müügiedendus- või reklaamiteenusteks rahalisi vahendeid. Prantsusmaa väitel sellise toetuse andmise võimalust lennujaama ja easyJeti läbirääkimiste käigus küll mitteametlikult arutati, kuid see ei saanud teoks ja seega ei ole easyJetiga ühtegi turundustoetuse lepingut sõlmitud.

4. **AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED**

(129) Komisjon pidas vajalikuks algatada ametlik uurimismenetlus, et ühelt poolt uurida kõiki punktis 3.1 kirjeldatud rahalisi toetusi, mida andsid eri avaliku sektori asutused ja üksused La Rochelle'i lennujaama käitajale kaubandus- ja tööstuskojale alates 2001. aastast kuni menetluse algatamise otsuse kuupäevani, ning teiselt poolt hinnata võimalikku abi, mida anti kõikide punktis 3.2.2 kirjeldatud kaubandus- ja tööstuskoja ja lennuettevõtjate vaheliste lepingute alusel lennuettevõtjatele alates 2001. aastast kuni menetluse algatamise otsuse kuupäevani (8. veebruar 2012).

4.1. **Lennujaama kasuks võetud meetmed**

(130) Pärast La Rochelle'i lennujaama käitajale kaubandus- ja tööstuskojale tehtud rahaliste toetuste analüüsimist esitas komisjon oma seisukoha abi võimaliku olemasolu kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning kahtlused abi siseturuga kokkusobivuse kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

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

(131) Prantsusmaa ametiasutused märkisid, et osa riigi antud rahalistest vahenditest oli ette nähtud selliste avaliku sektori ülesannete täitmise kulude katmiseks, mille näol ei ole tegemist majandustegevusega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Neid rahalisi vahendeid tuli aga kasutada üksnes kõnealustest ülesannetest tulenevate kulude katmiseks ja neid ei saanud eraldada muuks majandustegevuseks ([24]). Komisjon leidis, et tal ei ole piisavalt teavet avaliku sektori ülesannetega seotud kulude täpse laadi kohta ja samuti ei saa ta välistada, et nende kulude katmise tulemusena sai lennujaam eelise.

(132) Prantsusmaa väitis ka seda, et kõnealuste rahaliste vahendite näol ei olnud tegemist eelisega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Samuti leidis Prantsusmaa, et La Rochelle'i lennujaama haldamine tervikuna on üldist majandushuvi pakkuv teenus. Seepärast võttis komisjon kaubandus- ja tööstuskojale võimaldatud rahalise toetuse meetmete uurimisel arvesse kohtuotsust Altmark ([25]). Komisjon leidis, et Prantsusmaa ei olnud tõendanud ühegi kohtuotsuses Altmark sätestatud tingimuse täitmist – need kriteeriumid peavad olema täidetud selleks, et üldist majandushuvi pakkuvast teenusest tulenevate kulude hüvitamisel saaks välistada eelise olemasolu.

(133) Mis puudutab kaubandus- ja tööstuskojale antud rahalise toetuse kokkusobivust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte alusel, siis ei saanud komisjon välistada võimalust, et kõnealune rahaline toetus andis kaubandus- ja tööstuskojale kogu otsuses käsitletud ajavahemiku jooksul valikulise eelise. Seega ei saanud komisjon välistada võimalust, et nende meetmete näol oli tegemist riigiabiga.

4.1.1.1. Taristu ja avaliku sektori ülesannete rahastamine

(134) Komisjon märkis, et tal puudusid tõendid, mis võimaldaksid järeldada, et avaliku sektori asutustelt saadud taristutoetused olid rahaliselt kasumlikud või et nende puhul eeldati finantstulu.

([24]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 18. märts 1997, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; komisjoni 19. märtsi 2003. aasta otsus (riigiabi N309/2002) (ELT C 148, 25.6.2003) ja komisjoni 16. oktoobri 2002. aasta otsus (riigiabi N438/2002) – riigiabi sadamavaldajatele avaliku sektori asutuse ülesannete täitmise eest (EÜT C 284, 21.11.2002).

([25]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) Nagu eelnevalt selgitatud, oli komisjonil seoses avaliku sektori ülesannete rahastamiseks antud subsiidiumiga kahtlusi nende riigi kantud kulude täpse laadi kohta, mis Prantsusmaa ametiasutuste sõnul on seotud avaliku sektori asutuse volituste täitmisega.

4.1.1.2. Tegevuse rahastamine

(136) Tuginedes oma hinnangus kontrollikoja aruandele, leidis komisjon, et teatavate kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna ja lennujaamateenuse raamatupidamisarvestuse vahel tehtud finantsülekannete puhul ei tundunud, et need on tehtud üksnes äriliste tehingutena.

(137) Esiteks tundub, et kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond esitas mõne teenuse eest, mida ta lennujaamale osutas, liiga väikeseid arveid, sest lennujaama raamatupidamisarvestuses ei ole kajastatud nende teenuste tegelikku maksumust. Komisjon ei välistanud võimalust, et väidetavalt liiga väikeste arvete esitamise eesmärk oli vähendada lennujaama kahjumit aastatel 2001–2006.

(138) Järgmiseks tundub, et lennujaama tegevust rahastati tagasimakstavate ettemaksetega, mis maksti kaubandus- ja tööstuskoja üldeelarvest tema lennujaama raamatupidamisarvestusse ning mille näol paistab olevat tegemist tasuta antud rahaliste vahenditega.

(139) Samuti leidis komisjon, et kaubandus- ja tööstuskojale Rocheforti lennujaama haldamise ja käitamise eest makstud summad tundusid ületavat seda, mida võiks tavapärastel turutingimustel eeldada, sest lennujaamas liiklust ei toimunud.

(140) Peale selle ei kaetud 40 000 euroga sellest summast, mille La Rochelle'i lennujaam nende teenuste osutamise eest sai, kaubandus- ja tööstuskoja kantud kulusid kõnealuste teenuste osutamisel, vaid tegemist oli nn teenuseosutaja tasuga, mis võrdus keskmiselt 16 %ga kogusummast, mille kohta asjaomaste teenuste eest arveid esitati.

(141) Seoses rahalise toetusega teatavate marsruutide teenindamiseks, mida mitmesugused avaliku sektori asutused kaubandus- ja tööstuskojale andsid, kahtles komisjon, kas nende meetmete näol oli tegelikult tegemist maksetega lennujaamale, kuna need tehti lennujaama raamatupidamisarvestuse kaudu, või abiga kõnealustele lennuettevõtjatele.

4.1.2. *Abi kokkusobivus ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses*

(142) Investeerimismeetmete siseturuga kokkusobivuse hindamisel kohaldas komisjon 2005. aasta suuniseid ([26]). Komisjon leidis, et tal ei ole kogu vajalikku teavet, mis võimaldaks hinnata kõnealuste meetmete kokkusobivust, kasutades 2005. aasta suunistes sisalduvaid kriteeriume.

(143) Samuti oli komisjonil kahtlusi seoses sellega, kas avaliku sektori ülesannete eest potentsiaalselt liiga suure hüvitise maksmine ning kaubandus- ja tööstuskojale võimalik tegevusabi andmine on siseturuga kokkusobivad.

4.2. **Lennuettevõtjate kasuks võetud meetmed**

(144) Mis puudutab lennuettevõtjate kasuks võetud meetmete hindamist, siis esitas komisjon samuti oma seisukoha abi võimaliku olemasolu kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning kahtlused selle abi siseturuga kokkusobivuse kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

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

(145) Komisjon hindas valikulise eelise olemasolu lennuettevõtjatega sõlmitud lepingutes, uurides, kas tavapärastes turumajanduse tingimustes tegutsev eraõiguslik lennujaama käitaja oleks sarnases olukorras sõlminud samalaadsed ärilepingud kui need, mille sõlmis kaubandus- ja tööstuskoda.

([26]) Analüüsides teatavaid meetmeid, mis võeti vastu enne 2005. aasta suuniste avaldamist, tuleb võtta arvesse komisjoni varasemat otsuste tegemise praktikat. Varasemast otsuste tegemise praktikast tulenevad kriteeriumid hõlmati 2005. aasta suunistesse ja seega on suunised nende meetmete suhtes otseselt kohaldatavad.

(146) Esiteks märkis komisjon, et uurimisalusel perioodil oli lennujaam igal eelarveaastal kahjumis ja kontrollikoja aruande ([27]) kohaselt küsis lennujaam eri lennuettevõtjatelt erinevaid tasusid ([28]). Kõikidel nendel põhjustel on komisjonil kahtlusi seoses sellega, kas lennujaam käitus oma ärisuhetes La Rochelle'i lennujaama teenindavate lennuettevõtjatega aruka investorina.

(147) Komisjon leidis, et selle kindlakstegemiseks, kas lennujaama käitaja käitus kasumi väljavaatest lähtuva turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investorina, ([29]) tuleb sõlmitud lepinguid eraldi hinnata kõikide kõnealuste ajavahemike puhul, võttes arvesse lepingute allkirjastamise aega.

4.2.1.1. Valikulise eelise olemasolu Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingutes

(148) Komisjon oli seisukohal, et lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid tuleb hinnata koos, sest Ryanairi ja AMSi näol oli tegemist ühe kõnealustest meetmetest kasu saajaga. Lisaks leidis komisjon, et turundusteenuste lepingute sõlmimine olenes lennujaamateenuste lepingute sõlmimisest ja ainus kasu, mida turundusteenuste lepingutest eeldati, oli lennujaama kasutavate Ryanairiga lendavate reisijate arvu suurenemine.

(149) Komisjon väljendas kahtlust, kas lennujaama käitaja oli lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid sõlmides käitunud turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana, kes järgib üldist või valdkondlikku struktuuripoliitikat ja lähtub väljavaatest saada keskmises või pikas perspektiivis kasumit. Komisjon märkis, et puuduvad turu-uuringud ja/või äriplaanid, mis käsitleksid Ryanairi/AMSiga sõlmitud eri lepinguid ja milles oleks majanduslikult põhjendatud lennujaama otsus võtta Ryanairi/AMSi ees kõnealuseid kohustusi.

(150) Prantsusmaa sõnul oli nende lepingute sõlmimise majanduslik põhjendus kasu, mida need piirkonna äritegevusele ja turismile tooks. Komisjon juhtis aga tähelepanu asjaolule, et aruka investori põhimõtte kohaldamisel ei saa võtta arvesse piirkondliku arenguga seotud kaalutlusi ([30]).

(151) Komisjonil oli kahtlusi seoses Ryanairi suhtes kohaldatavate lennujaamatasudega, võttes eeskätt arvesse 10. detsembril 2003 sõlmitud lepingut, millega vabastati Ryanair lennuraja valgustamise tasust.

(152) Komisjon märkis, et turundusteenuste lepingute kulude rahastamises osalesid mitmesugused avaliku sektori üksused. Seepärast kaalus komisjon, kas oleks asjakohane hinnata lennujaama tegevust koos riigi või muude selliste avaliku sektori asutuste tegevusega, kes teevad lennujaama käitaja üle järelevalvet või osalevad tema rahastamises.

(153) Samuti seadis komisjon kahtluse alla selle, kas Ryanairiga sõlmitud järjestikustes lepingutes, eelkõige Ryanairi ning kaubandus- ja tööstuskoja vahelises 10. detsembri 2003. aasta maapealse teeninduse lepingus käsitletud maapealne teenindus ka tegelikult aset leidis. Oma 30. augusti 2011. aasta vastuses väitis Prantsusmaa, et kaubandus- ja tööstuskoda ei pakkunud mingit maapealset teenindust.

(154) Kõikidel nendel põhjustel leidis komisjon, et tal on kahtlusi seoses sellega, kas lennujaam ja kõik avaliku sektori üksused, kes olid toetanud või toetasid Ryanairi tegevuskulusid, olid uurimisaluseid lepinguid sõlmides käitunud turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investorina.

([27]) Kontrollikoja 13. mai 2008. aasta aruandes avaldati lennujaama finantstulemused aastatel 2001–2006. Asjaolu, et lennujaam oli kahjumis ka pärast 2006. aastat, märkis Prantsusmaa ära oma 30. augusti 2011. aasta kirjas.

([28]) Kontrollikoja aruande kohaselt oli Airlinair ainus lennuettevõtja, kes maksis valgustustasu, samas kui odavlennuettevõtjad olid sellest tasust vabastatud talvisel lennuhooajal ja ka suvisel lennuhooajal öiste lendude puhul, nagu on määratletud lennunduseeskirjades (vt aruande peatükk 3.1).

([29]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1991, Itaalia *vs.* komisjon, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142 (edaspidi „kohtuotsus Alfa Romeo"), punkt 20, ja kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 12. detsember 2000, Alitalia *vs.* komisjon, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punkt 84.

([30]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 21. jaanuar 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke ja Lech-Stahlwerke *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-129/95, T-2/96 ja T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, punkt 120.

4.2.1.2. Valikulise eelise olemasolu Jet2, Flybe'i ja Aer Aranniga sõlmitud lepingutes

(155) Komisjon märkis, et lennuettevõtjatega Jet2, Flybe ja Aer Arann sõlmitud lepingute tulemusel tehti tasudest suuri allahindlusi ([31]) ning et Prantsusmaa väitel kohaldati neid allahindlusi erisusi tegemata kõikide 27. märtsi 2008. aasta hinnakujundusotsuses kehtestatud kriteeriumidele vastavate lennuettevõtjate suhtes (vt punkt 3.3.2.2).

(156) Komisjon täheldas aga, et nagu Prantsusmaa märkis, oli lennujaam uurimisalusel perioodil kahjumis. Kõnealuste stiimulite kasumlikkus arvutati hinnanguliste tegevuskulude põhjal, vabastades lennuettevõtjad kohustusest panustada kasutatava taristu rahastamisse. Seepärast leidis komisjon, et nende stiimulite tõttu kaotas lennujaam tegevustulu, mis oli äärmiselt oluline tema rahalise elujõulisuse tagamiseks.

4.2.1.3. Jet2-le, easyJetile ja Buzzile turundusteenuste eest makstud summadest tuleneva valikulise eelise olemasolu

(157) Vastusena täiendava teabe taotlusele osutas Prantsusmaa summadele, mida Jet2-le 2009. aastal tema turundusteenuste eest maksti ja mis moodustasid kokku [—] eurot. Lisaks on kontrollikoja aruandes märgitud, et easyJet „taotles" 2006. aastal Bristoli marsruudiga seotud „turundustoetuseks [—] eurot" ([32]) ning et Buzz sai 2001. ja 2002. aastal müügiedendusmeetmetest ja teavitamiskuludest kasu kokku 59 068,51 eurot.

(158) Komisjon leidis, et tal ei ole piisavalt teavet, mis tõendaks, et makstud summade näol ei olnud tegemist abiga või et maksed tehti kooskõlas aruka investori põhimõttega ja et nende maksete eest osutatud turundusteenused olid makstud summadega kooskõlas.

4.2.2. *Abi kokkusobivus ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses*

(159) Komisjon leidis, et pärast 2005. aasta suuniste avaldamist võetud meetmete kokkusobivuse hindamisel tuleks lähtuda kõnealustest suunistest ning enne suuniste avaldamist võetud meetmete kokkusobivust tuleks hinnata kooskõlas meetmete võtmise ajal kehtinud komisjoni otsuste tegemise praktikaga. Komisjon märkis aga ka seda, et 2005. aasta suuniste vastuvõtmisega tugevdas ta oma otsuste tegemise praktikat lennujaamade käitajatele antava abi kokkusobivuse hindamisel ja et suunistes sätestatud kriteeriumid on kohaldatavad ka enne suuniste avaldamist võetud meetmete suhtes.

(160) Komisjon leidis, et tema käsutuses oleva teabe põhjal on tal kahtlusi selle kohta, kas lennuettevõtjate kasuks võetud meetmed on siseturuga kokkusobivad.

5. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

(161) Komisjon sai märkusi järgmistelt huvitatud isikutelt:

— kaubandus- ja tööstuskoda, Ryanair ning AMS;

— järgmised ettevõtjad: Doc Services, Fountaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma ja La Rochelle Evénements;

— järgmised ühendused: Amicale Rivedoux (kohaliku kogukonna ühendus), Club Hotelier du Pays Rochelais-Île de Ré (La Rochelle'i – Île de Ré hotellipidajate ühendus), Envol Vert (keskkonnaühendus), Île de Ré Tourisme (Île de Ré turisminõukogu), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (La Rochelle'i kutseliste purjetajate ühendus), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI), Destination La Rochelle;

([31]) Esimesel aastal 75 %, teisel aastal 50 % ja kolmandal aastal 25 %.
([32]) Kontrollikoja aruande peatükk 5.1.1.

— järgmised avaliku sektori üksused: Conseillers du Commerce Extérieur (väliskaubandusnõustajad), Charente-Maritime'i departemang, Office de Tourisme de La Rochelle (La Rochelle'i turismiamet), Poitou-Charentes'i kaubandus- ja tööstuskoda, Angoulême'i kaubandus- ja tööstuskoda, Charente-Maritime Tourisme (Charente-Maritime'i turisminõukogu), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (La Rochelle'i linnastu amet), Royani linnavalitsus, Vendée Tourisme (Vendée' turisminõukogu) ja Poitou-Charentes'i piirkond,

— ja üksikisikud.

5.1. **Kaubandus- ja tööstuskoja märkused**

(162) Kaubandus- ja tööstuskoja märkused põhinevad nendel märkustel, mille Prantsusmaa esitas 12. aprillil 2012, ning kaubandus- ja tööstuskoda esitab seoses Prantsusmaa märkustega lisateavet.

— *Märkused lennujaama kasuks võetud meetmete kohta*

(163) Esiteks on kaubandus- ja tööstuskoda seisukohal, et komisjoni uuritud meetmed ei mõjutanud konkurentsi, sest kumbki La Rochelle'i lennujaama teeninduspiirkonnas asuv lennujaam (Rochefort/Saint-Aignan ja Niort) ei pakkunud kommertslende. Samuti vaidlustab ta väite, et Angoulême'i lennujaam asub samas teeninduspiirkonnas kui La Rochelle'i lennujaam, sest see on kahetunnise autosõidu kaugusel.

(164) Seoses investeeringuteks ettenähtud abiga leiab kaubandus- ja tööstuskoda, et osa uuritavast investeeringuteks ettenähtud abist oli sihtotstarbeliselt määratud ohutuse ja julgestusega seotud avaliku sektori ülesannete täitmiseks ega kujuta endast seetõttu riigiabi. See kehtib julgestustasust rahastatud ülesannete ja taristu ning mittemajanduslikuks tegevuseks kasutatava taristu puhul: julgestuskontrolli-/läbivaatuspunkt, tollikontrolli ala ja angaar, kus on parkimiskoht kolmele tuletõrjesõidukile.

(165) Samuti leiab kaubandus- ja tööstuskoda, et talle on tehtud ülesandeks üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine. Äriseadustiku artikli L.170-1 alusel on kaubandus- ja tööstuskoja ülesanne tagada piirkonna majanduslik areng, atraktiivsus ja ruumiline planeerimine ning tema territooriumil asuva lennujaama haldamine aitab neid eesmärke saavutada. Kaubandus- ja tööstuskoda juhib tähelepanu asjaolule, et La Rochelle on äralõigatud. See on Prantsusmaa ainus üle 150 000 elanikuga linnastu, kuhu ei vii kiirteed. Lisaks puudub tal kiirraudteeühendus ja seda ühendust ei ole ka plaanis ehitada ning praegu kulub rongiga Pariisi sõitmiseks üle kolme tunni.

(166) Teise võimalusena leiab kaubandus- ja tööstuskoda, et taristu rahastamist tuleks pidada kokkusobivaks abiks, võttes arvesse komisjoni praktikat aastatel 2000–2005 ja 2005. aasta suuniseid.

(167) Mis puudutab liiga väikeseid arveid teenuste eest, mida kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond osutas tema lennujaamateenusele, siis rõhutab kaubandus- ja tööstuskoda, et kõnealuseid teenuseid osutatakse kaubandus- ja tööstuskoja eri osakondadele ühiselt ning et need teenused on oma laadilt struktuursed (raamatupidamine, IT, personal) ja nende kulud jagatakse kaubandus- ja tööstuskoja kõigi osakondade vahel. Seepärast on eeldatav, et nende teenuste eest arvete esitamisel ei lähtuta äriloogikast ja et summad, mille kohta arveid esitatakse, on väiksemad, kui need oleksid välise organisatsiooni puhul. Kaubandus- ja tööstuskoja väitel on see kooskõlas Euroopa Kohtu praktikaga, milles tunnistatakse, et teenuste osutamine samasse võrgustikku kuuluvatele üksustele ei vasta alati puhtalt äriloogikale ([33]).

(168) Seoses Rocheforti/Saint-Agnant' lennujaamale osutatud teenuste eest liiga suurte arvete esitamisega on kaubandus- ja tööstuskoda seisukohal, et vaidlustatud summade puhul ei ole tegemist lisaarvete esitamisega, isegi kui lennuliiklus ületas teenuse kirjelduses täpsustatud lendude arvu.

(169) Seoses tagasimakstavate ettemaksetega väidab kaubandus- ja tööstuskoda, et neid ei tuleks käsitada subsiidiumina, sest tegemist oli laenudega, mille lennujaam peab tagasi maksma. Ettemaksed olid tegelikult rahalised vahendid, mis viidi kaubandus- ja tööstuskoja sisese eelarve ühelt realt üle teisele – see selgitab asjaolu, miks intressi ei nõutud. Lisaks leiab kaubandus- ja tööstuskoda, et lennujaama likviidsusvajadusi täites tegutses ta eraettevõtjana.

([33]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 3. juuli 2003, Chronopost SA, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) Seega on kaubandus- ja tööstuskoda seisukohal, et isegi kui komisjon peab tegevuse rahastamist riigiabiks, tuleks seda 2014. aasta suuniste põhjal käsitada kokkusobiva riigiabina.

— *Märkused lennuettevõtjate kasuks võetud meetmete kohta*

(171) Seoses lennujaama ja lennuettevõtjate vaheliste lepingutega leiab kaubandus- ja tööstuskoda esiteks, et kohtuotsuses Stardust ([34]) sätestatud kriteeriumide põhjal ei saa lepinguid seostada riigiga.

(172) Samuti leiab kaubandus- ja tööstuskoda, et hind, mida lennujaam oma turundusteenuste lepingute alusel maksis, ei ületanud turuhinda. Eelkõige märgib ta, et hind, mida La Rochelle'i lennujaam turundusteenuste eest maksis, vastas turuhinnale või oli sellest isegi madalam ja põhines hinnakirjal, mis on kättesaadav AMSi veebisaidil.

(173) Kaubandus- ja tööstuskoda leiab, et AMSiga lepinguid sõlmides taotleti kasumit, sest need parandaksid lennujaama atraktiivsust ja üldisi suhteid Ryanairiga. Kaubandus- ja tööstuskoda on seisukohal, et aastate 2003–2018 äriplaanis, milles võeti lennujaama ja Ryanairi suhete hindamisel arvesse turunduskulusid, on näidatud, et pikas perspektiivis oli väljavaade saada kasumit.

(174) Seoses eri lennuettevõtjate makstud lennujaamatasudega juhib kaubandus- ja tööstuskoda tähelepanu sellele, et Ryanairi vabastamine valgustustasust on selgitatav asjaoluga, et lennuettevõtja teenindab ainult päevaseid lende, mis tähendab, et valgustus ei ole vajalik.

(175) Mis puudutab teatavatele lennuettevõtjatele lennujaamatasudest tehtud allahindlusi, siis leiab kaubandus- ja tööstuskoda, et allahindluste ainus eesmärk oli uute marsruutide avamine ning et allahindlused olid ajaliselt piiratud ja mittediskrimineerivad. Peale selle märgib ta, et lennujaamatasud avaldasid lennujaama kasumlikkusele positiivset mõju.

(176) Jet2-le turundusteenuste eest makstud summade puhul järgib kaubandus- ja tööstuskoda sama mõttekäiku kui eespool seoses Ryanairi ja AMSiga kirjeldatu. Kaubandus- ja tööstuskoda juhib tähelepanu asjaolule, et vastupidiselt kontrollikoja aruandes esitatud väidetele ei saanud easyJet turundusteenuste eest hüvitist.

(177) Seoses lennuliinide toimimiseks antud avaliku sektori üksuste rahalise toetusega vaidlustab kaubandus- ja tööstuskoda arvamuse, et lennujaama äriplaanis arvestati turunduslepingute rahastamisega kohalike omavalitsuste poolt. Ta on seisukohal, et kõnealused kohalikud omavalitsused liitusid nende turundusteenuste lepingutega, täites oma üldist huvi pakkuvat ülesannet reklaamida kohalikku piirkonda.

5.2. **Ryanairi ja AMSi märkused**

(178) Ryanair vaidlustab menetluse algatamise otsuses esitatud komisjoni analüüsi. Ryanair leiab, et aruka investori põhimõtte järgimise kindlakstegemisel peaks komisjon lähtuma võrdlevast meetodist. Samuti esitas Ryanair mitu võrdleval meetodil põhinevat finantsuuringut eesmärgiga tõendada, et Ryanairi ja La Rochelle'i lennujaama vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingud on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(179) Ryanair suhtub kriitiliselt ka komisjoni otsusesse hinnata Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepinguid koos. Samuti vaidlustab Ryanair arvamuse, et kaubandus- ja tööstuskoja võetud meetmed olid seostatavad riigiga või hõlmasid riigi ressursside kasutamist.

(180) Peale selle esitas Ryanair majandusuuringu eesmärgiga tõendada, et kasumlikkuse suurenemise eelanalüüsi meetodi kasutamise korral vastasid Ryanairi ja La Rochelle'i lennujaama sõlmitud lepingud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Nimetatud uuringu kohaselt ei peaks analüüs piirduma lepingute tegeliku kestusega, vaid selles tuleks kaaluda ka teoreetilist kestust, võttes arvesse kõiki lepingutes endas sätestatud võimalusi lepinguid pikendada. Uuring põhineb Ryanairiga lendavate reisijate arvu keskmistel muutustel mitmes teises lennujaamas, kus Ryanair tegutseb.

([34]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsuse Vabariik *vs.* komisjon (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(181) Samuti leiab Ryanair, et AMSi hinnad vastavad turuhindadele ja et avaliku sektori lennujaama otsus osta AMSi teenuseid on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(182) Ryanair esitas ka majandusaruande eesmärgiga tõendada, et Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud olid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega kooskõlas isegi siis, kui neid analüüsida üheskoos (lähenemisviis, mille Ryanair vaidlustas).

(183) Samuti kritiseerib Ryanair AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepinguid käsitlevat komisjoni hinnangut, mille kohaselt seisnes nende ainus väärtus selles, et lepingute kestuse jooksul võisid need suurendada Ryanairiga lendavate reisijate arvu, kuid pärast kehtivusaja lõppu puudus neil jätkuväärtus. Ryanairi väitel annavad lennujaamateenuste lepingud ja turundusteenuste lepingud oma kehtivusaja jooksul lisatulu ja pärast kehtivusaja lõppu jätkuväärtust. Turundusteenuste lepingute jätkuväärtus seisneb selles, et lennujaama maine paranemise tulemusel kasvab lennujaama reisijate arv pärast lepingute kehtivusaja lõppu.

(184) Ka AMS vaidlustab komisjoni analüüsi. Esiteks leiab AMS, et tema turundusteenuste lepingutest tulenev eeldatav kasu lennujaamadele ei piirdu üksnes Ryanairiga lendavate reisijate arvu suurenemisega. AMSi väitel ei ole Ryanairi veebisaidi külastajad, keda tema reklaam tõenäoliselt mõjutab, ainult Ryanairi kliendid ja kasutavad reisimiseks tõenäoliselt teisi lennuettevõtjaid. Ühtlasi märgib AMS, et teatava lennujaama ja Ryanairi vahelise turundusteenuste lepingu olemasolu ei mõjuta tema asjaomasest lennujaamast lendavate lennukite täituvust.

(185) Ka AMS vaidlustab komisjoni otsuse hinnata Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepinguid üheskoos. Samuti selgitab AMS, et Ryanairi veebisaidil reklaami tegemine võimaldab lennujaamal meelitada ligi suurema arvu saabuvaid reisijaid, kes tõenäoliselt kulutavad rohkem raha kui väljuvad reisijad, ja suurendada seeläbi oma lennundusega mitteseotud tulusid.

5.3. **Teiste huvitatud isikute tähelepanekud**

(186) Mitu üksikisikut ja ühendus Envol Vert teavitasid komisjoni, et nad toetavad algatatud menetlust ja mõistavad Ryanairi saadud subsiidiumid hukka. Mõned üksikisikud seavad kahtluse alla ka La Rochelle'i lennujaama saadud majandusliku kasu tegeliku ulatuse.

(187) Kõik teised huvitatud isikud juhivad tähelepanu La Rochelle'i lennujaama panusele piirkonna turismi ja majanduse arendamisse. Samuti rõhutavad nad, et lennujaama sulgemine avaldaks eelkõige teatavate huvitatud isikute enda majandustegevusele kahjulikku mõju.

(188) Angoulême'i kaubandus- ja tööstuskoda osutab asjaolule, et Angoulême'i ja La Rochelle'i lennujaamad omavahel ei konkureeri.

(189) Poitou-Charentes'i kaubandus- ja tööstuskoda väljendas toetust Euroopa Parlamendi resolutsioonile ([35]) piirkondlike lennujaamade ja lennuteenuste tuleviku kohta Euroopa Liidus, mille eesmärk on tunnustada piirkondlike lennujaamade rolli kohaliku majanduse arendamisel.

(190) Poitou-Charentes'i piirkond rõhutab, et ta ei maksnud mingeid otseseid subsiidiume lennujaamale, vaid ainult kaubandus- ja tööstuskojale, et viimane saaks oma ülesandeid edukalt täita.

(191) UDOTSI peab äärmiselt oluliseks jätkata rahaliste vahendite andmist, mis võimaldab neid vahendeid saavatel lennuettevõtjatel jätkata ja laiendada oma tegevust La Rochelle'i lennujaamas. UDOTSI märgib, et rahastamise vähendamisega kaasneks turismi kahanemine Charente-Maritime'is, millel oleks negatiivne mõju kohalikule majandusele.

(192) Communauté d'Agglomération de La Rochelle ja Charente-Maritime'i departemang märgivad, et toetuse andmine kaubandus- ja tööstuskojaga sõlmitud turunduslepingute alusel läbiviidud müügiedenduskampaaniateks kuulus nende pädevusse ja oli kooskõlas nende eesmärgiga edendada oma kohalikku piirkonda. Communauté d'Agglomération märgib, et ta tegi kaubandus- ja tööstuskojaga koostööd üldise turunduslepingu alusel, mille

([35]) Euroopa Parlamendi 10. mai 2012. aasta resolutsioon piirkondlike lennujaamade ja lennuteenuste tuleviku kohta ELis (2011/2196(INI)).

tulemusel sai ta kasu AMSi küsitud tasude vähendamisest. Samuti märgib Communauté d'Agglomération, et tal puudub otsene huvi seoses La Rochelle'i lennujaama haldamisega, ja leiab seega, et tema rahalist osalust ei tuleks lennujaama äriplaanis kajastada.

6. **PRANTSUSMAA TÄHELEPANEKUD JA MÄRKUSED**

6.1. **Lennujaama kasuks võetud meetmed**

— *Lennujaama üldised huvid*

(193) Prantsusmaa väidab, et kogu lennujaama tegevuse (sealhulgas ka kommertslennundusega seotud tegevuse) näol on tegemist üldhuviteenustega, eeskätt piirkonna majanduse ja turismi arendamisega, seega ei saa mitte ühtegi lennujaama käitajatele makstud summat käsitada riigiabina.

— *Investeeringutoetused*

(194) Prantsusmaa ei nõustu komisjoni arvamusega, ([36]) et enne 2005. aasta suuniste avaldamist võetud taristu toetamise meetmete suhtes on kohaldatav kohtuotsus Aéroports de Paris ([37]). Prantsusmaa on seisukohal, et kohaldada tuleks 1994. aasta suuniseid, ([38]) eelkõige nende punkti 12, mille kohaselt taristu jaoks antava abi korral komisjon riigiabi ei kontrolli. Prantsusmaa sõnul oli varasemast kohtupraktikast kõrvalekaldumine kohtuotsuses Aéroports de Paris, mille kohaselt lennujaama haldamist ja käitamist nimetati majandustegevuseks, seotud Euroopa suure sõlmlennujaamaga ja õigusliku küsimusega, mis ei puuduta lennujaama rahastamist, ning seega ei saa seda pidada liikmesriikidele otseselt siduvaks lennujaamataristu rahastamise puhul, samas kui asjaomasel ajal ainsana kehtinud tekstis – 1994. aasta suunistes – oli selgelt märgitud, et lennujaamade taristuprojektide näol on tegemist üldise majanduspoliitika meetmetega, mis jäävad väljapoole riigiabi kontrollimise kohaldamisala. Lisaks leiab Prantsusmaa, et komisjoni praktika oli kooskõlas 1994. aasta suunistega ([39]). Seda õiguskindlusetuse olukorda arvesse võttes leiab Prantsusmaa, et ta tegutses kooskõlas ainsa asjaomasel ajal kehtinud dokumendi, s.o 1994. aasta suunistega.

(195) Lisaks leiab Prantsusmaa, et ükski vaidlustatud investeeringuteks ettenähtud abi meede ei mõjuta konkurentsi ja seepärast tuleks need komisjoni uurimisest välja jätta.

(196) Prantsusmaa sõnul on investeeringud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõttega. Prantsusmaa märgib, et mitmesuguste investeerimismeetmete põhjuseks on pidevad probleemid seoses lennujaama ebapiisava teenindussuutlikkusega. Prantsusmaa väitel otsustas kaubandus- ja tööstuskoda need piirangud kõrvaldada, investeerides lennujaama teenindussuutlikkuse suurendamisse. Prantsusmaa jääb oma seisukoha juurde, et eri investeerimisotsused tehti süstemaatiliselt, lähtudes 2000., 2002. ja 2008. aastal eelnevalt koostatud prognoosiuuringute ja äriplaanide tulemustest. Nende uuringute põhjal leiab Prantsusmaa, et kaubandus- ja tööstuskoda lähtus mõistlikest eeldustest, otsustades 21. veebruari 2003. aasta otsusega taotleda mitmesugustelt eespool osutatud avaliku sektori asutustelt rahastamist.

(197) Prantsusmaa leiab, et tema investeeringud olid piiratud ja et rahalisest seisukohast oli lennujaama lähenemisviis investeeringute tegemisel alati väga mõõdukas, sest enne otsust viia ellu äärmiselt vajalikuks muutunud toimingud oodati ära küllastuspunktini jõudmine.

([36]) Menetluse algatamise otsuse põhjendused 162 ja 163.

([37]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. detsember 2000, Aéroports de Paris *vs.* komisjon, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

([38]) EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamine lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).

([39]) Komisjoni 30. märtsi 1999. aasta otsus – Itaalia – Elba saare lennujaam – riigiabi NN 638/1998 (ELT C 67, 17.3.2004, lk 9); komisjoni 14. juuni 1999. aasta otsus – Ühendkuningriik – Manchesteri lennujaam – riigiabi NN 109/98 (ELT C 65, 13.3.2004, lk 5), põhjendus 6.

(198) Teise võimalusena leiab Prantsusmaa, et kui komisjon otsustab, et uurimisaluste meetmete näol on tegemist riigiabiga, siis peaks ta käsitama neid meetmeid siseturuga kokkusobivatena, sest meetmed võeti ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud tingimustele vastavate üldist majandushuvi pakkuvate ülesannete täitmiseks. Prantsusmaa ametiasutused on seisukohal, et La Rochelle'i lennujaama tegevust saab tervikuna käsitleda üldist majandushuvi pakkuva teenusena, sest lennujaama põhiülesanded on tagada tema teenindatava piirkonna juurdepääsetavus ning võimaldada majanduslikku ja sotsiaalset arengut ja soodustada turismi.

(199) Veel ühe võimalusena väidab Prantsusmaa, et taristu jaoks antav abi on siseturuga kokkusobiv 2005. aasta suuniste alusel.

— *Tegevuse rahastamine*

(200) Esiteks leiab Prantsusmaa, et lennukite tuletõrjeteenused ja loomade hukkumise vältimise teenused on avaliku sektori asutuse pädevusse jäävad ülesanded, mis on äärmiselt vajalikud lennujaama ohutuse tagamiseks, ning seepärast tuleks need La Rochelle'i lennujaama käsitlevast komisjoni uurimisest välja jätta.

(201) Samuti märgib Prantsusmaa, et La Rochelle'i lennujaamale antud rahalised vahendid ei mõjuta konkurentsi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja seega ei kujuta hinnatavad meetmed endast riigiabi.

(202) Teise võimalusena leiab Prantsusmaa, et kui komisjon otsustab, et uurimisaluste meetmete näol on tegemist riigiabiga, siis peaks ta neid 2014. aasta suuniseid arvesse võttes käsitama siseturuga kokkusobivatena.

6.2. **Lennuettevõtjate kasuks võetud meetmed**

— *Jet2, Flybe'i ja Aer Aranni tasude allahindlused*

(203) Prantsusmaa märgib, et Jet2, Flybe'i ja Aer Aranni suhtes kohaldatav allahindluste kava hõlmas vähenevaid allahindlusi, oli ajaliselt piiratud ja seda kohaldati kõikide lennuettevõtjate suhtes, kes vastasid tingimustele, mis olid sätestatud kaubandus- ja tööstuskoja 27. märtsi 2008. aasta otsuses tasude kohta, millega kava kehtestati.

(204) Prantsusmaa väitel ei kujuta seda liiki allahindlus, mis on kõikidele kättesaadav ja mida pakuti piiratud aja jooksul, endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, sest meede ei ole valikuline ega mõjuta konkurentsi.

— *Turundustoetuse meetmed*

(205) Prantsusmaa märgib ära kasvavate piirkondlike lennujaamade vajaduse reklaamida oma teenuseid ja piirkonda müügiedenduskampaaniate kaudu, et suurendada reisijate arvu.

(206) Peale selle märgib Prantsusmaa, et kooskõlas komisjoni praktikaga ei saa teenuse puhul, mille eest makstakse turuhinda, tuvastada riigiabi olemasolu.

(207) Prantsusmaa juhib tähelepanu sellele, et turundusteenuste turuhinda on keeruline hinnata, sest arvesse tuleb võtta osutatava teenuse täpset laadi, järelevalve korraldust, mõju lennuliiklusele ja saadavat kasu. Prantsusmaa ametiasutused soovivad nende tavade põhjalikku hindamist, et mitte panna teatavaid lennujaamu teistest halvemasse olukorda.

(208) Prantsusmaa ametiasutused jagavad menetluse algatamise otsuse põhjendustes 205 ja 214 esitatud komisjoni arvamust, mille kohaselt tuleb lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid hinnata üheskoos ning järgida mitmesuguste avaliku sektori asutuste ning kaubandus- ja tööstuskoja puhul ühist lähenemisviisi seoses turundusteenuste lepingute rahastamisega.

(209) Prantsusmaa arvamuse kohaselt ei ole tal võimalik tõendada, et Ryanairi/AMSiga sõlmitud turunduslepingud on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori põhimõttega, sest see põhimõte ei hõlma regionaalarenguga seotud kaalutlusi, samal ajal kui eri kohalike ja piirkondlike ametiasutuste otsus nende lepingute rahastamises osaleda põhines regionaalarenguga seotud kaalutlustel. Lisaks leiab Prantsusmaa, et turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori põhimõtet ei ole sobilik kohaldada lennujaamade suhtes, mida kasutab aastas vähem kui 1 miljonit reisijat ja mis peavad lähtuma muudest aspektidest kui nende enda kasumlikkus.

(210) Prantsusmaa rõhutab lennujaama tegevuse positiivset mõju piirkonna arengule ning peab seega loomulikuks, et kohalikud ja piirkondlikud ametiasutused, kes püüavad arendada majandust ja turismi oma territooriumil, kasutavad teenuseid, mis võimaldavad neil seda reklaamida ja külalisi ligi meelitada.

(211) Prantsusmaa juhib tähelepanu majanduslikule kasule, mida lennujaam pakub. Näiteks 2010. aastal kulutasid reisijad, kes kasutasid La Rochelle'i lendamiseks odavlennuettevõtjaid, ligikaudu 30 miljonit eurot.

(212) Seoses kaubandus- ja tööstuskojaga põhjendavad Prantsusmaa ametiasutused turundusteenuste kasutamist järgmiselt: „[M]is puudutab kaalutlusi, millest tulenevalt kaubandus- ja tööstuskoda sõlmis uurimisalused lepingud, siis võimaldas La Rochelle'i lennujaama ja piirkonna, samuti lennujaama teenindatavate sihtkohtade reklaamide avaldamine veebisaidil, millel on nii palju külastajaid kui Ryanairi omal, meelitada ligi täiendavaid kliente ning kaubandus- ja tööstuskoda, kes soovis lennujaama liiklust ja seega tulusid suurendada, loomulikult kasutas seda võimalust". Prantsusmaa lisab, et „La Rochelle'i lennujaama seisukohast on tema turunduse toetamise strateegia olnud tulemuslik, sest see on toonud kaasa reisijate arvu suure kasvu asjaomasel ajavahemikul, mille tagajärjel on lennujaamatasud ja lennundusega mitteseotud tulud stabiilselt kasvanud [—]".

(213) Jet2-le turundusteenuste eest makstud summade puhul järgivad Prantsusmaa ametiasutused sama mõttekäiku kui eespool seoses Ryanairi/AMSiga kirjeldatu.

(214) Prantsusmaa juhib tähelepanu ka asjaolule, et vastupidiselt kontrollikoja 2008. aasta aruandes sisalduvale ja komisjoni menetluse algatamise otsuse põhjenduses 39 esitatud teabele ei saanud easyJet müügiedendus- või reklaamiteenusteks rahalisi vahendeid.

7. **MEETMETE HINDAMINE**

7.1. **Lennujaama kasuks võetud meetmed**

(215) Käesolevas osas analüüsib komisjon mitmesuguseid lennujaamale võimaldatud rahalisi toetusmeetmeid, mida on kirjeldatud punktis 3.1.

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

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

(217) Et meedet saaks käsitada riigiabina, peavad seega olema täidetud kõik järgmised tingimused:

— abisaaja on ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, see tähendab, et ta tegeleb majandustegevusega;

— meede on antud riigi ressurssidest ja on seostatav riigiga;

— meede annab abisaaja(te)le valikulise eelise;

— meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ning võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

7.1.1.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõisted

a) Üldine raamistik

(218) Nagu komisjon 2014. aasta suunistes kordas, ([40]) tuleb alates kohtuotsuse Aéroports de Paris kuupäevast (12. detsember 2000) ([41]) käsitada lennujaamataristu käitamist ja rajamist riigiabi kontrolli alla kuuluva valdkonnana. Enne seda kuupäeva valitsenud ebakindluse tõttu võisid avaliku sektori asutused seevastu õiguspäraselt asuda seisukohale, et lennujaamataristu rahastamine ei kujuta endast riigiabi, mistõttu ei olnud sellistest meetmetest vaja komisjoni teavitada. Järelikult ei saa komisjon riigiabi eeskirjade alusel nüüd seada kahtluse alla enne 12. detsembrit 2000 võetud rahastamismeetmeid.

([40]) 2014. aasta suuniste punktid 28 ja 29.

([41]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. detsember 2000, Aéroports de Paris *vs.* komisjon, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

(219) Käesoleval juhul anti nii investeeringutoetusi pärast 12. detsembrit 2000, samuti võimalikku tegevusabi, mille uurimine hõlmab ajavahemikku alates 1. jaanuarist 2001. Seega ei saa Prantsusmaa ametiasutused seoses La Rochelle'i lennujaama tegevuse mittemajanduslikuks liigitamisega tugineda õiguskindlusetusele, sest kõnealused meetmed võeti pärast 12. detsembrit 2000.

(220) Peale selle, nagu on osutatud ka 2014. aasta suunistes, ei pruugi lennujaama kogu tegevus olla majandusliku iseloomuga ([42]). Tegevust, mille eest oma avaliku võimu teostamise pädevuse raames vastutab tavaliselt riik, ei käsitata majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata üldjuhul riigiabieeskirju.

(221) 2001. ja 2005. aastal antud investeeringutoetusi (vt tabel 8) kasutati eeskätt väljuvate ja saabuvate lendude terminali, lennuraja, ruleerimistee ja õhusõidukite seisuplatsidega seotud investeeringute rahastamiseks. Kõnealust taristut ja varustust kasutab majandustegevuseks kaubandus- ja tööstuskoda, kes on lennujaama käitaja ja kes võtab kõnealuse vara kulude eest selle kasutajatelt tasu. Need investeeringud on seepärast lahutamatult seotud lennujaama äritegevusega. Seega olid aastatel 2001–2005 antud investeeringutoetused majandustegevuse jaoks kasulikud.

(222) Mis puudutab ettevõtja ja majandustegevuse mõisteid, siis rahastati lennujaama kõnealuse taristu jaoks antud rahalistest vahenditest ja võimalikust tegevusabist seega peamiselt kaubandus- ja tööstuskoja majandustegevust, milleks on lennujaama äriline käitamine, ning seega jäävad need riigiabi eeskirjade kohaldamisalasse.

b) Avaliku sektori asutuse pädevusse jäävate ülesannete jaoks antud subsiidiumide erijuhtum

(223) Nagu on näidatud tabelis 4, hõlmab ametlik uurimismenetlus subsiidiume (eelkõige FIATA-lt), millest rahastati mitmesuguseid julgestusega seotud investeeringuid, nimelt registreeritud pagasi läbivaatamise ruume ja seadmeid, piiratud ligipääsuga alale juurdepääsu kontrollimist ning isikute ja käsipagasi läbivaatamist. Samuti oli investeeringute eesmärk parandada ohutust, sest osteti lennukite tuletõrje- ja ohutusteenuste jaoks vajalikud sõidukid. Neid eri subsiidiume anti Prantsusmaa lennujaamades avaliku sektori ülesannete rahastamise üldise süsteemi alusel, mida on kirjeldatud põhjenduses 32 jj.

(224) Nagu komisjon 2014. aasta suunistes märkis, on Euroopa Kohus otsustanud, et tegevust, mille eest oma avaliku võimu teostamise pädevuse kohaselt vastutab tavaliselt riik, ei käsitata majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata üldjuhul riigiabieeskirju ([43]). 2014. aasta suuniste kohaselt peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks selliseid tegevusvaldkondi nagu lennujuhtimine, politsei ja tolli tegevus, õhusõidukite tuletõrje, meetmed, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest, ning investeeringuid, mis on seotud sellise tegevuse läbiviimiseks vajaliku taristu ja seadmetega ([44]).

(225) Samuti on 2014. aasta suunistes märgitud, et selleks, et mittemajandusliku tegevuse riiklikku rahastamist ei liigitataks riigiabiks, peab see piirduma vaid seonduvate kulude hüvitamisega ega tohi põhjustada lennujaamade vahel põhjendamatut diskrimineerimist. Kõnealuse teise tingimusega seoses on suunistes täpsustatud, et kui teatava õiguskorra alusel tuleb lennujaamadel tavapäraselt kanda teatavaid tsiviillennujaama käitamisega seotud kulusid, võidakse teistele lennujaamadele, kes seda tegema ei pea, seega anda eelis olenemata sellest, kas sellised kulud on seotud üldjuhul mittemajanduslikuna käsitatava tegevusega ([45]).

— *Rahastatud tegevuse mittemajanduslik laad*

([42]) 2014. aasta suuniste punktid 34 ja 35.

([43]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, komisjon *vs.* Itaalia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punktid 7 ja 8, ning kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. mai 1988, Bodson *vs.* Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punkt 18.

([44]) 2014. aasta suuniste punkt 35.

([45]) 2014. aasta suuniste punktid 36 ja 37.

(226) Põhjenduses 32 jj kirjeldatud ülesanded, mille täitmist rahastatakse Prantsusmaa lennujaamades avaliku sektori ülesannete rahastamise üldise süsteemi kaudu, hõlmavad tsiviillennunduse kaitsmist õigusvastase sekkumise eest, ([46]) politseitööd, ([47]) lennukitega seotud päästetöid ja tuletõrjet, ([48]) lennuliikluse ohutust ([49]) ning inim- ja looduskeskkonna kaitset ([50]). Sellist tegevust võib õiguspäraselt käsitada avaliku võimu pädevuse alusel riigi vastutusalasse kuuluvate ülesannete täitmisena. Sellest tulenevalt võib Prantsusmaa riigiabi eeskirjade alusel õiguspäraselt käsitada neid ülesandeid „avaliku sektori pädevusse" jäävatena ehk mittemajanduslikena. Seega võib Prantsusmaa näha ette avaliku sektori vahendid, et hüvitada lennujaama käitajate kulud selliste ülesannete täitmisel sel määral, mil need ülesanded on neile pandud riiklike õigusaktide alusel, ja tingimusel, et nende rahaliste vahenditega ei kaasne ülemäärast hüvitamist ega diskrimineerimist lennujaamade vahel.

— *Rangelt piiratud hüvitamine ja mittediskrimineeriv rahastamine*

(227) Põhjenduses 32 jj esitatud kirjeldusest ilmneb, et Prantsusmaa õigusaktidega ette nähtud süsteem põhineb kulude range eel- ja järelkontrolli mehhanismidel ning sellega tagatakse, et lennujaamade käitajad saavad lennujaamamaksude ja täiendava rahastamismehhanismi kaudu üksnes need summad, mis on rangelt vajalikud kulude katmiseks.

(228) Kuna seda süsteemi kohaldatakse kõikide Prantsusmaa tsiviillennujaamade suhtes nii seoses hüvitatavate ülesannete liikide kui ka rahastamisvahenditega, siis on peale selle täidetud mittediskrimineerimise tingimus. Prantsusmaa õigusaktidega on avaliku sektori ülesannete täitmise kohustus küll pandud lennujaamade käitajatele, kuid nende ülesannete täitmise rahastamise eest vastutab riik, mitte lennujaamade käitajad. Seega ei vähenda nende ülesannete täitmisega seotud kulude hüvitamine avaliku sektori vahenditest kulusid, mida lennujaamade käitajad peaksid tavapäraselt Prantsusmaa õiguskorra alusel kandma.

(229) Seda riiklikku süsteemi on La Rochelle'i lennujaama suhtes kohaldatud alates uurimisaluse perioodi algusest. Sellest tulenevalt ei kujuta kõnealuse süsteemi alusel saadud rahalised vahendid lennujaamale antud riigiabi.

7.1.1.2. Riigi ressursid ja riigiga seostatavus

(230) La Rochelle'i lennujaama käitajale andsid subsiidiume järgmised kohalikud omavalitsused ja avaliku sektori asutused: Prantsuse riik, Poitou-Charentes'i piirkond, Charente-Maritime'i departemang, Communauté d'Agglomération de La Rochelle ja La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond.

a) La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond

(231) Selle kindlakstegemiseks, kas kaubandus- ja tööstuskoja vahendite näol on tegemist riigi ressurssidega ning kas nende kasutamine on seostatav riigiga, märgib komisjon kõigepealt, et äriseadustiku artikli L 710-1 kohaselt liigitatakse kaubandus- ja tööstuskojad „riiki vahendavateks organiteks". Täpsemalt on kaubandus- ja tööstuskojad Prantsusmaa õigusaktide kohaselt avaliku sektori asutused. Praegu kehtiva äriseadustiku artikli L 710-1 kohaselt on „Prantsusmaa kaubandus- ja tööstuskoda, piirkondlikud kaubandus- ja tööstuskojad ning kaubanduskohtute ühendused riigi järelevalve all olevad avaliku sektori asutused, mida haldavad valitud juhid".

(232) Samuti on äriseadustiku artiklis L 710-1 täpsustatud kaubandus- ja tööstuskodade ülesanded: „[Kaubandus- ja tööstuskodade] võrgustik ja kõik sellesse kuuluvad asutused või piirkondlikud kojad aitavad kaasa territooriumi majanduslikule arengule, atraktiivsuse suurendamisele ja ruumilisele planeerimisele ning ettevõtjate ja nende ühenduste toetamisele, täites määruses sätestatud tingimustel nende eesmärkide saavutamiseks kõiki avalike teenustega seotud ülesandeid ja üldist huvi pakkuvaid ülesandeid.

([46]) Sellesse kategooriasse kuuluvad registreeritud pagasi läbivaatamine, reisijate ja käsipagasi läbivaatamine ning piiratud ligipääsuga alale juurdepääsu kontrollimine.
([47]) Sellesse kategooriasse kuuluvad biomeetrilist kontrolli hõlmavad automaatse piirikontrolli meetmed.
([48]) Nagu eespool märgitud, on neid kolme kategooriat 2014. aasta suunistes sõnaselgelt nimetatud kui majandustegevuse alla mittekuuluvat tegevust.
([49]) Sellesse kategooriasse kuuluvad loomade hukkumise vältimiseks võetavad meetmed.
([50]) Sellesse kategooriasse kuuluvad keskkonnakontrolli meetmed.

Selleks võib iga võrgustikku kuuluv asutus või piirkondlik koda täita kooskõlas kohaldatavate valdkondlike kavadega järgmisi ülesandeid:

1. üldist huvi pakkuvad ülesanded, mille täitmine on talle pandud seaduse või eeskirjade alusel;

2. ettevõtjatele ning ettevõtete asutajatele ja ülevõtjatele suunatud tugi-, mentorlus-, teabevahetus- ja nõustamisülesanded, võttes seejuures arvesse konkurentsiõiguse valdkonnas kehtivaid seadusi ja eeskirju;

3. tugi- ja nõustamisülesanne seoses ettevõtjate rahvusvahelise arengu ja nende toodangu ekspordi edendamisega koostöös 1. augusti 2003. aasta seaduse nr 2003-721 artiklis 50 osutatud asutusega;

4. esma- või täiendõppe soodustamise ülesanne, eeskätt rajatavate, hallatavate või rahastatavate riiklike ja eraõiguslike haridusasutuste kaudu;

5. rajatiste, eelkõige sadama- ja lennujaamarajatiste loomise ja käitamise ülesanne;

6. kasumi teenimisele suunatud ülesanded, mille on talle pannud avaliku sektori asutus või mis on vajalikud tema muude ülesannete täitmiseks;

7. mis tahes ekspertiisi, konsulteerimist või uuringuid hõlmavad ülesanded, mille on tellinud avaliku sektori asutused seoses tööstust, kaubandust, teenuseid, majanduslikku arengut, kutseõpet või ruumilist planeerimist puudutavate küsimustega, ilma et see kahjustaks tema enda algatatud tegevust“.

(233) Seega näitab äriseadustiku artiklis L 710-1 esitatud ja eespool viidatud kaubandus- ja tööstuskodade ülesannete loetelu, et nende olemasolu ja tegevuse esmane eesmärk on täita neile seadusega pandud üldist huvi pakkuvaid ülesandeid, see tähendab peamiselt esindada tööstuse, kaubanduse ja teenustevaldkonna huve avaliku sektori asutuste ees, toetada kohalikke ettevõtjaid, suurendada oma piirkonna atraktiivsust ja arendada selle ruumilist planeerimist. Kaubandus- ja tööstuskodade tööstus- ja kaubandustegevus täiendab nende üldist huvi pakkuvaid ülesandeid ning selle eesmärk on aidata neil kõnealuseid ülesandeid täita.

(234) Seda õigusakti on alates selle koostamisest 2005. aastal muudetud praegu kehtivaks versiooniks, kuid selle aluspõhimõtted on jätkuvalt samad. Ka enne äriseadustiku artikli L 710-1 koostamist kehtinud eeskirjad tuginesid samadele põhimõtetele. Kogu uurimisaluse perioodi jooksul on kaubandus- ja tööstuskojad, nagu La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoda, olnud seega seaduse alusel loodud avaliku sektori asutused, mida haldavad valitud juhid ja mille üle riik teeb järelevalvet. Peale selle on nende kui riiklikele vahendavatele asutustele jätkuvalt pandud kohustus täita üldist huvi pakkuvaid ülesandeid, mis seisnevad tööstuse, kaubanduse ja teenustevaldkonna huvide esindamises omamaiste ja välisriikide avaliku sektori asutuste ees, piirkonna atraktiivsuse suurendamisele ja ruumilisele planeerimisele kaasa aitamises ning ettevõtjate toetamises.

(235) Komisjon rõhutab samuti, et äriseadustiku artikli R 712-2 jj kohaselt teevad kaubandus- ja tööstuskodade üle järelevalvet riigi esindajad. Selle ülesande täitmisel on järelevalvet tegeval asutusel juurdepääs kaubandus- ja tööstuskoja kõikidele üldkogudele ja õigus lisada küsimusi nende päevakorda. Samuti tuleb järelevalvet tegevat asutust teavitada teatavatest olulistest õigusaktides täpsustatud otsustest (mis käsitlevad näiteks eelarvet, laenude võtmist, kolmandatele isikutele antavaid tagatisi, ülekandeid, rahalise osaluse omandamist või laiendamist mittetulundus- või äriühingutes jne). Eelkõige on esialgseid, parandatud ja täidetud eelarveid käsitlevad otsused siduvad üksnes pärast seda, kui järelevalvet tegev asutus on need heaks kiitnud või vaikimisi heaks kiitnud.

(236) Lisaks hõlmab kaubandus- ja tööstuskodade üldeelarve äriregistrisse kantud ettevõtjatelt kogutud maksutulu. Seega koosnevad kaubandus- ja tööstuskodade vahendid eelkõige maksutulust (üldise maksuseadustiku artikli 1600 alusel kaubandus- ja tööstuskodade kulude katmiseks kehtestatud maks), subsiidiumidest või koolitustegevusest ja transporditaristu haldamisest laekunud ärilistest vahenditest. Sellest tulenevalt ei pea kaubandus- ja tööstuskojad oma kulude katmisel arvestama üksnes äritegevusest saadava tuluga. See kinnitab üldiselt järeldust, et kaubandus- ja tööstuskodade tööstus- ja kaubandustegevus täiendab nende üldist huvi pakkuvate ülesannete täitmist ning selle eesmärk on aidata neil kõnealuseid ülesandeid täita.

(237) Kõike eespool kirjeldatut arvesse võttes tuleb kaubandus- ja tööstuskodasid, nagu La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoda, käsitada avaliku sektori asutustena ning kõiki nende otsuseid tuleb sarnaselt riigi valitsuse või kohalike ja piirkondlike omavalitsuste otsustega pidada riigiga seostatavateks riigiabi käsitleva kohtupraktika ([51]) tähenduses ja nende ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega. Seda lähenemisviisi on kinnitanud ka Euroopa Liidu Üldkohus mitmes kohtuotsuses, mis käsitlevad abi lennuettevõtjatele, mida andsid Nîmes'i, Angoulême'i ja Pau' kaubandus- ja tööstuskojad ([52]).

b) Kohalikud omavalitsused

(238) Nende kohalike omavalitsuste, kes lennujaamale subsiidiume andsid, nimelt Poitou-Charentes'i piirkonna, Charente-Maritime'i departemangu ja Communauté d'Agglomération de La Rochelle'i ressursid on riigi ressursid ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ([53]). Peale selle jääb selliste omavalitsuste tegevus sarnaselt kõikidele keskvõimu meetmetele kõnealuse artikli kohaldamisalasse, kui on täidetud selles sättes kehtestatud tingimused ([54]). Seega tuleb kohalike omavalitsuste otsuseid, mida käesoleval juhul uuritakse, pidada riigiabi käsitleva kohtupraktika alusel (laias tähenduses) riigiga seostatavateks.

(239) Rocheforti lennujaama haldamise ja käitamise eest tegi makseid ühine lennujaamaasutus (Syndicat Mixte de l'Aéroport), mis koosnes mitmesugustest kohalikest omavalitsustest, ([55]) ja seega on nende näol samuti tegemist riigi ressurssidega, mille andmine on seostatav riigiga.

c) Riik

(240) Subsiidiume avaliku sektori ülesannete täitmise eest rahastas riigi hallatav fond FIATA või tehti seda otse riigieelarvest ning seega kujutavad need riigi ressursse, mille kasutamine on seostatav riigiga.

(241) Taristu arendamist rahastab osaliselt ERF. Neid rahalisi vahendeid käsitatakse riigi ressurssidena, sest nende andmist kontrollis asjaomane liikmesriik ([56]). Samuti on need riigiga seostatavad, kuna otsuse nende kasutamise kohta teevad Prantsusmaa ametiasutused.

(242) Seega on kõik La Rochelle'i lennujaama kasuks võetud ja käesoleva uurimisega hõlmatud meetmed seostatavad riigiga ja neid rahastatakse riigi ressurssidest.

7.1.1.3. Valikuline eelis

(243) Et hinnata, kas teatava riikliku meetmega antakse ettevõtjale ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 alusel eelis, tuleb kindlaks teha, kas asjaomasel ettevõtjal on majanduslik eelis, mis võimaldab tal vältida selliste kulude kandmist, mille ta oleks tavapäraselt pidanud katma oma rahalistest vahenditest, või kas tal on eelis, mida ta

([51]) Nt kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 12. detsember 1996, Compagnie nationale Air France *vs.* komisjon, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punktid 58–61; kohtuotsus, Üldkohus, 12. mai 2011, Région Nord-Pas-de- Calais ja Communauté d'agglomération du Douaisis *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108.

([52]) Kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, punktid 85–89; kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, punkt 89; kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, punktid 97–106.

([53]) Kohtuotsus, Üldkohus, 12. mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, liidetud kohtuasjad T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108.

([54]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 6. märts 2002, Diputación Foral de Álava ja teised *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-127/99, T-129/99 ja T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, punkt 142.

([55]) Kuni 2007. aastani koosnes ühine lennujaamaasutus Charente-Maritime'i üldnõukogust, Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais'st ning Pays Royannais', Ile d'Oléroni, Sud Charente'i ja Bassin de Marennes'i omavalitsuste vahelistest asutustest.

([56]) Seoses ERFi vahendite riigiabiks liigitamisega vt komisjoni 22. novembri 2006. aasta otsus juhtumis „South Yorkshire Digital Region Broadband Projekt" (Lõuna-Yorkshire' digipiirkonna lairibaühendus), riigiabi N 157/2006 (ELT C 80, 13.4.2007, lk 1), põhjendus 29, ja komisjoni 15. juuni 2006. aasta otsus juhtumis „Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city centre" (Krievu Sala taristu arendamine sadamategevuse linnakeskusest ümberpaigutamiseks), riigiabi N 44/2010 (ELT C 215, 21.7.2011, lk 21), põhjendused 69 ja 70.

tavapärastes turutingimustes ei oleks saanud ([57]). Samuti tuleb kindlaks teha, kas kõnealust meedet saab käsitada hüvitisena avalike teenuste osutamise eest, mis vastab kohtuotsuses Altmark ([58]) sätestatud tingimustele.

a) Üldist majandushuvi pakkuva teenuse mõiste ja kohtuotsuse Altmark kohaldamine

(244) Esiteks tuleb kindlaks teha, kas mitmesuguseid hinnatavaid meetmeid saab käsitada hüvitisena avalike teenuste osutamise eest, mida anti tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks.

(245) Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et kohtuotsuses Altmark sedastas Euroopa Kohus, et avalike teenuste osutamise eest makstava hüvitise näol ei ole tegemist riigiabiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kui on täidetud neli kumulatiivset tingimust. Esiteks peab abi saav ettevõtja olema reaalselt vastutav avalike teenuste osutamise kohustuse täitmise eest ja see kohustus peab olema täpselt määratletud. Teiseks peavad parameetrid, mille alusel hüvitis arvutatakse, olema eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud. Kolmandaks ei tohi hüvitis olla suurem, kui on vajalik avalike teenuste osutamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ja mõistlikku kasumit. Ja lõpuks, kui avalike teenuste osutamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud konkreetsel juhul avalikus hankemenetluses, mis võimaldab valida välja pakkuja, kes suudab osutada nimetatud teenuseid üldsusele kõige odavamalt, peab sobiva hüvitise tase olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida oleks kandnud tavapärane, hästi korraldatud juhtimise ja piisavate sobivate vahenditega varustatud ettevõtja.

(246) Nende tingimuste kohaldamisel tuleb esmalt kontrollida, kas tegemist on tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenusega.

(247) Käesoleval juhul leiab Prantsusmaa, et lennujaama käitamist tervikuna tuleks käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenusena. Oma argumendis selle kohta, et La Rochelle'i lennujaama kui terviku puhul on tegemist tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenusega, tugines Prantsusmaa peamiselt lennujaama panusele kohaliku majanduse arengusse. Prantsusmaa on seisukohal, et lennuliikluse arendamise ülesannet, mille kaubandus- ja tööstuskoda on oma lennujaamateenusele pannud, „saab pidada avalike teenuste osutamise kohustuseks kohtuotsuse Altmark tähenduses". Prantsusmaa väitel seisneb see ülesanne „piirkonna majanduse ja turismi arendamises", mis tema arvamuse kohaselt „nõuab i) tulu andvate reisijatevoogude suurendamist ja kohaliku majanduse jaoks töökohtade loomist [—] ning ii) lennujaamaga piirneva ettevõtluspiirkonna arendamist". Kõnealuse ettevõtluspiirkonnaga seoses osutab Prantsusmaa mitmele seal tegutsevale ettevõtjale ja märgib, et äriseadustiku artikli L 170-1 kohaselt on kaubandus- ja tööstuskoja „ülesanne luua ja käitada rajatisi, eeskätt sadama- ja lennujaamarajatisi" ([59]).

(248) Komisjon ei jaga seda seisukohta. Selleks et hinnata, mil määral on lennujaama käitamise näol tegemist üldist majandushuvi pakkuva teenusega, tuleb analüüsida avaliku huviga seotud vajadust, mida selle tegevusega täidetakse.

(249) 2014. aasta suuniste punktis 69 on märgitud, et „üldist majandushuvi pakkuva teenusena kvalifitseerumiseks peab sellel olema erijooni võrreldes muu majandustegevusega". Euroopa Kohtu praktika kohaselt on üldist majandushuvi pakkuv teenus selline teenus, millel on muu majandustegevusega võrreldes erijooni, ([60]) ning ettevõtjad, kellele on tehtud kohustuseks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamine, on ettevõtjad, kellele on antud „eriülesanne" ([61]). Üldjuhul viitab „konkreetse avalike teenuste osutamise ülesande andmine" sellise teenuse pakkumisele, mida ettevõtja oma majandushuvist lähtudes ei pakuks või ei pakuks samas ulatuses või samadel tingimustel ([62]).

([57]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. veebruar 1990, Prantsusmaa *vs.* komisjon, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punkt 41.

([58]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Prantsusmaa märkused menetluse algatamise otsuse kohta.

([60]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 10. detsember 1991, Merci Convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, punkt 27; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. juuli 1997, GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, punkt 53, ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 18. juuni 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, punkt 45.

([61]) Vt eelkõige kohtuotsus, Euroopa Kohus, 27. märts 1974, BRT *vs.* SABAM, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

([62]) Vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4), punktid 46 ja 47.

(250) Samuti on 2014. aasta suuniste punktis 69 märgitud, et „ainuüksi teatava majandustegevuse või teatavate majanduspiirkondade arengu soodustamist vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c ei saa seega pidada üldist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks riigi ametiasutuste poolt“ ([63]). Ei vaidlustata asjaolu, et piirkonnale juurdepääsetavuse parandamise teel, eelkõige kui selle tulemusel ei ole piirkond enam eraldatud, võib lennujaam avaldada positiivset mõju kohaliku majanduse arengule. Kuid üksnes asjaolu, et lennujaama olemasolu ja tegevus loovad otseseid ja kaudseid töökohti ja stimuleerivad kohalike ettevõtjate tegevust, eeskätt turismisektoris, ei saa käsitada asjakohase kriteeriumina, mille põhjal tuvastada, et tegemist on üldist majandushuvi pakkuva teenusega.

(251) Seega ei ole La Rochelle'i lennujaama panus kohaliku majanduse arengusse – peamine väide, mida Prantsusmaa oma teoorias tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu kohta rõhutas – iseenesest asjakohane tegur, kuivõrd seda käsitletakse lahus lennujaama panusest piirkonna juurdepääsetavuse parandamisse.

(252) Peale selle on suuniste punktis 72 sätestatud järgmine: „Seoses lennujaamadega on komisjon seisukohal, et nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel on võimalik üldist majandushuvi pakkuva teenusena käsitada lennujaama üldist käitamist. [—] komisjon [on] seisukohal, et nii võib see olla vaid juhul, kui osa lennujaama potentsiaalselt teenindatavast piirkonnast oleks lennujaamata ülejäänud EList niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks piirkonna sotsiaal- ja majandusarengut. Sellisel hindamisel tuleks piisavalt arvesse võtta teisi transpordiliike, eelkõige kiirrongiliine ja praamidega teenindatavaid mereühendusteid“ ([64]).

(253) Seoses La Rochelle'i lennujaama panusega piirkonna juurdepääsetavusse tuleb tähele panna, et La Rochelle on näiteks Pariisi ja Bordeaux'ga ühendatud sagedaste raudteeteenuste kaudu, mille puhul reisi kestuse aeg on vastavalt 3 tundi ning 2 tundi ja 30 minutit. Mis puudutab teedevõrku, siis asub La Rochelle kiirteede A837, A10 ja A83 läheduses, millega ta on otseselt ühendatud mitme suure Prantsusmaa linna, eelkõige Bordeaux' ja Nantes'iga. Seda teavet arvesse võttes ei saa väita, et osa piirkonnast, mida La Rochelle'i lennujaam teenindab, oleks ilma lennujaamata ülejäänud liidust niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks piirkonna sotsiaal- ja majandusarengut.

(254) Prantsusmaa märkustes ei ole käsitletud menetluse algatamise otsuses toodud tähelepanekut, mille kohaselt seatakse kahtluse alla Prantsusmaa väide, et La Rochelle'i lennujaama kui terviku puhul on tegemist tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenusega. Komisjon oli märkinud, et La Rochelle'i lennujaama haldamine „hõlmab ka lennujaama põhitegevusega otseselt mitteseotud tegevust, nagu hoonete ehitamine, rahastamine, kasutamine ja rentimine ning maa kasutamine ja rentimine mitte ainult ameti- ja laoruumide, vaid ka lennujaamas paiknevate hotellide ja äriettevõtete, samuti kaupluste, restoranide ja parklate jaoks. Kuigi Prantsusmaa ametiasutused leiavad, et lennujaama kogu kõnealune tegevus kujutab endast avalike teenuste osutamise kohustuse täitmist, ei ole ette nähtud eraldi raamatupidamisarvestust äritegevusest saadava tulu jaoks“. Käsitades seda lennujaama põhitegevusega otseselt mitteseotud tegevust osana avalike teenuste osutamise kohustusest, on Prantsusmaa eiranud asjaolu, et sellel tegevusel ei ole muu majandustegevusega võrreldes erijooni ning et ettevõtjad osutavad väljaspool lennujaama samu teenuseid samas ulatuses või samadel tingimustel nagu lennujaamas. Sellest tulenevalt tegi Prantsusmaa üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlemisel ilmselge hindamisvea, leides, et kogu lennujaama tegevus kujutab endast avalike teenuste osutamise kohustust.

(255) Samuti märgib komisjon, et lennujaama kohta esitatud raamatupidamisdokumentides, eelkõige aastate 2001–2014 rahastamiskavas ei eristata lennujaama põhitegevust muust tegevusest. Vastupidi, tundub, et uurimisalusel perioodil kajastatud tegevuskahjumid tasaarvestati järgnevalt kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna rahaliste ettemaksetega, mida käesolevas otsuses on samuti käsitletud. Selle eesmärk oli viia raamatupidamisarvestus tasakaalu, eristamata seejuures lennujaama põhitegevust.

(256) Selle tulemusel on komisjon kõike eespool kirjeldatut ja Prantsusmaa esitatud argumente arvesse võttes seisukohal, et Prantsusmaa tegi ilmselge hindamisvea, väites, et La Rochelle'i lennujaama haldamine tervikuna oli üldist majandushuvi pakkuv teenus. Eelkõige ei saa La Rochelle'i lennujaama käitaja tegevust, mis seisneb lennujaamas kommertsreisilendude teenindamises, tervikuna käsitada tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena. Seega võib järeldada, et sel määral, mil mitmesugused käesoleva hindamisega hõlmatud rahalised toetusmeetmed

([63]) Vt ka komisjoni 16. novembri 2004. aasta otsus – Prantsusmaa – Atlandi-Püreneede kõrgjõudlusega telekommunikatsioonivõrgu projekt – riigiabi N 381/2004 (ELT C 162, 2.7.2005, lk 5–6), põhjendus 53.

([64]) 2014. aasta suuniste punkt 72.

olid ette nähtud lennujaama tegevuse kui terviku rahastamiseks, ei saa neid käsitada tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest antava finantshüvitisena.

(257) Peale selle, isegi kui eeldada, et La Rochelle'i lennujaama haldamist võiks tervikuna või osaliselt käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena, ei vastaks kõnealused meetmed ikkagi kohtuotsuses Altmark esitatud kumulatiivsetele tingimustele. Nagu allpool näidatakse, ei vasta need meetmed kohtuotsuses esitatud esimesele, teisele ja neljandale tingimusele, võttes aluseks komisjoni teatise Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes ([65]) (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatis").

— *Ettevõtja täidetav täpselt määratletud avalike teenuste osutamise kohustus (esimene tingimus)*

(258) Kohtuotsuses Altmark esitatud esimese tingimuse kohaselt peab abi saav ettevõtja reaalselt täitma avalike teenuste osutamise kohustusi ja need kohustused peavad olema täpselt määratletud.

(259) Kuna Prantsusmaa tegi ilmselge hindamisvea, liigitades lennujaama haldamise tervikuna üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks, ning kuna käesoleva uurimisega hõlmatud meetmeid kasutati selleks, et rahastada lennujaama käitamist tervikuna, ei ole kohtuotsuse Altmark esimene tingimus täidetud.

(260) Lisaks tuleb üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise ([66]) kohaselt selleks, et kohtuotsuse Altmark esimene tingimus oleks täidetud, anda avalike teenuste osutamise ülesanne ühe või mitme aktiga, mis võivad sõltuvalt liikmesriigi õigusest olla õigusaktid, reguleerivad aktid või lepingud. Ühtlasi tuleb aktis või mitmes aktis sätestada vähemalt avalike teenuste osutamise kohustuste täpne laad ja kestus, asjaomane ettevõtja ja vajaduse korral territoorium, asjaomase ametiasutuse poolt ettevõtjale antud ainu- või eriõiguste laad, hüvitise väljaarvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid ning ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord. Ainsad Prantsusmaa esitatud aktid, mis võisid seda eesmärki täita, on äriseadustiku artikkel L 170-1, kaubandus- ja tööstuskoja 21. veebruari 2003. aasta ja 25. juuni 2004. aasta otsused ning 30. märtsi 1992. aasta ringkirjas nr 111 ([67]) (edaspidi „ringkiri nr 111") sätestatud lennujaama eelarve vastuvõtmise menetlus, mis peaks tagama ülemäärase hüvitamise vältimise.

(261) Tundub aga, et üheski neist aktidest ei ole avalike teenuste osutamise kohustust täpselt määratletud. Eelkõige ei ole neis aktides täpsustatud avalike teenuste osutamise kohustuse sisu ja kestust ega mis tahes rahalise hüvitamise mehhanismiga seotud arvutuste tegemise ja mehhanismi läbivaatamise meetodeid. Sellest tulenevalt ei vasta need aktid kohtuotsuses Altmark sätestatud esimese tingimuse nõuetele, isegi võtmata arvesse asjaolu, et kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusele pandud kohustuste näol ei ole tegemist tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenusega.

— *Eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud hüvitamisparameetrid (teine tingimus)*

(262) Kõik kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse saadud erakorralised subsiidiumid ja tagasimakstavad ettemaksed kujutavad endast erimeetmeid, mida võimaldati sihtotstarbeliselt vajalike investeerimiskulude katmiseks ja lennujaama tegevuskahjumi rahastamiseks. Seega ei lähtunud need eelnevalt kindlaksmääratud arvutusparameetritest.

(263) Tuleb tähele panna, et kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse ülesanded ajavahemikul 2000–2012 on sätestatud tema alusaktides. Nende aktidega ei ole aga ette nähtud kaubandus- ja tööstuskojale rahalise hüvitise maksmise mehhanismi, mis põhineks eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud parameetritel.

([65]) Vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4).

([66]) Sealsamas, punkt 52.

([67]) 30. märtsi 1992. aasta ringkiri nr 111, milles määratakse kindlaks ACFCI (Prantsusmaa kaubandus- ja tööstuskodade assamblee), CRCI (piirkondlike kaubandus- ja tööstuskodade), CCI (kaubandus- ja tööstuskodade) ja GIC (kodadevaheliste rühmade) suhtes kohaldatavad eelarve-, raamatupidamis- ja finantseeskirjad.

(264) Samuti ei ole hüvitise kindlaksmääramise menetluses, mida ringkirjas nr 111 sätestatud lennujaama eelarve vastuvõtmise menetlus Prantsusmaa väitel hõlmab, nähtud ette käitajale rahalise hüvitise maksmise mehhanismi.

(265) Seega ei vasta kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusele võimaldatud rahalised toetusmeetmed kohtuotsuse Altmark teisele kriteeriumile.

— *Avalike teenuste osutamise kohustustest tulenevate kulude õiglane hüvitamine (kolmas tingimus)*

(266) Hüvitis ei tohi olla suurem, kui on vajalik avalike teenuste osutamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ja mõistlikku kasumit.

(267) Ei ole ette nähtud, et kaubandus- ja tööstuskoda maksab täiendavat hüvitist piirkonna rahastatud mis tahes täiendava taristu ärilise kasutamise eest.

(268) Prantsusmaa väitel on see täiendav taristu vajalik avalike teenuste osutamise ülesande täitmiseks ja selle ehitamine aitab lennujaama rahalised vahendid tasakaalu viia. Tundub aga, et need rajatised on seotud majandustegevusega, s.o lennujaama käitamisega, ning eeskätt on nende eesmärk lennujaama arendada. Seepärast ei vasta need rajatised eespool kirjeldatud üldhuvi kriteeriumile.

(269) Selle tulemusel ei vasta hüvitis kohtuotsuses Altmark esitatud kolmandale tingimusele. Kuigi kohtuotsuses Altmark esitatud tingimused on kumulatiivsed ja selleks, et komisjon ei saaks välistada lennujaama käitajale antud eelise olemasolu, piisab sellest, et üks neist ei ole täidetud, analüüsib komisjon siiski neljandat kohtuotsuses Altmark esitatud tingimust.

— *Teenuseosutaja valimise kord (neljas tingimus)*

(270) Kohtuotsuses Altmark esitatud neljanda tingimuse kohaselt peab antav hüvitis tulenema kas riigihankemenetlusest, mis võimaldab valida pakkuja, kes suudab osutada nimetatud teenuseid üldsusele kõige odavamalt (esimene alamkriteerium), või võrdlusanalüüsist tavapärase, hästi korraldatud juhtimise ja piisavate sobivate vahenditega varustatud ettevõtjaga (teine alamkriteerium).

(271) Kaubandus- ja tööstuskoda ei valitud lennujaama käitajaks hankemenetluse alusel ja komisjonil puudub teave selle kohta, et kaubandus- ja tööstuskojale võimaldatud rahaliste toetusmeetmete summad oleks võidud kindlaks määrata kulude analüüsi põhjal, mida oleks kandnud tavapärane, hästi korraldatud juhtimisega ja piisavate sobivate vahenditega varustatud ettevõtja.

(272) Seega ei vasta kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusele võimaldatud rahalised toetusmeetmed kohtuotsuses Altmark esitatud neljandale kriteeriumile.

(273) Kuna neli kohtuotsuses Altmark esitatud tingimust ei ole täidetud, ei saa lennujaama käitaja kasuks võetud mitmesuguseid meetmeid käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest antud avalike teenuste osutamise hüvitisena. Seepärast ei saa komisjon käesolevas etapis välistada võimalust, et lennujaama käitajal oli eelis.

b) Valikulise majandusliku eelise olemasolu hindamine

1) Investeeringutoetused

(274) Mis puudutab kokku ligikaudu 3 miljoni euro suurusi investeeringutoetusi uue väljuvate ja saabuvate lendude terminali ehitamiseks, lennuraja tugevdamiseks, pikendamiseks ja laiendamiseks, ruleerimistee tugevdamiseks ja laiendamiseks, õhusõidukite seisuplatside tugevdamiseks ja laiendamiseks ning settebasseini ehitamiseks, et viia lennujaam veeseadusega kooskõlla, siis ei ole Prantsusmaa esitanud mingeid argumente, mis toetaksid seisukohta, et neid toetusi andnud mitmesugused avaliku sektori asutused oleksid oodanud oma investeeringult tulu, mis võiks rahuldada nende asemel turumajanduse tingimustes tegutsevat ettevõtjat. Pigem tundub, et eri avaliku sektori asutused andsid investeeringutoetusi piirkonna arengu soodustamiseks. Seepärast täitsid avaliku sektori asutused seda tehes oma avalike teenuste osutamisega seotud ülesandeid.

(275) Eespool kirjeldatut arvesse võttes ei vasta investeeringutoetused turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Seega andsid investeeringutoetused kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusele majandusliku eelise. Tegelikult vähendasid need toetused investeerimiskulusid, mida kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus oleks pidanud kandma, ilma et toetusi andnud ametiasutustel oleks mingit väljavaadet saada investeeringult piisavat tulu. Kuna kõnealustest eelistest sai kasu vaid üks ettevõtja, on lisaks tegemist valikuliste eelistega.

2) Tagasimakstavad ettemaksed

(276) Seoses tagasimakstavate ettemaksetega kokku 8,77 miljoni euro ulatuses tuleb kõigepealt märkida, et need on samaväärsed intressivabade laenudega, mille kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond andis lennujaamateenusele. Prantsusmaa sõnul tuleks ettemakset käsitada jooksevkonto toetusena, mida aktsionär annaks oma tütarettevõtjale. Prantsusmaa lisab, et eraõiguslik aktsionär ei koosta selliste ettemaksete tegemiseks kasumianalüüsi, sest tegelikult on tegemist laenudega, mille eesmärk on võimaldada tütarettevõtjal arendada oma tegevust, millest aktsionär kasu saab. Prantsusmaa on seisukohal, et käesoleval juhul kehtib see eriti, sest tegemist on rahalise ülekandega sama juriidilise isiku, see tähendab kaubandus- ja tööstuskoja eri osade vahel. Prantsusmaa väitel ei kaasne selliste ettemaksetega seega kaubandus- ja tööstuskojale finantsriski, sest talle kuulub maa ja taristu, mille väärtus ületab selgelt ettemaksete summa ([68]). See argument võiks olla asjakohane ainult juhul, kui kaubandus- ja tööstuskoda oleks La Rochelle'i lennujaama tegevuse jätkumise võimaldamiseks neid ettemakseid tehes eeldanud, et lennujaam hakkab keskmises kuni pikas perspektiivis kasumit teenima, mis võimaldab kaubandus- ja tööstuskojal lennujaama teenitud kasumist mitte üksnes ettemaksed tagasi saada, vaid teenida oma investeeringult ka tulu, millega eraldatud kapitali eest tasutakse.

(277) Seepärast küsis komisjon Prantsusmaalt kasumi kohta, mida kaubandus- ja tööstuskoda võiks nende tagasimakstavate ettemaksete tegemise eest oodata. Oma vastuses ([69]) ei esitanud Prantsusmaa ühtegi uuringut ega analüüsi, mis oleks näidanud, et kõnealuste subsiidiumide andmise eest oleks eeldatud hüpoteetilise kasumi saamist. Prantsusmaa üksnes osutas dokumentidele, milles on kehtestatud omaniku roll kasutada kõiki vahendeid lennujaama pikaajalise arengu tagamiseks.

(278) Eri tagasimakstavate ettemaksete tegemise ajal puudusid kaubandus- ja tööstuskojal piisavad tagatised selle kohta, et lennujaama tegevus muutub kasumlikuks ning võimaldab kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusel tehtud ettemaksed tagasi maksta, säilitades samal ajal piisavalt suure kasumimarginaali üldosakonna eraldatud kapitali eest tasumiseks. Tagasimakstavaid ettemakseid tehti alates 2001. aastast. Sel ajal oli lennujaama raamatupidamislik tulem juba negatiivne. Samuti oleksid kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse tulemused tagasimakstavate ettemaksete puudumise korral olnud veelgi kehvemad, mis seega välistab igasuguse väljavaate investeeritud kapitalilt tulu teenida.

(279) Kõiki neid asjaolusid arvesse võttes ei saanud kaubandus- ja tööstuskoda pidada tõenäoliseks, et ta teenib oma lennujaamateenusele tagasimakstavate ettemaksete näol eraldatud kapitalilt lühikeses kuni keskmises perspektiivis tulu. Kaubandus- ja tööstuskojal võis isegi õigustatult olla tõsiseid kahtlusi seoses sellega, kas tema lennujaamateenus suudab selle teataval ajal tagasi maksta.

(280) Peale selle pidi nende ettemaksete tagasimaksmine küll algama 2014. aastal, kuid ette ei olnud nähtud, et lennujaamateenus maksab intressi, millega kaubandus- ja tööstuskojalt saadud laenu eest nõuetekohaselt tasuda.

(281) Kõike eespool kirjeldatut arvesse võttes ei käitunud kaubandus- ja tööstuskoda oma lennujaamateenuse suhtes turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana, kes oleks lähtunud usaldusväärsest ja dokumenteeritud väljavaatest saada kasumit.

(282) Kokkuvõttes andsid tagasimakstavad ettemaksed kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusele majandusliku eelise. Kuna kõnealustest eelistest sai kasu vaid üks ettevõtja, on lisaks tegemist valikuliste eelistega.

3) Kaubandus- ja tööstuskoja poolt Rocheforti Saint-Agnant' lennujaamale osutatud teenuste eest väidetavalt liiga suurte arvete esitamine

(283) Seoses kaubandus- ja tööstuskoja poolt Rocheforti Saint-Agnant' lennujaamale osutatud teenuste eest väidetavalt liiga suurte arvete esitamisega väidab Prantsusmaa, et see toimus teenuslepingu alusel, mis sõlmiti koostöös Rocheforti kaubandus- ja tööstuskojaga. Prantsusmaa sõnul valiti kaubandus- ja tööstuskoda Rocheforti lennujaama haldajaks 11. juulil 2001 võistleva pakkumismenetluse tulemusel.

([68]) Prantsusmaa 18. novembri 2015. aasta kiri.
([69]) Prantsusmaa 26. mai 2014. aasta kiri.

(284) Kui teenuste müümisel järgitakse konkureerivat, läbipaistvat, mittediskrimineerivat ja tingimusteta hankemenetlust kooskõlas ELi toimimise lepingu riigihankepõhimõtetega, võib eeldada, et selline müük vastab turutingimustele ([70]).

(285) Käesoleval juhul on Prantsusmaa esitanud tõendid selle kohta, et hankemenetlus oli i) konkureeriv, sest hankemenetluses võisid osaleda kõik pakkujad, ii) läbipaistev, sest pakkumiskutse avaldati ajakirjanduses ja kõiki pakkujaid teavitati nõuetekohaselt, iii) mittediskrimineeriv, sest valikukriteeriumid olid objektiivsed ja eelnevalt kindlaksmääratud, ning iv) tingimusteta, sest eritingimusi ei kehtestatud. Lisaks oli valikukriteerium seotud hinnaga.

(286) Eespool kirjeldatut arvesse võttes nähtub komisjonile kättesaadavast teabest, et hankemenetlus oli avatud, läbipaistev ja tingimusteta. Seepärast järeldab komisjon, et kaubandus- ja tööstuskoja osutatud teenuste hinna näol on tegelikult tegemist turuhinnaga, mis ei anna kaubandus- ja tööstuskojale eelist.

4) Kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna poolt lennujaamale osutatud teenuste eest väidetavalt liiga väikeste arvete esitamine

— *Ajavahemik 2001–2005*

(287) Komisjonile kättesaadavast teabest ilmneb, et aastatel 2001–2005 tehti kindlasummalisi makseid ega lähtutud objektiivsetel kriteeriumidel põhinevatest analüütilistest jaotamispõhimõtetest. Kuigi Prantsusmaa selgitused osutavad, et kindlaksmääratud summasid anti turutingimustel, tekitavad mitu elementi, eeskätt analüütiliste jaotamispõhimõtete puudumine, kahtlusi seoses sellega, kas tegemist ei olnud riigiabiga.

(288) Eelkõige olid maksed, mille kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus aastatel 2001–2005 üldosakonna osutatud teenuste eest tegi, 50 % väiksemad kui samade teenuste eest ajavahemikul 2006–2012 tehtud maksed (vt tabel 5), kusjuures jaotamispõhimõtete kasutuselevõtuga kaasnes järsk kasv. Seega näitas analüütiliste jaotamispõhimõtete kasutuselevõtt 2006. aastal, et kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna osutatud teenuste eest esitati ilmselgelt liiga väikeseid arveid. Seepärast järeldab komisjon, et kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna poolt lennujaamale osutatud teenuste eest aastatel 2001–2005 väidetavalt liiga väikeste arvete esitamine andis kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusele valikulise majandusliku eelise.

— *Ajavahemik 2006–2012*

(289) Seoses kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna poolt lennujaamale aastatel 2006–2012 osutatud teenuste eest väidetavalt liiga väikeste arvete esitamisega väidab Prantsusmaa, et kaubandus- ja tööstuskoja eri osakondade puhul jagati selliste ühiste teenuste (näiteks raamatupidamis-, IT ja personaliga seotud struktuursed teenused) kulud asjaomaste osakondade vahel vastavalt analüütilistele jaotamispõhimõtetele ja seega objektiivsete kriteeriumide alusel. Samuti väidab Prantsusmaa, et kaubandus- ja tööstuskoda viis muutuvate ärimahtude põhjal läbi üksikasjaliku analüüsi ja et jaotamispõhimõtted on täielikult kooskõlas liikluse muutumisega lennujaamas. Lisaks kontrolliti jaotamispõhimõtete kasutamist Prantsusmaa väitel igal aastal, kuna kaubandus- ja tööstuskoja grupi raamatupidamisaruanded konsolideeritakse ja need kinnitab kaasaudiitor.

(290) Komisjon leiab, et ajavahemiku 2006–2012 puhul on Prantsusmaa tõendanud, et kasutusele võeti jaotamispõhimõtted, mis põhinevad kuuel objektiivsel ja asjakohasel kriteeriumil vastavalt teenustele, mida kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond lennujaamale osutas.

— Lennujaama üldise haldamise puhul arvutati valitud esindajate osateenuse kulud vastavalt päevakorraküsimuste arvule, mida juhtkomiteede ja üldkogu koosolekutel seoses lennujaamaga käsitleti, ning saadud protsendimäära kohaldati kaubandus- ja tööstuskoja eestseisuse kulude suhtes. Peadirektoraadi teenuste kulud arvutati vastavalt ajale, mis peadirektoril otsuste tegemise koosolekutele, töötajate esindajatega kohtumistele, investeeringute järelevalveks jms kulus. Eespool kirjeldatut arvesse võttes järeldab komisjon, et teenused on vajaduspõhised ja nende eest esitatakse arveid vastavalt nende kuludele. Lisaks tõendab komisjoni käsutuses olev teave, et jaotamispõhimõtteid kohaldati nõuetekohaselt.

([70]) Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1), punkt 89 jj.

— Teabevahetus: teenuse kulud arvutati kaubandus- ja tööstuskoja igale osakonnale kulunud aja põhjal.

— Raamatupidamine ja juhtkonna tehtav kontroll: teenuse kulud arvutati raamatupidamiskannete arvu protsendimäära põhjal.

— IT: teenuse kulud arvutati paigaldatud tööjaamade arvu põhjal (riistvara ostmine, hooldamine, analüüsimine ja rakendamine, tarkvara arendamine jne).

— Personal: teenuse kulud arvutati lennujaama alaliste töötajate põhjal.

— Projektiteenus: teenuse kulud arvutati iga juhtumi puhul eraldi, sõltuvalt projektidest ja pakkumismenetlustest, aja põhjal, mis teenusel suurtele investeeringutele (sealhulgas väljuvate lendude terminali laiendamisele) kulus.

(291) Kõnealused kriteeriumid on objektiivsed ja asjakohased, sest need on seotud kulutatud aja ja tegelikult tehtud tööga.

(292) Peale selle on Prantsusmaa komisjoni arvamuse kohaselt tõendanud, et jaotamispõhimõtteid kohaldati nõuetekohaselt, sest põhimõtteid kontrolliti igal aastal kõige realistlikuma tulemuse tagamiseks. Lisaks kontrollisid kriteeriumide mõtestamist ja valikut ning arvutusmeetodit ka audiitorid.

(293) Eespool kirjeldatut arvesse võttes leiab komisjon, et kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna poolt lennujaamale aastatel 2006–2012 osutatud teenuste eest väidetavalt liiga väikeste arvete esitamine ei andnud lennujaamale eelist ega kujuta endast seega abi.

5) Eri kohalike omavalitsuste rahaline toetus La Rochelle'i lennujaama võetud müügiedendusmeetmetele

(294) Komisjon leiab, et kohalike omavalitsuste rahalist toetust La Rochelle'i lennujaama võetud müügiedendusmeetmetele tuleb käsitada lennujaama tegevuse rahastamise toetamisena, mitte lennuettevõtjate rahastamisena.

(295) Prantsusmaa ametiasutused ning kaubandus- ja tööstuskoda seevastu leiavad, et neid toetusi tuleks käsitada turundusteenuste ostmisena kohalike omavalitsuste poolt ja seega lennuettevõtjate rahastamisena. Kaubandus- ja tööstuskoda väidab, et kohalikud omavalitsused liitusid lepingutega, et täita eesmärgid, mille nad olid endale seoses oma üldist huvi pakkuvate ülesannetega seadnud, ning eeskätt selleks, et saada kasu AMSi hinnaalandusest grupiostu korral ([71]). Samamoodi leiavad Prantsusmaa ametiasutused, et lennujaam tegutses keskse hankijana ([72]).

(296) Faktide analüüs Prantsusmaa ametiasutuste ning kaubandus- ja tööstuskoja esitatud versiooni aga ei kinnita. Mitu elementi osutab sellele, et kohalike omavalitsuste toetusi tuleb käsitada lennujaama tegevuse rahastamisena.

(297) Nagu on märgitud 2014. aasta suunistes, siis ei ole ebatavaline, et lennujaamade käitajad pakuvad lennuettevõtjatele turundustoetuse näol stiimuleid. See vastab tõele eeskätt piirkondlike lennujaamade puhul, kellel võib olla lennuettevõtjaid keerulisem ligi meelitada kui suurlinnade läheduses asuvatel lennujaamadel. Lennuettevõtjatega sõlmitud turunduslepingutega seotud kulusid saab seega käsitada lennujaama käitaja tavapäraste tegevuskuludena ([73]). Selle tulemusel kasutati kohalike omavalitsuste toetusi selleks, et katta osa La Rochelle'i lennujaama tavapärastest tegevuskuludest.

(298) Peale selle andsid kohalikud omavalitsused toetusi La Rochelle'i lennujaamale, kes kasutas neid oma majandustegevuse arendamiseks, sõlmides enda nimel lennuettevõtjatega turundusteenuste lepinguid. Sellele, et toetuste näol ei ole tegemist turundusteenuste ostmisega kohalike omavalitsuste poolt, osutavad ka järgmised elemendid.

([71]) Kaubandus- ja tööstuskoja 10. juuni 2014. aasta märkused, lk 27.
([72]) Prantsusmaa ametiasutuste 11. aprilli 2018. aasta teatis, lk 9.
([73]) Vt komisjoni 11. novembri 2016. aasta otsus SA.24221, Klagenfurti lennujaam – abi Ryanairile ja teistele lennuettevõtjatele, põhjendus 237.

(299) Esiteks, nagu on märgitud punktis 3.1.1.5, maksti neid toetusi ühelt poolt kaubandus- ja tööstuskoja ning teiselt poolt Charente-Maritime'i departemangu, Communauté d'Agglomération de La Rochelle'i ja Poitou-Charentes'i piirkonna vahel sõlmitud lepingute alusel. Lepingutes ei ole täpsustatud, mis liiki müügiedendusmeetmeid kaubandus- ja tööstuskoda või teenuseosutajad, kellele nende elluviimine ülesandeks tehakse, peavad võtma. Eelkõige ei ole lepingutes mainitud asjaolu, et teenuseosutajad peavad olema lennuettevõtjad või nende tütarettevõtjad. Ka kaubandus- ja tööstuskoda märgib oma 4. juuni 2012. aasta märkustes järgmist: „[L]ennujaam rõhutab, et kohustudes toetama müügiedendusmeetmeid La Rochelle'i lennujaamas, ei kavatse kohalikud omavalitsused mingil viisil siduda end kindla turundusteenuste osutajaga. See on piisavalt selge sõlmitavate turunduslepingute põhjal, sest neis ei ole asjaomaste teenuste osutajat isegi mainitud" ([74]). Seega tundub, et kaubandus- ja tööstuskojal oli müügiedendusmeetmete ja nende teenuste osutajate valimisel märkimisväärne tegevusvabadus.

(300) Teiseks ei ole mitmesugustes turunduslepingutes, mille kaubandus- ja tööstuskoda eri lennuettevõtjate ja nende tütarettevõtjatega sõlmis, mainitud kohalike omavalitsuste osalemist kaubandus- ja tööstuskoja turundusmeetmete rahastamises.

(301) Samuti tundub, et mõnel juhul sõlmis kaubandus- ja tööstuskoda lennuettevõtjatega turunduslepingud ilma õigusliku tagatiseta selle kohta, et ta avaliku sektori asutustelt subsiidiume saab. Näiteks sõlmis kaubandus- ja tööstuskoda aastatel 2004–2006 lennuettevõtjatega mitu turunduslepingut äriplaani alusel, millega nähti ette 144 500 euro suurune iga-aastane rahaline toetus Charente-Maritime'i departemangult. Lõppkokkuvõttes Charente-Maritime'i departemang aga rahalist toetust ei maksnud.

(302) Need mitmesugused elemendid osutavad seega sellele, et eri kohalikelt omavalitsustelt saadud toetusi tuleb käsitada lennujaama tegevuskulude rahastamisena.

7.1.1.4. Konkurentsi moonutamine ning mõju liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele

(303) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust seoses võimaliku konkurentsiga La Rochelle'i lennujaama ning teiste lennujaamade läheduses, näiteks Angoulême'is, Rochefortis ja Niortis asuvate lennujaamade vahel.

(304) 2014. aasta suuniste punktis 25 on lennujaama teeninduspiirkond määratletud kui geograafiline turupiir, mis asub harilikult umbes 100 km pikkuse või ühetunnise auto-, bussi-, rongi- või kiirrongisõidu raadiuses. Järgnevalt on aga punktis 25 märgitud, et konkreetse lennujaama teeninduspiirkond võib olla erinev ja selle puhul tuleb arvesse võtta iga konkreetse lennujaama eripära. Teeninduspiirkonna suurus ja kuju varieerub lennujaamade lõikes, sõltudes lennujaama eriomadustest, sealhulgas i) selle ärimudelist, ii) asukohast ja iii) teenindatavatest sihtkohtadest.

(305) Seoses Angoulême'i lennujaamaga märgib komisjon kõigepealt, et see lennujaam asub La Rochelle'i lennujaamast rohkem kui kahetunnise autosõidu ja 150 km kaugusel. Kahe lennujaama vaheline kaugus on seega oluliselt suurem kui 2014. aasta suuniste punktis 25 osutatu. Põhimõtteliselt on tõenäoline, et Angoulême'i lennujaam ei jää La Rochelle'i lennujaama teeninduspiirkonda. Samuti märgib komisjon, et La Rochelle'i ja Angoulême'i lennujaamade ärimudelid on suhteliselt erinevad. Vaatlusalusel perioodil (2001–2012) oli La Rochelle'i lennujaama peamine tegevus reisijatevedu Euroopas asuvatesse sihtkohtadesse regulaarliinidel, mida teenindasid sellised odavlennuettevõtjad nagu Ryanair ja easyJet (vt põhjendus 29). Seevastu Angoulême'i lennujaama tegevus varieerus sel ajavahemikul märkimisväärselt: i) aastatel 2004–2007 teenindati ühtainsat siseriiklikku regulaarliini (mille suhtes kehtis avalike teenuste osutamise kohustus) Angoulême'i ja Lyoni vahel, ii) aastatel 2008–2009 teenindas Ryanair aprillist oktoobrini ühtainsat regulaarliini Londoni Stanstedi lennujaama, iii) aastatel 2010–2011 ei teenindatud Angoulême'i lennujaamast ühtegi regulaarliini ([75]).

([74]) Kaubandus- ja tööstuskoja 4. juuni 2012. aasta märkused, punkt 34.

([75]) Vt komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus riigiabi SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Angoulême'i kaubandus- tööstuskojale ning ettevõtjatele SNC-Lavalin, Ryanair ja Airport Marketing Services (ELT L 201, 30.7.2015, lk 48), põhjendused 15 ja 16.

(306) Samuti märgib komisjon, et vaatlusalusel perioodil (2001–2012) teenindati neid kahte sihtkohta, mida teenindati Angoulême'i lennujaamast (Lyon ja Londoni Stanstedi lennujaam), paralleelselt ka La Rochelle'i lennujaamast. Seoses Londoni Stanstedi lennujaamaga märgib komisjon, et aastatel 2008–2009 lendas Ryanair sellesse sihtkohta mõlemast lennujaamast, mis võib osutada sellele, et lennuettevõtjad käsitavad neid eraldi turgudena. Peale selle ei hakanud reisijad pärast Angoulême'i suunduva marsruudi sulgemist kasutama selle asemel La Rochelle'i – Londoni Stanstedi lennujaama vahelist teenust.

(307) Seepärast on komisjon seisukohal, et La Rochelle'i lennujaam ei asu Angoulême'i lennujaamaga samas teeninduspiirkonnas.

(308) Seoses Niorti ja Rocheforti lennujaamadega märgib komisjon, et need asuvad La Rochelle'i lennujaamast vastavalt ühetunnise autosõidu (75 km) ja 50minutise autosõidu (54 km) kaugusel. Nagu on aga mainitud põhjenduses 304, võib konkreetse lennujaama teeninduspiirkond olla erinev ja selle puhul tuleb arvesse võtta ka lennujaama eripära, näiteks selle ärimudelit ja teenindatavaid sihtkohti. Mis puudutab ärimudelit, siis erineb La Rochelle'i lennujaama tegevus, mis peamiselt seisneb reisijateveos selliste suurte kommertslennuettevõtjate nagu Ryanair ja easyJet teenindatavatel regulaarliinidel, oluliselt Niorti ja Rocheforti lennujaamade tegevusest. Nagu Prantsusmaa osutas, on Niorti ja Rocheforti lennujaamad pühendunud peamiselt lennuklubide tegevusele ja kergetele õhusõidukitele ning nad ei teeninda avalikke lennuettevõtjaid. Lisaks ei paku kumbki lennujaam teenuseid regulaarliine teenindavatele lennuettevõtjatele, ([76]) erinevalt La Rochelle'i lennujaamast, mis teenindab mitut lennuettevõtjat, kes lendavad regulaarliinidel eri sihtkohtadesse Prantsusmaal ja mujal Euroopas.

(309) Seega leiab komisjon, et Niorti ja Rocheforti lennujaamad ei asenda La Rochelle'i lennujaama kui suurte kommertslennuettevõtjate teenindatavatel regulaarliinidel reisijatevedu pakkuvat reisilennujaama.

(310) Sellest hoolimata on komisjon seisukohal, et La Rochelle'i lennujaam konkureerib teiste lennujaamadega, sealhulgas ka nende lennujaamadega, mis asuvad väljaspool tema teeninduspiirkonda. ELi lennujaamade käitajad konkureerivad üksteisega lennuettevõtjate ligimeelitamisel. Lennuettevõtjad otsustavad, milliseid lennuliine ja kui sageli nad teenindavad, lähtudes mitmest kriteeriumist. Need kriteeriumid hõlmavad lisaks võimalike klientide arvule, mida nad asjaomastel marsruutidel võivad eeldada, ka marsruudi kummaski otspunktis asuvate lennujaamade eripärasid.

(311) Lennuettevõtjad võtavad arvesse selliseid kriteeriume nagu pakutavate lennujaamateenuste liik, elanikkond või majandustegevus lennujaama ümbruses, ülekoormus, asjaolu, kas lennujaam on maitsi juurdepääsetav, ning lennujaama taristu ja teenuste kasutamise tasude määr ja üldised tingimused (sealhulgas lennuettevõtjatele pakutavate stiimulite ja turundustoetuse meetmete olemasolu ja ulatus). Tasude määr, stiimulid ja toetusmeetmed on olulised tegurid, sest lennujaamale antud avaliku sektori rahalisi vahendeid saab kasutada lennuettevõtjate ligimeelitamiseks ning seega võivad need oluliselt moonutada konkurentsi.

(312) Sellest tulenevalt võtavad lennuettevõtjad oma ressursside, eeskätt õhusõidukite ja meeskondade mitmesugustele marsruutidele eraldamisel muude kriteeriumide seas arvesse lennujaama käitaja pakutavaid teenuseid ja nende teenuste eest küsitavat tasu.

(313) Eespool kirjeldatu põhjal on selge, et mitmesugused La Rochelle'i lennujaamale võimaldatud ja käesolevas uurimises käsitletud meetmed võisid tõenäoliselt tugevdada selle ettevõtja positsiooni võrreldes teiste Euroopa lennujaamade käitajatega, kuivõrd need andsid talle majandusliku eelise. Seega võisid need meetmed moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

7.1.1.5. Järeldus abi olemasolu kohta

(314) Avaliku sektori ülesannetega seotud subsiidiumid ja väidetavalt liiga väikeste arvete esitamine teenuste eest, mida kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond osutas lennujaamale aastatel 2006–2012, ei kujuta endast riigiabi. Investeeringutoetused, liiga väikeste arvete esitamine teenuste eest, mida kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond osutas La Rochelle'i lennujaamale aastatel 2001–2005, La Rochelle'i lennujaama saadud tagasimakstavad ettemaksed ning kohalike omavalitsuste subsiidiumid, mille eesmärk oli toetada meetmeid La Rochelle'i lennujaama reklaamimiseks, kujutavad endast riigiabi La Rochelle'i lennujaamale.

([76]) Need teenused hõlmavad maapealset teenindust, julgestusteenuseid ning õhusõidukite esimese taseme pääste- ja tuletõrjeteenuseid.

7.1.2. *Riigiabi ebaseaduslikkus*

(315) Investeeringutoetusi, liiga väikeste arvete esitamist aastatel 2001–2005, tagasimakstavaid ettemakseid ja müügiedendusmeetmete toetamiseks antud subsiidiume, mille kaubandus- ja tööstuskoda sai Charente-Maritime'i departemangult, Poitou-Charentes'i piirkonnalt ja Communauté d'Agglomération de La Rochelle'ilt, rakendati neist teatamata, millega rikuti ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

(316) Komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsuses 2005/842/EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (edaspidi „2005. aasta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev otsus") sätestati tingimused, mille kohaselt võib teatava avalike teenuste osutamise eest makstava hüvitisena antava abi vabastada ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teatamiskohustusest. Prantsusmaa väitel vastavad kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusele võimaldatud meetmed nendele tingimustele. Komisjon ei ole sellega nõus.

(317) Esiteks, nagu on tõendatud põhjenduses 261, ei saa La Rochelle'i lennujaama haldamist tervikuna käsitada tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena. Seega, kuna mitmesugused eespool nimetatud meetmed võeti selleks, et rahastada lennujaama haldamist tervikuna, ei vasta need 2005. aasta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas otsuses sätestatud kriteeriumidele.

(318) Teiseks, nagu eelnevalt osutatud, ei kujutaks ükski kõnealune meede ka juhul, kui lennujaama haldamise tervikuna saaks liigitada üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks, avalike teenuste osutamise eest makstavat hüvitist, mille parameetrid on eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud. Nagu on märgitud põhjenduses 273, ei vasta kõnealused meetmed kohtuotsuses Altmark esitatud tingimustele.

(319) Eespool kirjeldatut arvesse võttes kujutavad investeeringutoetused, liiga väikeste arvete esitamine aastatel 2001–2005, tagasimakstavad ettemaksed ja müügiedendusmeetmete toetamiseks antud subsiidiumid, mille kaubandus- ja tööstuskoda sai Charente-Maritime'i departemangult, Poitou-Charentes'i piirkonnalt ja Communauté d'Agglomération de La Rochelle'ilt, endast ebaseaduslikku abi.

7.1.3. *Abi kokkusobivus siseturuga*

7.1.3.1. Investeeringuteks ettenähtud abi kokkusobivus siseturuga

(320) Kõnealused meetmed on seotud investeeringutoetustega, mida maksti kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusele eri kohalike omavalitsuste poolt (Poitou-Charentes'i piirkond, Charente-Maritime'i departemang ja Communauté d'Agglomération de La Rochelle) ning ERFi raames. Nagu eespool mainitud, vähendasid need investeeringutoetused investeerimiskulusid, mida kaubandus- ja tööstuskoda oleks pidanud tavapäraselt kandma, ja seepärast kujutavad need investeeringuteks ettenähtud abi.

(321) Investeeringuteks ettenähtud abi anti enne 4. aprilli 2014, mil hakati kohaldama 2014. aasta suuniseid. Suuniste kohaselt kohaldab komisjon ebaseadusliku investeeringuteks ettenähtud abi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju ([77]).

(322) Mis puudutab alates 2005. aastast antud toetust, siis kehtisid sel ajal 2005. aasta suunised ja seega tuleks kohaldada neid.

(323) Aastatel 2000–2005 anti aga kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusele toetusi enne 2005. aasta suuniste jõustumist ja sel ajal puudus seoses lennujaamadele investeeringuteks ettenähtud abiga konkreetne kokkusobivust käsitlev kriteerium. Seega peab komisjon hindama neid toetusi otseselt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel, võttes arvesse oma otsuste tegemise praktikat selles valdkonnas. Tuleb meelde tuletada, et komisjoni otsuste tegemise praktika lennujaama käitajatele antava abi kokkusobivuse hindamisel hõlmati 2005. aasta suunistesse. Seepärast leiab komisjon, et aastatel 2000–2005 antud toetuste siseturuga kokkusobivuse hindamisel tuleb võtta arvesse põhimõtteid, mis on esitatud 2005. aasta suunistes, ja kohtupraktikat ([78]).

([77]) 2014. aasta suuniste punkt 173.

([78]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus (suurkoda), 22. september 2020, Austria Vabariik *vs.* komisjon, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punkt 20.

(324) Nagu mis tahes muu riigiabi, peab lennujaamadele antav riigiabi olema vajalik majandustegevuse arengu soodustamiseks ja selle eesmärgiga proportsionaalne, et selle saaks tunnistada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivaks. Seega hindab komisjon lisaks 2005. aasta suunistes esitatud ja eespool nimetatud kriteeriumidele ka vastavust vajalikkuse ja proportsionaalsuse kriteeriumidele.

(325) Abi vajalikkuse ja proportsionaalsuse kindlakstegemiseks peab komisjon kontrollima ka seda, kas abi summa piirdus taotletava eesmärgi täitmiseks rangelt vajalikuga ([79]).

a) Investeerimiskulude rahastamiskõlblikkus

(326) Esiteks märgib komisjon, et 2005. aasta suuniste kohaselt peavad lennujaamadele investeeringuteks ettenähtud abi puhul rahastamiskõlblikud kulud piirduma investeerimiskuludega, mis on seotud lennujaama taristuga kitsas tähenduses (lennurajad, terminalid, perroonid jne) või seda vahetult toetavate rajatistega (tuletõrjerajatised, ohutus- ja julgestusvarustus). Rahastamiskõlblike kulude seast tuleb välja jätta kulud, mis kaasnevad lennujaama põhitegevusega otseselt mitteseotud tegevusega, nagu hoonete ehitamine, rahastamine, kasutamine ja rentimine ning maa kasutamine ja rentimine mitte ainult ameti- ja laoruumide, vaid ka lennujaamas paiknevate hotellide ja äriettevõtete, samuti kaupluste, restoranide ja parklate jaoks.

(327) ERFilt, Poitou-Charentes'i piirkonnalt, Charente-Maritime'i departemangult ja Communauté d'Agglomération de La Rochelle'ilt saadud mitmesuguseid investeeringutoetusi, mida anti ligi 3 miljoni euro ulatuses, kasutati selleks, et rahastada uue väljuvate ja saabuvate lendude terminali ehitamist, lennuraja tugevdamist, pikendamist ja laiendamist, ruleerimistee tugevdamist ja laiendamist, õhusõidukite seisuplatside tugevdamist ja laiendamist ning settebasseini ehitamist, et viia lennujaam vastavusse veeseadusega.

(328) Lennurada, ruleerimistee, õhusõidukite seisuplatsid, settebassein ja terminal on osa lennujaama taristust ning jäävad riigiabi kontrolli kohaldamisalasse, nagu on määratletud põhjenduses 218. Seega on nendega seotud investeerimiskulud rahastamiskõlblikud.

b) Abi soodustab teatava majandustegevuse arengut

(329) Investeeringutoetusi kasutati uue väljuvate ja saabuvate lendude terminali ehitamiseks, lennuraja tugevdamiseks, pikendamiseks ja laiendamiseks, ruleerimistee tugevdamiseks ja laiendamiseks, õhusõidukite seisuplatside tugevdamiseks ja laiendamiseks ning settebasseini ehitamiseks, et viia lennujaam vastavusse veeseadusega.

(330) Lennuraja, ruleerimistee ja õhusõidukite seisuplatside suuruse muutmine (lennuraja puhul 45 m laiemaks ja 115 m pikemaks) võimaldas La Rochelle'i lennujaamal teenindada 100–200 istekohaga õhusõidukeid, nagu B737 ja A320, ning leida uusi turge, kus neid õhusõidukeid kõige enam kasutatakse (Suurbritannia, Belgia, Pürenee poolsaar), tagades vastavuse nende õhusõidukite konkreetsetele ohutusnormidele. See on kooskõlas piirkonna majanduse ja turismi arendamise eesmärgiga, mis suurendab La Rochelle'i lennujaama atraktiivsust ja millega seega püütakse suurendada piirkonda suunduvate reisijate arvu.

(331) Terminali laiendamine võimaldas kohandada terminali lennuliikluse jätkuva kasvuga ning seega teenindada reisijaid vastuvõetaval ohutus-, julgestus- ja mugavustasemel, mis varem puudus, nagu on osutatud hooneid käsitlevas 2000. aasta jaanuari uuringus. Uuringus märgiti, et tipptundidel läbib lennujaama 100 reisijat ja seega oli reisiterminal selgelt liiga väike, mis tekitas ülekoormust ning viivitusi julgestusmenetlustes ja sellest tulenevalt õhusõidukite pardale või sealt maha minemises. Seega parandati rahaliste vahenditega taristu ohutust ja toimimist, mis on äärmiselt oluline piirkonna arendamise ja turistide arvu suurendamise eesmärkide täitmiseks.

([79]) Vt komisjoni 18. veebruari 2011. aasta otsus riigiabi NN 26/2009 kohta – Kreeka – Ionnina lennujaama laiendamine, põhjendused 69 ja 70. Vt ka kohtuotsus, Üldkohus, 18. jaanuar 2012, Djebel *vs.* komisjon, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, punktid 122 ja 123 ning seal viidatud kohtupraktika.

(332) Samuti tuleb tähele panna, et La Rochelle'i lennujaama näol on tegemist olulise ühendusega Euroopa ja La Rochelle'i piirkonna vahel. Lennujaam on võtmetähtsusega piirkonna majanduse ja turismi arendamises. La Rochelle'is lennujaama puudumine või selle teenindamissuutlikkuse märkimisväärne vähenemine tõenäoliselt kahjustaks seda rolli, sest eriti ärireisijad soovivad üldjuhul oma reisiaega minimeerida, eeskätt nii, et neil oleks võimalik samal päeval tagasi sõita. Sellest tulenevalt võiks olukorda, kus La Rochelle'i suunduvad ja sealt lahkuvad ärireisijad peavad kasutama lennujaama, mis ei asu linna vahetus läheduses, käsitada majandustegevuse arengu tõkkena.

(333) Samuti teenindab La Rochelle'i lennujaam suuri turistide vooge, mis on eelkõige seotud tema lähedusega Île de Réle ja selle mereäärsetele kuurortidele. Seda positiivset mõju hinnati kaubandus- ja tööstuskoja 2008. aasta teatises kontrollitud kasvu strateegia kohta. Teatises on märgitud, et lennujaama majanduslik panus linnastusse vastab kulutustele, mida odavlennuettevõtjaid kasutavad reisijad piirkonnas viibimise ajal kohalikus majanduses teevad (2007. aastal 33 miljonit eurot). Lisaks oli lennujaamas 2008. aastal 167 töökohta. 2008. aastal ODIT France'i esitatud lennutransporti ja turismi arengut käsitlevas aruandes oli ära toodud suhtarv, mille põhjal sai hinnata, et 2008. aastal oli La Rochelle'i lennujaama majanduslik kogupanus kohalikku majandusse 100 miljonit eurot.

(334) Kõikidel nendel põhjustel aitasid kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse saadud investeeringutoetused kaasa La Rochelle'i ja selle piirkonna majanduslikule arengule, arvestades lennujaama mõju turismile ja majandustegevusele üldiselt.

(335) Need toetused suurendasid ka piirkonna juurdepääsetavust, eeskätt turistide ja ärireisijate jaoks. Sellega seoses tuleb märkida, et La Rochelle'i lennujaam ei asu samas teeninduspiirkonnas kui Angoulême'i lennujaam (vt põhjendused 305–307).

(336) Mis puudutab Niorti ja Rocheforti lennujaamu, siis leiab komisjon, et need ei asenda La Rochelle'i lennujaama kui suurte kommertslennuettevõtjate teenindatavatel regulaarliinidel reisijatevedu pakkuvat reisilennujaama (vt põhjendus 309).

(337) Seega parandas investeeringuteks ettenähtud abi, mis võimaldas La Rochelle'i lennujaamal suurendada oma teenindamissuutlikkust, teataval määral piirkonna juurdepääsetavust, sest see aitas reisijatel ja lennuettevõtjatel vältida lennujaama osaliselt asendava teise lennujaama kasutamist.

(338) Peale selle on La Rochelle'i rahvusvahelise transpordikeskuse Pariisiga ühendav kiirrongiliin (TGV) kiirliin üksnes alates Saint Pierre des Corpsist ja seega kulub seda transpordiliiki kasutades Pariisi jõudmiseks kolm tundi. Projekt TGV Atlantique, mille raames ühendatakse täiskiirusel rongiliiniga Poitiers', Angoulême'i ja Bordeaux' linnad, ei hõlma La Rochelle'i.

(339) Seepärast tundub, et hoolimata alternatiivsete transpordivahendite olemasolust lisaks lennutranspordile, on investeeringutoetused aidanud parandada piirkonna juurdepääsetavust ja majanduslikku arengut.

c) Taristu on vajalik ja eesmärgiga proportsionaalne

(340) Investeeringute eesmärk oli parandada olemasoleva taristu toimimist ja tagada selle optimaalne kasutamine, eriti kuna osa taristust ei saanud kasutada, sest see ei vastanud ohutusnormidele, või kuna investeeringud võimaldasid kohandada lennujaama vastavalt reisijate arvu prognoositud kasvule.

(341) Tehes investeeringuid lennujaama lennuraja laiendamisse, mis oli liiga väike ja ebapiisav, piirdus kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus selle pikendamisega 115 meetri võrra, millest piisas tema turueesmärkide täitmiseks, nagu on kirjeldatud põhjenduses 330, see tähendab selleks, et see võimaldaks võtta vastu maksimaalselt 200 istekohaga õhusõidukeid. Seda laiendamist oli soovitatud ka uuringus, mille viis jaanuaris 2000 läbi Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Neid järeldusi kinnitab järgnevatel aastatel dokumenteeritud reisijate arv.

(342) Nagu on osutatud põhjenduses 331, ei toonud investeeringutoetustest rahastatud töö seoses (samamoodi liiga väikese) terminaliga kaasa läbilaskevõime märkimisväärset suurenemist, vaid selle eesmärk oli üksnes tagada, et liiga väike taristu võimaldab teenindada senist lennuliiklust ja tulla paremini toime tipptundidel.

(343) Seega ei läinud need investeeringud kaugemale sellest, mis oli vajalik, et lennujaam saaks jätkuvalt sujuvalt toime tulla senise lennuliiklusega, sealhulgas tipptundidel. Seega olid need investeeringud vajalikud ja seatud eesmärgiga proportsionaalsed.

d) Taristu kasutamise väljavaated on keskpikas perspektiivis rahuldavad

(344) Tuleb tähele panna, et aastatel 2005–2007 kõikus reisijate arv La Rochelle'i lennujaamas ligikaudu 120 000 ja 220 000 reisija vahel aastas ning aastate jooksul on lennuliiklus stabiilselt suurenenud. Seepärast oli nii 2005. kui ka 2007. aastal mõistlik eeldada lennujaama olulist ja kasvavat kasutamist.

(345) Seega õigustasid need väljavaated investeeringuid, mille eesmärk oli hoida taristu seisundis, mis võimaldab teenindada senist lennuliiklust ning tulla toime lennujaama iga-aastase kasvuga, suurendamata seejuures aga oluliselt läbilaskevõimet.

(346) Sellega seoses tuleb meeles pidada, et La Rochelle'i lennujaama lennuraja suuruse muutmiseks tehtud töö eesmärk oli teenindada suuremaid õhusõidukeid ja viia see vastavusse teatavate õhusõidukite ohutusnormidega, mille lõppeesmärk oli soodustada piirkonda suunduvate reisijate arvu suurenemist. Lisaks võimaldas terminali laiendamine kohandada seda lennuliikluse jätkuva kasvuga ja seega teenindada reisijaid vastuvõetaval ohutus-, julgestus- ja mugavustasemel ning vältida ülekoormust ja viivitusi julgestusmenetlustes ja sellest tulenevalt õhusõidukite pardale või sealt maha minemises. Investeeringutoetustest rahastati lennuraja renoveerimis- ja uuendamistöid, mille eesmärk oli säilitada taristu seisund, mis võimaldab jätkata olemasolevate õhusõidukite liikide ja liiklusmahtude teenindamist, suurendamata oluliselt läbilaskevõimet, ning parandada lennujaama toimimist tipptundidel. Kokkuvõtteks olid rahastatud taristu kasutamisega seoses seega toetuste andmise ajal olemas rahuldavad väljavaated keskpikas perspektiivis.

e) Võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule

(347) La Rochelle'i lennujaam on ilma konkreetsete piiranguteta avatud eri lennuettevõtjatele, kes soovivad seda kasutada. Seega on olemas võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule 2005. aasta suuniste tähenduses.

f) Puudub ühiste huvidega vastuolus olev mõju kaubandusele

(348) Nagu eespool nimetatud, kuulub La Rochelle'i lennujaam 2005. aasta suuniste alusel kategooriasse D. Suuniste punktis 39 on sätestatud, et „väikestele piirkondlikele lennujaamadele (D kategooria) eraldatud toetuste mõju konkurentsi moonutamiseks ning kaubavahetuse mõjutamiseks vastupidiselt ühisele huvile [peetakse] väheseks".

(349) Peale selle on põhjendustes 304 ja 309 selgitatud, et La Rochelle'i lennujaam ei konkureeri oma teeninduspiirkonnas teiste sama ärimudeliga lennujaamadega, mida kõnealused meetmed võiksid kahjulikult mõjutada. Niorti ja Rocheforti lennujaamad teenindavad erinevaid turusegmente ja asendavad teineteist seega ainult osaliselt. Angoulême'i lennujaam ei asu La Rochelle'i lennujaama teeninduspiirkonnas.

(350) Lisaks ei kasutatud asjaomaseid investeeringutoetusi läbilaskevõime oluliseks suurendamiseks, mis oleks muutnud lennujaama liigitust 2005. aasta suuniste alusel. Kõnealuste investeeringutoetuste peamine mõju seisnes seega lennujaama säilitamises, sest ilma nende toetusteta ei oleks ta suutnud tegevust jätkata või oleks seda teinud halvematel tingimustel. Nagu on näidatud tabelis 11, ei suurenenud aga toetuste tulemusel läbilaskevõime, mis oleks tekitanud konkurentsi teiste lennujaamadega.

Tabel 11

Läbilaskevõime reisijate arvuna ajavahemikul 2002–2010

Aasta	Kasutatud läbilaskevõime
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

(351) Samuti ei toimunud pärast investeeringutoetuste andmist lennuettevõtjate olulist ümberkolimist Angoulême'ist La Rochelle'i, samuti ei lõpetatud teenuste osutamist Angoulême'is ega asendatud neid uute teenustega samadesse sihtkohtadesse La Rochelle'ist.

(352) Võttes arvesse kõnealuste toetuste kogu positiivset ja negatiivset mõju, leiab komisjon, et investeeringutoetused ei mõjutanud liikmesriikidevahelist kaubandust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

g) Abi vajalikkus ja proportsionaalsus

(353) Olemasoleva taristu paremasse toimimisse ja optimaalsesse kasutamisse investeerimist peetakse vajalikuks ja proportsionaalseks, eriti kui osa taristust ei ole võimalik kasutada, sest see ei vasta ohutusnormidele, ([80]) või kuna investeering võimaldab kohandada lennujaama vastavalt reisijate arvu prognoositud kasvuga ([81]).

(354) Mis puudutab liiga väikese lennuraja, ruleerimistee ja õhusõidukite seisuplatsidega tehtud tööd, siis oli lennujaama strateegia avada uusi marsruute ja arendada lennuliiklust ning seega oli vaja kõnealust taristut laiendada.

(355) Mis puudutab terminaliga tehtud tööd, siis ei olnud lennujaama taristu sobilik reisijate arvu pideva suurenemisega toimetulekuks, mille tulemusel tekkis viivitusi ja ülekoormus. Seega oli lennujaama suuruse muutmine reisijate sissevooluga toimetulekuks nii vajalik kui ka sellega proportsionaalne.

(356) 5 876 000 euro suurusest investeeringust moodustasid investeeringutoetused 2 986 000 eurot, see tähendab, et abi osakaal on 50,8 %, mis on lennujaama kategooriat arvesse võttes vastuvõetav.

(357) Lisaks nähtub kogu kättesaadavast teabest, et kõnealust abi võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks, kuna ilma selle abita ei oleks kaubandus- ja tööstuskoda suutnud asjaomaseid investeeringuid rahastada ning tal ei olnud võimalik osaleda rahastamises suuremas ulatuses, kui ta seda tegi.

(358) Alljärgnevas tabelis 12 on esitatud ülevaade La Rochelle'i lennujaama netotulust ajavahemikul 2002–2012 ja tema omafinantseerimisvõimest, mis on netotulu ja mitterahaliste kulude (peamiselt kulum ning kohustisteks ja kuludeks tehtud eraldised) summa. Omafinantseerimisvõime hõlmab summasid, mis on saadud ettevõtja tegevuse tulemusena ja mida saab kasutada investeeringute rahastamiseks, ettevõtja käibekapitali, laenude tagasimakseid, hoiuseid ja aktsionäridele makstavaid dividende.

([80]) Komisjoni 16. mai 2006. aasta otsus riigiabi NN 21/2006 kohta – Ühendkuningriik – Derry lennujaam (ELT C 272, 9.11.2006, lk 13), põhjendused 57 ja 58.

([81]) Komisjoni 27. aprilli 2010. aasta otsus riigiabi N 41/2010 kohta – Läti – Riia lennujaama taristusse tehtud investeeringutega seotud riigiabi (ELT C 143, 2.6.2010, lk 22), põhjendused 35–37.

Tabel 12

La Rochelle'i lennujaama netotulu ja omafinantseerimisvõime

(tuhandetes eurodes)

Aasta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tulud	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Kulud	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Netotulu	– 175	– 75	19	– 334	– 738	– 559	– 728	– 771	– 197	– 491	– 496
Omafinant-seerimis-võime	5	228	– 84	5	298	– 195	– 259	– 679	46	– 2	– 30

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

(359) Sellest tabelist nähtub, et aastatel 2002–2012 oli lennujaam kokkuvõttes kahjumis. Lisaks jäi lennujaama omafinantseerimisvõime sel perioodil vahemikku 298 000 eurot kuni –679 000 eurot. Aastatel 2004 ja 2005, mil peaaegu kõik investeeringutoetused maksti, oli lennujaama omafinantseerimisvõime vastavalt vaid –84 000 eurot ja 5 000 eurot, mis oli tehtud investeeringute kuludega võrreldes väga väike (2004. ja 2005. aastal tehtud investeeringute kogukulud olid 5 830 000 eurot) ([82]). Lennujaama tegevusest saadud vahendid olid seega selgelt ebapiisavad, et kõnealuste investeeringute rahastamises märkimisväärses ulatuses osaleda.

(360) Kättesaadavatest andmetest nähtub, et 2004. aastal oli finantstulemus 19 000 eurot ja 2005. aastal –334 000 eurot (nendel aastatel maksti peaaegu kõik investeeringutoetused). Neid näitajaid tuleb võrrelda lennujaama netotuluga pärast toetuste saamist, mis oli 2006. aastal –738 000 eurot ja 2007. aastal –559 000 eurot. Seega oleks kõnealuste investeeringute rahastamine täielikult või märkimisväärses osas lennujaama omavahendite arvelt oluliselt suurendanud lennujaama juba niigi märkimisväärset kahjumit.

(361) Lennujaama pikaajalist kahjumit arvesse võttes on peale selle ebatõenäoline, et kaubandus- ja tööstuskoda oleks suutnud rahastada olulist osa kõnealustest investeeringutest, suurendades oma võlakoormust, mis oli 2005. aastal ligikaudu 226 000 eurot ja 2006. aastal 341 000 eurot ([83]).

(362) Seepärast olid investeeringutoetused vajalikud nende investeeringute tegemiseks, mida neist rahastati. Teiste sõnadega oli neil stimuleeriv mõju, sest ilma toetusteta ei oleks kaubandus- ja tööstuskoda kõnealuseid investeeringuid teinud. Peale selle vastavad need toetused ka proportsionaalsuse põhimõttele, sest kaubandus- ja tööstuskoda ei oleks suutnud oma osalust kõnealuste investeeringute rahastamises oluliselt suurendada.

h) Järeldus investeeringuteks ettenähtud abi siseturuga kokkusobivuse kohta

(363) Käesolevas punktis eelnevalt selgitatud põhjustel leiab komisjon, et ajavahemikul 2001–2005 antud investeeringutoetused kujutavad endast siseturuga kokkusobivat abi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

(364) See järeldus põhineb 2005. aasta suunistes lennujaamadele investeeringuteks ettenähtud abi andmise kohta sätestatud kriteeriumidel. See ei piira mingil viisil La Rochelle'i lennujaamale antava võimaliku tulevase investeeringuteks ettenähtud abi hindamist, mida komisjon võib olla kohustatud tegema 2014. aasta suuniste alusel.

([82]) Prantsusmaa ametiasutuste poolt 14. novembril 2017 vastusena küsimusele 9 esitatud tabel.

([83]) Kaubandus- ja tööstuskoja 14. novembri 2017. aasta täiendava lõpliku vastuse 6. lisa (2001.–2014. aasta äriplaan, laenude ja muude finantskohustiste rida).

7.1.3.2. Tegevusabi kokkusobivus siseturuga

(365) Nagu juba tõendatud, tegi Prantsusmaa ilmselge hindamisvea, väites, et La Rochelle'i lennujaama haldamine tervikuna oli üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine. Eelkõige ei saa La Rochelle'i lennujaama käitaja tegevust, mis seisneb lennujaamas kommertsreisilendude teenindamises, tervikuna käsitada tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena. Sel määral, mil mitmesugused käesoleva hindamisega hõlmatud rahalised toetusmeetmed olid ette nähtud lennujaama tegevuse kui terviku rahastamiseks, ei saa neid käsitada tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest antava finantshüvitisena.

(366) Lisaks, nagu eespool näidatud, ei tulenenud ükski käesolevas uurimises käsitletud rahaline toetusmeede rahalise hüvitamise mehhanismist, mille parameetrid on eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud ning mis hõlmab hüvitise kontrollimise ja läbivaatamise parameetreid ning ülemäärase hüvitise maksmise vältimise ja tagasimaksmise korda. Seega ei vasta kõnealused meetmed kumulatiivsetele tingimustele, mis on sätestatud Euroopa Liidu raamistikus riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena, ([84]) mida käesoleva juhtumi suhtes *ratione temporis* kohaldatakse.

(367) Sellest tulenevalt ei saa neid meetmeid pidada siseturuga kokkusobivaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel.

(368) Komisjon analüüsib käesoleva hindamisega hõlmatud meetmeid ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c sätestatud eri kriteeriumides põhjal.

(369) Kõnealused meetmed on seotud lennujaama toimimise rahastamisega: nullintressimääraga tagasimakstavad ettemaksed, kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna poolt La Rochelle'i lennujaamale aastatel 2001–2005 osutatud teenuste eest liiga väikeste arvete esitamine ning subsiidiumid, mille kaubandus- ja tööstuskoda sai kohalikelt omavalitsustelt La Rochelle'i lennujaama müügiedendusmeetmete toetamiseks.

(370) Need meetmed kujutavad endast tegevusabi sel määral, mil nende eesmärk oli rahastada La Rochelle'i lennujaama tegevust, mitte lennujaamas tehtud konkreetseid investeeringuid. Seda tegevusabi anti ebaseaduslikult enne 4. aprilli 2014, mil jõustusid 2014. aasta suunised, milles komisjon teatas, et ta kohaldab kõnealustes suunistes sätestatud põhimõtteid kõigi pooleliolevate lennujaamadele antud tegevusabi juhtumite suhtes isegi juhul, kui abi anti enne 4. aprilli 2014 ([85]).

(371) 2014. aasta suuniste kohaselt võib enne 4. aprilli 2014 antud tegevusabi tunnistada siseturuga kokkusobivaks kõikide katmata tegevuskulude ulatuses tingimusel, et täidetud on punktis 5.1.2 sätestatud tingimused ([86]). 2014. aasta suuniste jaos 5.1.2 sätestatud tingimusi on analüüsitud allpool.

– *Abi soodustab teatava majandustegevuse arengut*

(372) Tagasimakstavate ettemaksete ja liiga väikeste arvete esitamisega rahastati La Rochelle'i lennujaama tegevuskahjumit ja seega võimaldas see lennujaamal tegevust jätkata. Mis puudutab La Rochelle'i lennujaama müügiedendusmeetmete toetamiseks kohalikelt omavalitsustelt saadud subsiidiume, siis nende eesmärk oli rahastada lennujaama tegevuse arendamiseks võetavaid müügiedendusmeetmeid.

(373) Nagu on juba selgitatud põhjendustes 329 ja 332, on La Rochelle'i lennujaama tegevusel positiivne mõju La Rochelle'i piirkonna majanduslikule arengule ja eeskätt turismisektorile.

(374) 2014. aasta suunistes tunnistatakse, et kohaliku majanduse areng on ühist huvi pakkuv eesmärk, mis võib õigustada tegevusabi andmist lennujaamale enne 4. aprilli 2014, kui on täidetud teatavad tingimused.

(375) Ei saa eitada, et La Rochelle'i lennujaama kaudu on La Rochelle'i piirkonda saabunud hulgaliselt turiste ning et tal on olnud positiivne mõju piirkonnale ja kohalikule majandusele.

([84]) Komisjoni teatis „Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (2011)" (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

([85]) 2014. aasta suuniste punkt 172.

([86]) 2014. aasta suuniste punkt 137.

(376) Seda positiivset mõju hinnati kaubandus- ja tööstuskoja 2008. aasta teatises kontrollitud kasvu strateegia kohta. Teatises on märgitud, et lennujaama majanduslik panus linnastusse vastab kulutustele, mida odavlennuettevõtjaid kasutavad reisijad piirkonnas viibimise ajal kohalikus majanduses teevad (2007. aastal 33 miljonit eurot), ja töökohtade arvule lennujaamas (2008. aastal 167).

(377) 2008. aastal ODIT France'i esitatud lennutransporti ja turismi arengut käsitlevas aruandes oli ära toodud suhtarv, mille põhjal sai hinnata, et 2008. aastal oli La Rochelle'i lennujaama majanduslik kogupanus kohalikku majandusse 100 miljonit eurot. Lisaks oli lennujaamas 2008. aastal 167 töökohta.

(378) Peale selle arvutati ajavahemikul 2006–2014 igal aastal läbi viidud uuringutes kulutused reisija kohta ja kulutused kokku, saades järgmised tulemused.

Tabel 13

Kulutused reisija kohta ja kulutused La Rochelle'i piirkonnas kokku

(eurodes)

Aasta	Kulutused reisija kohta	Kulutused kokku
2006	336	17,8 miljonit
2007	471	33 miljonit
2008	367	27,4 miljonit
2009	Ei hinnatud	Ei hinnatud
2010	532,58	30 miljonit
2011	548,97	35 miljonit
2012	558,62	37 miljonit
2013	482,80	27,4 miljonit
2014	578,44	33 miljonit

Allikas: Prantsusmaa ametiasutused.

(379) Eelnevast tabelist 13 nähtub, et lennujaama majanduslik panus La Rochelle'i piirkonda suurenes ajavahemikul 2006–2014 ning kulutused reisija kohta kasvasid 336 eurolt 2006. aastal 578,44 euroni 2014. aastal.

(380) 2014. aasta suunistes on sätestatud, et kui lennujaam asub samas teeninduspiirkonnas kui teine kasutamata võimsusega lennujaam, tuleb äriplaanis asjakohaste reisijate- ja kaubavedude prognooside põhjal kindlaks teha tõenäoline mõju lennuliiklusele kõnealuses teeninduspiirkonnas asuvates teistes lennujaamades ([87]). La Rochelle'i lennujaam ei konkureeri oma teeninduspiirkonnas teise lennujaamaga, kellel on sama äriplaan. Niorti ja Rocheforti lennujaamad teenindavad erinevaid turusegmente ja asendavad teineteist seega ainult osaliselt (vt põhjendused 308 ja 309). Angoulême'i lennujaam ei asu La Rochelle'i lennujaama teeninduspiirkonnas. Seega võib järeldada, et La Rochelle'i lennuliikluse võimalikku mõju naabruses asuvatele lennujaamadele võeti arvesse ja olulise mõju esinemine välistati.

(381) Seepärast leiab komisjon, et La Rochelle'i lennujaamale antud tegevusabi toetas La Rochelle'i piirkonna majandusliku arengu ja juurdepääsetavuse eesmärki.

([87]) 2014. aasta suuniste punkt 114.

b) Vajadus riigi sekkumiseks ja abi asjakohasus poliitikavahendina

(382) Tegevusabi oli vajalik selle tagamiseks, et La Rochelle'i lennujaama toimimine oleks rahaliselt elujõuline ja et lennujaam jätkaks tegevust. Eelarve seisukohast oli kõnealune abi vajalik, sest lennujaam ei olnud rahaliselt elujõuline ja tal oli rahaliste vahendite puudujääk. Lennujaama tulemusi arvesse võttes ei oleks ta suutnud oma vahenditest ulatuslikumat rahastamist tagada.

(383) 2014. aasta suunistes on tunnistatud, et „väiksematel lennujaamadel [võib] praegustel turutingimustel olla raskusi oma tegevuse rahastamisel ilma riigi vahenditeta" ([88]). Suunistes on täpsustatud, et lennujaamad, mille reisijate arv on väiksem kui 700 000 inimest aastas, ei pruugi suuta katta märkimisväärset osa oma tegevuskuludest. La Rochelle'i lennujaam on üks väiksemaid lennujaamu, sest prognooside kohaselt ei ületa selle reisijate arv 300 000 inimest enne 2020. aastat ja ületas 200 000 inimest alles 2007. aastal.

(384) 2014. aasta suuniste kohaselt tuleb kontrollida, kas võetud meetmete asemel oleks olnud võimalik kasutada muid poliitika- või abivahendeid, mis oleksid konkurentsi vähem moonutanud ([89]). Nagu juba märgitud, oli lennujaamal ajavahemikul 2002–2012 igal aastal suur tegevuskahjum (välja arvatud 2004. aastal). Lennujaama äritegevuse säilitamiseks ja talle toimimiseks vajaliku likviidsuse tagamiseks oli sellises olukorras seega raske ette näha muid vahendeid kui tagastamatud tegevussubsiidiumid, nagu toetused turundusmeetmete jaoks ja liiga väikeste arvete esitamine, ning ilma kindla tagasimaksmistähtajata intressivabad tagasimakstavad ettemaksed.

(385) Seega oli La Rochelle'i lennujaamale antud tegevusabi vajalik ja proportsionaalne.

c) Abi stimuleeriv mõju ja proportsionaalsus

(386) 2014. aasta suuniste kohaselt tuleb kindlaks teha, kas tegevusabi puudumise korral oleks lennujaama majandustegevuse tase märkimisväärselt vähenenud ja kas tegevusabi piirdus abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga ([90]).

(387) Kuna La Rochelle'i lennujaam ei olnud rahaliselt elujõuline, oleks tema tegevust ilma tegevuskulude rahastamiseks võetud toetusmeetmeteta tema rahaliste vahendite tasakaalu viimiseks märkimisväärselt vähendatud või see isegi täielikult lõpetatud. Seega oli abil stimuleeriv mõju 2014. aasta suuniste punkti 124 tähenduses.

(388) Lisaks nähtub tabelist 12, et eri tegevussubsiidiumid piirdusid summadega, mis olid vajalikud lennujaama rahalise elujõulisuse tagamiseks, ega läinud sellest kaugemale. Peale 2004. aasta, mil raamatupidamislik tulem oli positiivne (19 000 eurot), oli see igal aastal negatiivne, mis näitab, et lennujaamale antud tegevusabi ei ületanud tasakaalustatud raamatupidamisliku tulemi säilitamiseks vajalikke summasid.

(389) Kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna tehtud tagasimakstavate ettemaksete konkreetne juhtum tulenes lennujaama eelarve tasakaalu tagamise kohustusest, mis oli kaubandus- ja tööstuskojale kontsessioonilepinguga pandud. Ettemaksete summa määrati kindlaks igal aastal eelarve koostamise ajal, et tagada selle tasakaal. Kaubandus- ja tööstuskodade hallatavate lennujaamade eelarve koostamise suhtes kehtivad ranged menetlused, mille eesmärk on tagada, et eelarvetasakaalu saavutamiseks antavad avaliku sektori toetused piirduvad minimaalselt vajalikuga.

(390) Seega leiab komisjon, et eri tegevussubsiidiumid, mida kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus sai, piirdusid minimaalsega.

d) Konkurentsi moonutamise ja kaubandusele avalduva mõju hindamine

(391) 2014. aasta suuniste kohaselt võtab komisjon enne 4. aprilli 2014 antud tegevusabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel arvesse konkurentsimoonutusi ja mõju kaubandusele ([91]).

([88]) 2014. aasta suuniste punkt 117.
([89]) 2014. aasta suuniste punkt 120.
([90]) 2014. aasta suuniste punktid 124 ja 125.
([91]) 2014. aasta suuniste punktid 131 ja 137.

(392) Ühele liidu lennujaamale antud abi võib avaldada negatiivset mõju kõikidele teistele liidu lennujaamadele. Kõik liidu lennujaamad konkureerivad omavahel lennutranspordi siseturul, püüdes lennuettevõtjaid ligi meelitada. Sellise tegevusabi puhul, mis võimaldab lennujaamal säilitada majandusliku elujõulisuse, sõltub teistele lennujaamadele avalduva üldise mõju suurus abi saava lennujaama tegevuse mahust, mis võib eeskätt väljenduda reisijate ja marsruutide arvus ning lennusagedustes.

(393) Sellega seoses tuleb märkida, et vaatlusalusel perioodil (2001–2012) jäi La Rochelle'i lennujaam väikeseks lennujaamaks. La Rochelle'i lennujaam on üks väiksemaid lennujaamu, sest prognooside kohaselt ei ületa selle reisijate arv 300 000 inimest aastas enne 2020. aastat ja ületas 200 000 inimest aastas alles 2007. aastal. Seega jäi La Rochelle'i lennujaama tegevuse maht tagasihoidlikuks. Kõnealusele lennujaamale antud abi üldine mõju kõikidele teistele lennujaamadele oli seega suhteliselt piiratud.

(394) Teatavale lennujaamale antud tegevusabi mõju teisele lennujaamale on aga suurem juhul, kui need kaks lennujaama asuvad teineteise lähedal. Eeskätt juhul, kui üks neist asub teise teeninduspiirkonnas, on nende vahel eriti tihe konkurents, kuna nad püüavad muuta end atraktiivseks lennuettevõtjate jaoks, kes soovivad asjaomast piirkonda teenindada. Kui mõlemast lennujaamast väljub marsruute samasse sihtpunkti, konkureerivad lennujaamad lisaks ka reisijate pärast, kes soovivad sellesse sihtpunkti reisida ning kellel on selle teekonna läbimiseks vaja teha valik kahe lennujaama vahel.

(395) Angoulême'i lennujaam ei asu samas teeninduspiirkonnas kui La Rochelle'i lennujaam (vt põhjendused 305–307).

(396) Niorti ja Rocheforti lennujaamade puhul leiab komisjon samadel põhjustel kui need, mis on esitatud põhjendustes 308 ja 309, et kõnealused subsiidiumid La Rochelle'i lennujaamale ei moonuta konkurentsi Niorti ja Rocheforti lennujaamadega.

(397) Seega on kõnealusel tegevusabil La Rochelle'i lennujaama naabruses asuvatele lennujaamadele piiratud mõju.

(398) Võttes arvesse kõnealuse abi kogu positiivset ja negatiivset mõju, leiab komisjon, et see abi ei mõjutanud kaubandust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(399) Võttes arvesse eespool esitatud teavet kõnealuse abi mõju kohta konkurentsile ja kaubandusele ning arvestades antud abi olulist panust La Rochelle'i lennujaama piirkonna majanduslikule arengule, eeskätt selle kasulikku mõju kohalikule turismile ja piirkonna ettevõtjatele, leiab komisjon, et kõnealune abi ei kahjustanud konkurentsi ja kaubandust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

e) Järeldus tegevusabi siseturuga kokkusobivuse kohta

(400) Eespool kirjeldatut arvesse võttes on tagasimakstavate ettemaksete, erakorraliste tegevussubsiidiumide, kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna poolt La Rochelle'i lennujaamale aastatel 2001–2005 osutatud teenuste eest liiga väikeste arvete esitamise ning müügiedendusmeetmete jaoks antud subsiidiumide näol tegemist siseturuga kokkusobiva abiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

(401) See järeldus põhineb 2014. aasta suunistes sätestatud konkreetsetel kriteeriumidel, mille alusel hinnatakse lennujaamadele enne 4. aprilli 2014 antud tegevusabi kokkusobivust. See ei piira mingil viisil La Rochelle'i lennujaamale antava võimaliku tulevase investeeringuteks ettenähtud abi hindamist, mida komisjon võib olla kohustatud tegema 2014. aasta suunistes esitatud eeskirjade alusel abi puhul, mida anti pärast 4. aprilli 2014.

7.2. **Lennuettevõtjate kasuks võetud meetmed**

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

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

(403) Et meedet saaks käsitada riigiabina, peavad seega olema täidetud kõik järgmised tingimused:

— abisaaja on ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, see tähendab, et ta tegeleb majandustegevusega;

— meede on antud riigi ressurssidest ja on seostatav riigiga;

— meede annab abisaaja(te)le valikulise eelise;

— meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ning võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

7.2.1.1. Mõiste „ettevõtja“

(404) Selleks, et teha kindlaks, kas hinnatavate meetmete näol on tegemist riigiabiga, tuleb kindlaks määrata, kas abisaajad, Ryanair/AMS ja Jet2, on ettevõtjad ELi toimimise artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ei saa vaidlustada asjaolu, et kõnealuse kahe äriühingu näol on tegemist lennutranspordi- ja reklaamiteenuste osutajatega. Seega tegelevad nad majandustegevusega.

7.2.1.2. Riigi ressursid ja riigiga seostatavus

(405) Mitmesugused ametliku uurimismenetlusega hõlmatud lepingud sõlmiti ühelt poolt lennuettevõtjate ning teiselt poolt kaubandus- ja tööstuskoja vahel.

(406) Kõigepealt soovib komisjon juhtida tähelepanu asjaolule, et kõnealuste meetmete (see tähendab nende lepingute alusel avaliku sektori vahenditest tehtud maksete) riigiga seostatavuse hindamisel ei oma kaubandus- ja tööstuskoja, selle üldosakonna ja selle lennujaamateenuse eristamine tähtsust. Kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus ei ole kaubandus- ja tööstuskojast eraldiseisev juriidiline isik ning eri lepingud sõlmis kaubandus- ja tööstuskoja juhatuse esimees või sõlmiti need tema kontrolli all. Kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus ei ole eraldiseisev üksus, kellel on õigus teha sõltumatuid otsuseid peale lennujaama igapäevase toimimisega seotud otsuste. Sellest järeldub, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel tuleb kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse ning kaubandus- ja tööstuskoja kui terviku tegevust hinnata koos, võttes arvesse nende suhet lennuettevõtjate ja nende tütarettevõtjatega. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et ta on oma otsuste tegemise praktikas seda lähenemisviisi juba järginud ([92]).

(407) Nagu punktis 7.1.1.2 on juba kindlaks tehtud, on kaubandus- ja tööstuskoda avaliku sektori asutus, kelle kõiki vahendeid tuleb käsitada riigi ressurssidena ja kelle kõik otsused on seostatavad riigiga riigiabi käsitleva kohtupraktika tähenduses.

(408) Kaubandus- ja tööstuskoda ning Ryanair väidavad oma märkustes, et kaubandus- ja tööstuskoja ning lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepinguid ei saa käsitada riigiga seostatavatena.

(409) Esiteks vaidlustavad Ryanair ning kaubandus- ja tööstuskoda kõnealuste eri meetmete riigiga seostatavuse, väites, et riik ei mõjuta kaubandus- ja tööstuskodade otsuseid, vaid täidab üksnes järelevalverolli. Ryanairi ning kaubandus- ja tööstuskoja argument põhineb peamiselt asjaolul, et kaubandus- ja tööstuskojad ei ole funktsionaalselt riigistruktuuridesse integreeritud, sest kõik kaubandus- ja tööstuskodade juhtorganite liikmed on kauplejad või äriühingute juhid ning riigi esindajale ei ole neis kohta ette nähtud. Ryanair osutab ka kõrgeima halduskohtuna tegutseva riiginõukogu arvamusele, millest tundub nähtuvat, et kaubandus- ja tööstuskojad on riigist sõltumatud. Selle arvamuse kohaselt ei tähenda asjaolu, et kaubandus- ja tööstuskojad „on riigiga seotud sel määral, mil iga avaliku sektori asutus peab tehniliselt olema seotud teatava juriidilise isikuga, iseenesest alluvussuhte olemasolu“.

(410) Vastupidiselt sellele, mida Ryanair ning kaubandus- ja tööstuskoda oma märkustes väidavad, ei oma asjaolu, et kaubandus- ja tööstuskodasid haldavad kauplejate ja äriühingute juhtide valitud isikud ning riigi esindajatele ei ole ametikohta ette nähtud, tähtsust. Sellega seoses on kaubandus- ja tööstuskojad võrreldavad kohalike ja piirkondlike omavalitsustega, keda haldavad riigist (kitsas tähenduses) sõltumatud kohalikul tasemel valitud ametnikud, mitte teiste avaliku sektori asutuste nimetatud ametnikud. Peale selle koosnevad ka riikide parlamendid valitud esindajatest. Parlamendi näol on aga tegemist demokraatliku riigi ühe tähtsaima avaliku sektori asutusega.

([92]) Eespool joonealuses märkuses nr 12 osutatud komisjoni otsus Nîmes'i lennujaama kohta, põhjendus 306.

(411) Lisaks ei oma mingit tähtsust ka see, mil määral riik (kitsas tähenduses) teeb kaubandus- ja tööstuskodade üle kontrolli, sest need organid ise on avaliku sektori asutused. Kaubandus- ja tööstuskodade olukord erineb riigi osalusega äriühingute omast, kelle puhul Euroopa Kohus selgitas riigiga seostatavuse kriteeriume kohtuotsuses Stardust Marine ([93]). Kui tegemist on meetmega, mille on võtnud riigi osalusega äriühing, kes tegeleb peamiselt majandustegevusega, tuleb kindlaks määrata, kas seda äriühingut näiteks kapitaliosaluse kaudu kontrollivad avaliku sektori asutused on seotud kõnealuse meetme vastuvõtmisega. Kaubandus- ja tööstuskoja olukord on erinev, sest kõnealune asutus tegeleb ise avaliku haldusega või on riiki vahendav organ ja seega avaliku sektori asutus, kes on seaduse alusel loodud üldist huvi pakkuvate ülesannete täitmiseks. Seega, selleks et teha kindlaks, kas kaubandus- ja tööstuskoja tehtud otsus on riigiga seostatav (riigiabi käsitleva kohtupraktika kohaselt laiemas tähenduses), ei ole vaja kindlaks teha, kas mõni teine avaliku sektori asutus (näiteks riik kitsas tähenduses või kohalik omavalitsus) on seotud kõnealuse otsuse vastuvõtmisega. Tegelikult vastab selline otsus igal juhul riigiga seostatavuse kriteeriumile.

(412) Komisjon on oma otsuste tegemise praktikas seda lähenemisviisi varem järginud ja kohtupraktika on seda kinnitanud. Sellest tulenevalt kinnitas komisjon seoses Vari kaubandus- ja tööstuskojaga, et „Prantsusmaa õiguse alusel asutatud avaliku sektori asutusena täidab ta oma ülesandeid piiritletud geograafilisel territooriumil, teda juhib valitud juhtkond ja tema maksutulu pärineb äriregistrisse kantud ettevõtjatelt, seega on tegemist ametiasutusega komisjoni direktiivi 2000/52/EÜ tähenduses. Seega ei ole vaja teha kindlaks, kas tegemist on riigiga seostatavate meetmetega kohtuotsuse Stardust Marine tähenduses“ ([94]). Eelkõige kinnitas Üldkohus seda lähenemisviisi hiljutistes kohtuotsustes, mis käsitlevad Nîmes'i ja Pau kaubandus- ja tööstuskodade poolt lennuettevõtjatele antud abi: „komisjon [võis] põhjendatult [—] kõigi faktiliste asjaolude alusel järeldada, et niisugust kaubandus-tööstuskoda nagu CCIPB tuleb käsitada avalik-õigusliku asutusena, mille kõiki otsuseid tuleb samalaadselt riigi keskaparaadi või kohalike omavalitsuste otsustega käsitleda tingimata riigile omistatavatena“ ([95]). See analüüs kehtib kaubandus- ja tööstuskoja kohta ka käesoleval juhul.

(413) Samuti leiab kaubandus- ja tööstuskoda, et käesoleva juhtumi puhul on elluviidava tegevuse – La Rochelle'i lennujaama käitamise – näol tegemist majandustegevusega, mis toimub tavapärastes erasektori ettevõtjatega konkureerimise tingimustes. See argument on aga ülemäärane, sest miski ei välista seda, et majandustegevust viib ellu riigiasutus, ([96]) nagu kaubandus- ja tööstuskoda ([97]). Peale selle, nagu eespool punktis 7.1.1.2 juba näidatud, on kaubandus- ja tööstuskodade olemasolu ja tegevuse esmane eesmärk täita neile seadusega pandud üldist huvi pakkuvaid ülesandeid. Kaubandus- ja tööstuskodade tööstus- ja kaubandustegevus täiendab nende üldist huvi pakkuvaid ülesandeid ning selle eesmärk on aidata neil kõnealuseid ülesandeid täita.

(414) Kõikidel eespool esitatud põhjustel ei oma kaubandus- ja tööstuskoja argumendid tähtsust ning eri lepinguid, mille kaubandus- ja tööstuskoda sõlmis ja mida käesolevas uurimises käsitletakse, tuleb pidada riigiga seostatavateks ja riigi ressursside kasutamist hõlmavateks.

(415) Kogu eespool kirjeldatu põhjal leiab komisjon seega, et kõnealuste lepingute sõlmimine hõlmab riigi ressursside kasutamist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja et otsused need lepingud sõlmida on riigiga seostatavad.

7.2.1.3. Valikuline eelis Buzzi ja easyJeti kasuks

(416) Mis puudutab Buzzi, siis nagu on märgitud punktis 3.2.2.3, selgitas Prantsusmaa, et Buzzile turundamisega seotud makseid ei tehtud, sest temaga seotud müügiedendusmeetmed ja teavitamiskulud, millele kontrollikoja aruandes on osutatud, on tegelikult seotud teavitamistegevusega, mis toimus Maison de la France'i, mitte Buzziga sõlmitud lepingu alusel. Lisaks ei olnud need müügiedendusmeetmed seotud Buzziga. Seega hajutati ametliku uurimismenetluse käigus komisjoni kahtlused seoses sellega, et Buzzile võidi anda abi.

([93]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 52.

([94]) Vt komisjoni 22. juuni 2006. aasta otsus riigiabijuhtumi N 563/2005 kohta – Prantsusmaa – Abi Ryanairile Touloni ja Londoni vahelise lennuteenuse osutamiseks (ELT C 204, 26.8.2006, lk 4), põhjendus 16.

([95]) Vt eespool joonealuses märkuses nr 53 osutatud kohtuotsus Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-53/16, punktid 85–89. Vt eespool joonealuses märkuses nr 53 osutatud kohtuotsus Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-165/15, punkt 101.

([96]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 23. aprill 1991, Höfner ja Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punkt 21.

([97]) Vt eespool joonealuses märkuses nr 53 osutatud kohtuotsus Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-53/16, punktid 90–91.

(417) Mis puudutab easyJeti, siis nagu on osutatud punktis 3.2.2.4, selgitas Prantsusmaa, et vastupidiselt kontrollikoja aruandes esitatud teabele ei saanud easyJet müügiedendus- või reklaamiteenusteks rahalisi vahendeid. Seega hajutati ametliku uurimismenetluse käigus komisjoni kahtlused seoses sellega, et easyJetile võidi anda abi.

7.2.1.4. Uurimisalusel perioodil kaubandus- ja tööstuskojaga sõlmitud lepingutega Flybe'ile ja Aer Arannile antud valikuline eelis

(418) Lennuettevõtjatega Flybe ja Aer Arann sõlmitud lepingutega nähti ette oluline allahindlus tasudest, mis kujutab endast eelist nende lennuettevõtjate kasuks.

(419) Lepingud sõlmiti tingimustel, mis olid sätestatud kaubandus- ja tööstuskoja 27. märtsi 2008. aasta otsuses tasude kohta, millega nähti ette lennujaamatasude järk-järgult vähenevate allahindluste süsteem, mis toimib kolme aasta jooksul uute marsruutide avamise puhul või olemasolevate marsruutide jätkuva teenindamise puhul talvisel lennuhooajal.

(420) Sellest järeldub, et allahindluste kava kohaldati kõikide lennuettevõtjate suhtes, kes La Rochelle'i lennujaamas tegutsesid või soovisid seal tegutseda ja kes vastasid 27. märtsi 2008. aasta tasusid käsitlevas otsuses sätestatud tingimustele. Iga lennuettevõtja võis saada neid allahindlusi uute marsruutide avamise eest või olemasolevate marsruutide jätkuva teenindamise eest talvisel lennuhooajal. Peale selle ei viita miski sellele, et nende tingimuste alusel oleks allahindluse saamise võimalus piirdunud teatavate lennuettevõtjatega.

(421) Kuna allahindluste kava oli kavandatud ja seda kohaldati mittediskrimineerivalt, ei ole Flybe'ile ja Aer Arannile antud eelis seega valikuline ([98]). Sellest tulenevalt ei ole Flybe'i ja Aer Aranni suhtes kohaldatava allahindluste kava näol tegemist abiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, sest valikulisuse kriteerium ei ole täidetud.

7.2.1.5. Ryanairi/AMSi ja Jet2 soodustava eelise olemasolu uurimisalusel perioodil kaubandus- ja tööstuskojaga sõlmitud lepingutes

(422) Seoses Ryanairi vabastamisega lennuraja valgustamise tasudest selgus ametliku uurimismenetluse käigus, et vabastus tulenes asjaolust, et Ryanair teenindas päeval toimunud lende ega vajanud seetõttu valgustuse kasutamist. Seega ei hõlma see vabastus majanduslikku eelist Ryanairi kasuks.

(423) Mis puudutab Ryanairiga sõlmitud järjestikuste lepingute, eelkõige lepinguga nr 1 ette nähtud maapealset teenindust, siis hajutati ametliku uurimismenetluse käigus komisjoni kahtlused seoses nende teenuste tegeliku olemasoluga. Nagu on märgitud põhjenduses 72, tegutses kaubandus- ja tööstuskoda vaid vahendajana Ryanairi ja maapealse teeninduse ettevõtja Atlantica vahel ning lepingus nr 1 üksnes täpsustati Atlantica kehtestatud hinnad. Seega ei hõlma Ryanairiga sõlmitud järjestikuste lepingutega ette nähtud maapealne teenindus majanduslikku eelist Ryanairile.

(424) Seoses muude meetmetega peab komisjon selle kindlakstegemiseks, kas sõlmitud lepingutega anti asjaomastele lennuettevõtjatele eelis, põhimõtteliselt uurima, kas tavapärastes turumajanduse tingimustes tegutsev lennujaama käitaja oleks sarnases olukorras sõlminud samalaadsed või samasugused ärilepingud kui need, mille sõlmis kaubandus- ja tööstuskoda.

(425) Seoses kõnealuste lepingute hindamisega tuleb tähele panna, et nii nendes lepingutes abi olemasolu kui ka selle summa hindamisel on vaja arvesse võtta lepingute allkirjastamise ajal kehtinud olukorda ([99]). Selle kindlakstegemiseks, kas lennujaama käitaja käitus kasumi väljavaatest lähtuva turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investorina, ([100]) tuleb sõlmitud lepinguid seega hinnata kõikide kõnealuste ajavahemike puhul, see tähendab nende allkirjastamise ajal.

([98]) Vt muu hulgas kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. detsember 2016, komisjon *vs.* Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punktid 40–67.

([99]) Vt eespool joonealuses märkuses nr 94 osutatud kohtuotsus Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-165/15, punktid 71–72.

([100]) Vt joonealuses märkuses nr 30 osutatud kohtuotsus Alfa Romeo, punkt 20, ja joonealuses märkuses nr 30 osutatud kohtuotsus Alitalia *vs.* komisjon, punkt 84.

(426) Pärast mitmesuguste metodoloogiliste kaalutluste uurimist seoses meetodiga, mida kohaldatakse ühelt poolt aruka ettevõtja põhimõtte kohaldamise ja teiselt poolt äriplaanide rekonstrueerimise suhtes, analüüsib komisjon kõnealuseid eri meetmeid.

a) Metodoloogilised kaalutlused seoses aruka ettevõtja põhimõtte kohaldamise meetodiga

(427) Aruka ettevõtja põhimõtte kohaldamise meetodi kindlakstegemiseks tuleks uurida järgmisi metodoloogilisi küsimusi.

— 1) Kas turundusteenuste ja lennujaamateenuste lepinguid tuleks analüüsida eraldi või koos?

— 2) Kui asjakohane on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte rakendamisel kasumlikkuse suurenemise analüüsi puhul ametliku uurimismenetluse raames uuritavate lennujaamateenuste lepingute tingimuste ja muudes lennujaamades küsitavate tasude võrdlusanalüüs?

— 3) Millist kasu võis hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja turundusteenuste lepingu sõlmimise tulemusel oodata?

— 4) Millise tähtaja oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja lennujaamateenuste lepingu ja/või turundusteenuste lepingu sõlmimise eeliste hindamisel valinud?

1) Lennujaamateenuste lepingute ja turundusteenuste lepingute ühine analüüsimine

(428) Turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamisel peab komisjon kindlaks tegema, kas kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid, millele on osutatud tabelis 9, tuleks hinnata koos ([101]).

(429) Prantsusmaa on märkinud, et ta nõustub ([102]) menetluse algatamise otsuses järgitud lähenemisviisiga, mille kohaselt analüüsiti ühiselt sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid koos.

(430) Ryanair aga vaidlustas selle lähenemisviisi, sest tema arvamuse kohaselt tuleks AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepinguid analüüsida Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepingutest eraldi. Ka AMS leiab, et lepingud, mille ta kaubandus- ja tööstuskojaga sõlmis, hõlmavad täiendavat ärihuvi, mis on lennujaamateenustega hõlmatust eraldiseisev.

(431) Seepärast on asjakohane kaaluda, kas turundusteenuste lepingutega hõlmatud huvi on lennujaamateenuste lepingutega hõlmatust eraldiseisev, nagu väidab Ryanair. Sellele küsimusele vastamiseks tuleb käsitleda järgmisi punkte.

— Kas Ryanairi ja tema tütarettevõtjat AMSi tuleks majandusliku eelise olemasolu kindlakstegemisel käsitleda eraldi või koos?

— Millist ülesannet kaubandus- ja tööstuskoda turundusteenuste ostmisel täitis?

— Kas lennujaamateenuste lepingud ja turundusteenuste lepingud on omavahel lahutamatult seotud?

Ryanairi ja AMSi koos või eraldi analüüsimine majandusliku eelise olemasolu kindlakstegemiseks

(432) Mis puudutab ühelt poolt kaubandus- ja tööstuskoja ning teiselt poolt Ryanairi ja AMSi vahel sõlmitud lepinguid, siis peab komisjon kõigepealt otsustama, kas majandusliku eelise kindlakstegemisel, millest nad võisid kasu saada, tuleks Ryanairi ja tema tütarettevõtjat AMSi lepingute sõlmimise ajal käsitleda eraldi või koos.

([101]) Tuleb täpsustada, et lennujaamateenuste lepingute ja turundusteenuste lepingute ühise hindamise küsimus ei kehti Jet2 puhul. Kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus sõlmis Jet2ga ainult ühe lepingu, mille sätted käsitlesid lennujaamateenuseid ja turundustoetuse maksmist.

([102]) Prantsusmaa 13. aprilli 2012. aasta vastuse punkt 253.

(433) Kõigepealt märgib komisjon, et lepingute sõlmimise ajal oli AMS Ryanairi sajaprotsendilises omanduses olev tütarettevõtja, kelle juhtkonna liikmed olid Ryanairi kõrgemad juhid, ([103]) ning et ettevõtja loomise ainus eesmärk oli pakkuda turundusteenuseid Ryanairi veebisaidil ja muu tegevus tal puudus. AMS tegutses Ryanairi huvides ja tema kontrolli all ning AMSi kasum läks Ryanairile dividendidena või ettevõtja väärtuse suurenemise vormis. Seega võib eeldada, et Ryanairil oli AMSi käitumisele otsustav mõju.

(434) Kuigi turundusteenuseid osteti kõigepealt Ryanairiga 1. detsembril 2003 ja 1. jaanuaril 2004 sõlmitud kahe lepingu alusel, siis järgnevalt ostis kaubandus- ja tööstuskoda turundusteenuseid 1. aprillil 2006 sõlmitud lepingu alusel AMSilt. Asjaolu, et AMS asendas Ryanairi kaubandus- ja tööstuskojale turundusteenuste osutajana, näitab samuti, et Ryanair ja tema tütarettevõtja AMS on kaubandus- ja tööstuskojaga sõlmitud eri lepingute puhul omavahel seotud.

(435) Lisaks märgib komisjon, et kõikide AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepingute eesmärgina on täpsustatud, et need on seotud üksnes Ryanairi kohustusega teenindada lende La Rochelle'i lennujaamast.

(436) Kuigi AMS viib ellu erinevat tegevust kui Ryanair, ei varja see asjaolu, et need kaks tegevust – lennuettevõtjate toimimine ja nende reklaamimine – täiendavad teineteist väga suures ulatuses.

(437) Samuti juhib komisjon tähelepanu sellele, et ta on oma otsuste tegemise praktikas seda lähenemisviisi juba järginud ([104]) ning et seda toetab kohtupraktika ([105]).

(438) Kõikidel nendel põhjustel leiab komisjon seega, et majandusliku eelise olemasolu väljaselgitamisel tuleks käsitleda Ryanairi ja AMSi kasuks võetud meetmeid koos, sest Ryanairi ja AMSi näol on tegemist ühe kõnealustest meetmetest kasu saajaga ([106]).

Kaubandus- ja tööstuskoja täidetav ülesanne turundusteenuste ostmisel

(439) Üks lähenemisviisi oleks eeldada, et kaubandus- ja tööstuskoda sõlmis turundusteenuste lepingud lennujaama käitajana, ([107]) ning seega võrrelda tema tegevust kasumi väljavaatest lähtuva hüpoteetilise lennujaama käitaja omaga.

(440) Teine lähenemisviis oleks eeldada, et kaubandus- ja tööstuskoda tegutses asutusena, kellele on pandud üldist huvi pakkuva ülesande täitmise kohustus, nimelt La Rochelle'i ja selle piirkonna majandusliku arengu tagamine, ning et ta ostis asjaomaseid turundusteenuseid selle ülesande täitmiseks, sõltumata asjaolust, et ta on La Rochelle'i lennujaama käitaja. Kõnealune teine lähenemisviis põhineb asjaolul, et kaubandus- ja tööstuskojale on seadusega pandud selline majandusliku arengu tagamise ülesanne.

([103]) Vt Aquitaine'i piirkondliku auditikoja 19. oktoobril 2006 väljaantud aruanne Pau-Béarni kaubandus- ja tööstuskoja kohta, milles on eelkõige järeldatud, et „AMS on vaid Ryanairi haru, mida haldavad kaks Ryanairi kõrgemat juhti". Aruanne on kättesaadav aadressil www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf .

([104]) Vt sellega seoses joonealuses märkuses nr 12 osutatud komisjoni otsus Pau lennujaama kohta, eelkõige põhjendus 290; komisjoni 29. juuli 2016. aasta otsus (EL) 2017/1861, milles käsitletakse riigiabi SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itaalia – Sardiinia lennujaamadele antav hüvitis avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest (üldist majandushuvi pakkuv teenus) (ELT L 268, 18.10.2017, lk 1), eelkõige põhjendus 353.

([105]) Vt eespool joonealuses märkuses nr 53 osutatud kohtuotsus Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-165/15, punkt 184, ja eespool joonealuses märkuses nr 53 osutatud kohtuotsus Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-53/16, punktid 207–212.

([106]) Seepärast kasutab komisjon hinnangu ülejäänud osas meetmetest kasu saaja tähistamiseks mõnikord nimetust „Ryanair/AMS".

([107]) Ilma et see kahjustaks avaliku kohaliku majandusarengu poliitika eesmärkide saavutamist, mida käitaja võis kõnealuste lepingute sõlmimisel taotleda.

(441) Selle alternatiivse lähenemisviisi puhul tuleb kontrollida nii seda, et kõnealuste teenustega täidetakse avaliku sektori hankija „tegelikku vajadust“ (näiteks kuna need võivad olla seotud eesmärgiga maksimeerida piirkonna arenguks makstud abi majanduslikku mõju), kui ka seda, et neid hangiti hinnaga, mis on madalam või sama kui „turuhind“, ([108]) olenemata sellest, kas turuhind määrati pakkumismenetluse või mõne muu meetodi põhjal.

(442) Komisjon märgib, et ei Prantsusmaa ([109]) ega kaubandus- ja tööstuskoda ([110]) väitnud oma tähelepanekutes sõnaselgelt, et nad lähtusid turundusteenuste lepingute sõlmimisel avaliku poliitika eesmärkidest.

(443) Prantsusmaa küll väitis põhjenduses 210, et meetmed võimaldavad lennujaama tegevusel avaldada positiivset mõju piirkonna arengule ning et ta peab seega loomulikuks, et kohalikud ja piirkondlikud ametiasutused, kes püüavad arendada majandust ja turismi oma territooriumil, kasutavad teenuseid, mis võimaldavad neil seda reklaamida ja külalisi ligi meelitada. Komisjon märgib aga, et kaubandus- ja tööstuskoda seda väidet ei kinnitanud (vt põhjendus 445) ja selle kaaluvad üles ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse kohta esitatud märkused, mis on esitatud põhjenduses 212 ja milles Prantsusmaa väitis, et „mis puudutab kaalutlusi, millest tulenevalt kaubandus- ja tööstuskoda sõlmis uurimisalused lepingud, siis võimaldas La Rochelle'i lennujaama ja piirkonna, samuti lennujaama teenindatavate sihtkohtade reklaamide avaldamine veebisaidil, millel on nii palju külastajaid kui Ryanairi omal, meelitada ligi täiendavaid kliente ning kaubandus- ja tööstuskoda, kes soovis lennujaama liiklust ja seega tulusid suurendada, loomulikult kasutas seda võimalust“. Prantsusmaa lisab, et „La Rochelle'i lennujaama seisukohast on tema turunduse toetamise strateegia olnud tulemuslik, sest see on toonud kaasa reisijate arvu suure kasvu asjaomasel ajavahemikul, mille tagajärjel on lennujaamatasud ja lennundusega mitteseotud tulud stabiilselt kasvanud [—]“.

(444) Lisaks märgib komisjon, et käesoleval juhul ei ole Prantsusmaa peale eelmises põhjenduses osutatud üldiste piirkonna arenguga seotud kaalutluste täpsustanud, kuidas ta mõõtis lennuettevõtjatele rahaliste vahendite andmist avaliku huvi eesmärgi täitmiseks, mida ta samuti täpselt ei määratlenud ja mille kohta ta ei esitanud mõõdetavaid kriteeriume. Seega täheldab komisjon, et Prantsusmaa ei esitanud eelnevat arvandmeid sisaldavat majandusanalüüsi, mille põhjal oleks võimalik põhjuslikult seotult ja üheselt mõistetavalt kindlaks teha rahastamismeetmete majanduslik mõju piirkonna arenguga seotud avaliku huvi eesmärgile.

(445) Kaubandus- ja tööstuskoda omalt poolt esitas argumente, mis toetavad esimest lähenemisviisi. Oma 4. juuni 2012. aasta tähelepanekutes märkis kaubandus- ja tööstuskoda, et „kaubandus- ja tööstuskoda ajendas [turundus] lepinguid sõlmima väljavaade saada kasumit“. Samuti märkis kaubandus- ja tööstuskoda, et „kaalutlused, mille põhjal kaubandus- ja tööstuskoda uurimisalused lepingud sõlmis, olid oma laadilt puhtärilised ning ärilisi eeliseid, mille need lepingud lennujaamale annaksid, oli nõuetekohaselt hinnatud. La Rochelle'i lennujaama ja piirkonna, samuti lennujaama teenindatavate sihtkohtade reklaamide avaldamine veebisaidil, millel on nii palju külastajaid kui Ryanairi omal, võimaldas meelitada ligi täiendavaid kliente välisriikidest ning kaubandus- ja tööstuskoda, kes soovis lennujaama liiklust ja seega tulusid suurendada, loomulikult kasutas seda võimalust“. Samades tähelepanekutes järeldas kaubandus- ja tööstuskoda, et „lisaks lennujaama maine ja tema teenindatava piirkonna atraktiivsuse parandamisele toetasid La Rochelle'i lennujaama ja AMSi sõlmitud turunduslepingud ka üldist kasumlikkust, mida suhe Ryanairiga pakub [—], sest kõnealune reklaamimine andis täiendavaid lennundusega seotud ja mitteseotud tulusid välisreisijatelt, kes Ryanairiga lennujaama lendasid ning keda see suunatud ja tõhus reklaam sellesse sihtkohta meelitas“. Need tegurid näitavad, et kaubandus- ja tööstuskoja väitel tuleks tema tegevust hinnata samamoodi kui lennujaama käitaja oma ([111]).

(446) Komisjon on arvamusel, et kahest eespool nimetatud lähenemisviisist tuleks kohaldada esimest. Tavapraktikana sõlmib lennujaama käitaja oma majandustegevuse käigus lennuettevõtjatega kokkuleppeid, milles sätestatakse eri tasud ning millega teatavatel juhtudel pakutakse nendele lennuettevõtjatele märkimisväärseid stiimuleid ja turundustoetust ([112]). Sellega seoses leiab komisjon, et põhimõtteliselt kuulub turunduslepingute sõlmimine lennujaama käitaja majandustegevuse alla ([113]).

([108]) Vt nt kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 28. jaanuar 1999, BAI *vs.* komisjon, T-14/96, ECLIU:EU:T:1999:12, punktid 75 ja 76, ja kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 5. august 2003, P & O European Ferries (Vizcaya), SA ja Diputación Foral de Vizcaya *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-116/01 ja T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, punkt 117.

([109]) Vt põhjendused 205–214.

([110]) Vt põhjendused 171–177.

([111]) Seega ei ole vaja teha kindlaks turuhinda, mida Prantsusmaa või kaubandus- ja tööstuskoja oleks pidanud piirkonna majanduse arendamiseks maksma, sest Prantsusmaa ning kaubandus- ja tööstuskoda ei järginud teist lähenemisviisi.

([112]) 2014. aasta suuniste punkt 7.

([113]) Samuti tuleb tähele panna, et 2014. aasta suuniste punkti 3.5 kohaselt tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva eraõigusliku ettevõtja põhimõtte kohaldamisel võtta hindamisel arvesse stiimuleid ja turundustoetust.

(447) Seepärast tuleks lennuettevõtjatele antud eelise olemasolu kindlaksmääramisel järgida esimest lähenemisviisi, millele on osutatud põhjenduses 439 ning mis seisneb selles, et kaubandus- ja tööstuskoja käitumist võrreldakse hüpoteetilise turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja omaga, kes lähtub väljavaatest saada kasumit ning käitab kaubandus- ja tööstuskoja asemel La Rochelle'i lennujaama. Komisjon juhib tähelepanu asjaolule, et seda lähenemisviisi on juba järgitud 2014. aasta suunistes ([114]) ja tema hiljutises otsuste tegemise praktikas, ([115]) mida on kinnitanud kohtupraktika ([116])

(448) See järeldus, mis tehti Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute puhul, kehtib samadel põhjustel ka Jet2ga sõlmitud lepingute puhul.

Turundusteenuste lepingute ja lennujaamateenuste lepingute lahutamatu seotus

(449) Komisjon on teinud kindlaks kaks stsenaariumit. Esimeses stsenaariumis sõlmitakse üks või mitu turundusteenuste lepingut samal ajal kui lennujaamateenuste leping ning nende puhul on tegemist ühe kokkuleppega. Sellisel juhul hinnatakse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet kõikide kokkuleppe osaks olevate lepingute puhul. Teises stsenaariumis ei sõlmita turundusteenuste lepingut (lepinguid) samaaegselt lennujaamateenuste lepinguga. Sellisel juhul keskendutakse kokkuleppe hindamisel üksnes turundusteenuste lepingutele. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte hindamisel võetakse aga arvesse turunduslepingute sõlmimise ajal kehtinud lennujaamateenuste lepingut, et hinnata kaubandus- ja tööstuskoja tulusid.

(450) Seepärast leiab komisjon, et hinnata tuleks igat tabelis 9 osutatud turundusteenuste lepingut, et teha kindlaks, kas need võivad olla lahutamatult seotud ühe või enama lennujaamateenuste lepinguga või vastavalt olukorrale isegi muude turundusteenuste lepingutega. Kõnealuse lahutamatu seose hindamiseks peab komisjon vajalikuks esitada järgmised tähelepanekud.

(451) Esiteks ei välista asjaolu, et kaubandus- ja tööstuskoda sõlmis mõned turundusteenuste lepingud AMSi ja mitte Ryanairiga, turundusteenuste lepingute hindamist koos lennujaamateenuste lepingutega. Mõlemat liiki lepingud sõlmisid samad pooled, sest nagu tehti kindlaks põhjendustes 432–438, tuleb Ryanairi ja AMSi käsitada ühe majandusüksusena.

(452) Muud allpool kirjeldatud tegurid osutavad väga tihedale seosele teatavate koos sõlmitud turundusteenuste lepingute ja lennujaamateenuste lepingute vahel.

(453) Esiteks märgib komisjon, et menetlus, mille alusel AMSi või Ryanairiga turunduslepingud sõlmiti, on tihedalt seotud Ryanairiga lennujaamateenuste lepingute sõlmimisega.

(454) Nagu on näidatud tabelis 9, sõlmiti enamik turundusteenuste lepinguid peaaegu samal ajal kui lennujaamateenuste leping. Näiteks turundusteenuste lepingud, mis sõlmiti Ryanairiga 1. detsembril 2003 ja 1. jaanuaril 2004 allkirjastati praktiliselt samal ajal kui 10. detsembri 2003. aasta lennujaamateenuste leping. Samamoodi allkirjastati AMSiga 1. mail 2006 sõlmitud leping vaid üks kuu pärast 1. aprilli 2006. aasta lennujaamateenuste lepingut ning see jõustus 1. mail 2006 samasuguse kolmeaastase kehtivusajaga.

(455) Peale selle ei viinud kaubandus- ja tööstuskoda läbi pakkumismenetlust ega kaalunud tegelikult teisi teenuseosutajaid peale AMSi või Ryanairi, mis tugevdab veelgi lahutamatut seost mõlemat liiki lepingute sõlmimise menetluste vahel.

(456) Teiseks kinnitab lepingute sisu uurimine turundusteenuste lepingute ja nende marsruutide tihedat seotust, mida Ryanair La Rochelle'i lennujaamast teenindab.

(457) Esiteks keskenduvad AMSi teenused, isegi kui nende eesmärk on reklaamida La Rochelle'i ja selle piirkonda, üksnes Ryanairi ja mitte teiste lennuettevõtjate marsruutidele.

([114]) 2014. aasta suuniste punkt 53.
([115]) Vt nt komisjoni otsus (EL) 2015/1227, põhjendused 314–330.
([116]) Vt eespool joonealuses märkuses nr 53 osutatud kohtuotsus Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-165/15, punktid 329–334.

(458) Järgmiseks osutab nende turundusteenuste hindamine, mida AMS pidi osutama, ka seda, et lepingu kohaselt osutatakse neid teenuseid ainult Ryanairi veebisaidil, mida mitmes turundusteenuste lepingus kirjeldatakse kui „peamist turundusvahendit“, ([117]) ja eeskätt selle saidi nendel versioonidel, mis on juurdepääsetavad riikidest, kust Ryanair La Rochelle'i suunduvaid marsruute teenindab. Eri turunduslepingute tingimuste kohaselt hõlmavad AMSi osutatavad turundusteenused järgmist: i) Ryanairi veebisaidi La Rochelle'i sihtkoha lehel linkide esitamine, ii) Ryanairi veebisaidi Ühendkuningriigi, Belgia, Madalmaade, Portugali, Iirimaa ja Norra (mis on Ryanairi La Rochelle'i lennujaama marsruutide lähtekohad) versioonide kodulehel lingi esitamine kaubandus- ja tööstuskoja määratud veebisaidile, iii) Ryanairi veebisaidi La Rochelle'i sihtkoha lehe rubriigis „Five things to do“ tekstilõikude esitamine, iv) Ryanairi veebisaidi briti ja iiri tellijatele La Rochelle'i reklaamivate e-kirjade saatmine, ([118]) v) Ryanairi veebisaidi Norra ja Portugali versioonide kodulehel La Rochelle'i tutvustamine ([119]). Ryanairi veebisait on aga kavandatud peamiselt platvormina, kus müüakse pileteid Ryanairi teenindatavatele marsruutidele, ja alles väga teisejärguliselt on see vahend, mille abil reklaamida Ryanairi teenindatavaid sihtkohti, sealhulgas La Rochelle'i ([120]).

(459) Peale selle, nagu on selgitatud põhjendustes 81–114, sisaldavad Ryanairiga sõlmitud turundusteenuste lepingud (lepingud A ja B) Ryanairi kohustust teenindada teatavaid marsruute, samal ajal kui AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepingutes D, G, H, I, J ja K on sõnaselgelt märgitud, et need „tulenevad Ryanairi kohustusest teenindada“ ([121]) teatavaid lennuliine, mida on käsitletud nende lepingute aluseks olevates lennujaamateenuste lepingutes. Need klauslid näitavad, et turundusteenuste lepingut ei oleks sõlmitud, kui Ryanair ei oleks turundusteenuste lepinguga hõlmatud marsruute teenindanud. Seda järeldust ei seata kahtluse alla lepingute C, E ja F puhul, mis olid üksnes eelnevate lepingute muudatused ja mille uued sätted ei tekita küsimust selles, et Ryanairi poolt eespool nimetatud marsruutide käitamise ja turundusteenuste vahel on seos.

(460) Samuti määratakse Ryanairile teatavate turundusteenuste lepingute (lepingud A ja B) alusel makstavad summad kindlaks tema tehtavate edasi-tagasilendude põhjal. Seda illustreerib Ryanairiga sõlmitud lepingu A artikkel 3, milles on märgitud, et „kui Ryanair ei saavuta igal kalendriaastal aasta keskmisena lennukite 60 % täituvust vähemalt 340 edasi-tagasilennul [—], arvutatakse makse ümber proportsionaalselt veetud reisijate arvuga“ ([122]). Selle sätte lisamine näitab, et turundusteenuste lepingute põhieesmärk ei ole üldiselt mitte reklaamida La Rochelle'i ja selle piirkonda, vaid täpsemalt aidata Ryanairil täita mõõdetavat eesmärki seoses reisijate La Rochelle'i vedamisega.

(461) Eespool kirjeldatud kaalutlustest järeldub, et kõnealuste turundusteenuste lepingutega ette nähtud teenused on tihedalt seotud Ryanairi pakutavate lennutransporditeenustega, millele on osutatud turundusteenuste lepingutes ja mida on käsitletud vastavates lennujaamateenuste lepingutes. Ilmselgelt ei ole turundusteenuste lepingud üldiselt ja kaudselt ette nähtud La Rochelle'i tehtavate puhkuse- ja ärireiside arvu suurendamiseks, vaid need on konkreetselt suunatud inimestele, kes võivad tõenäoliselt kasutada turundusteenuste lepingutega hõlmatud Ryanairi transporditeenuseid, mis tähendab seda, et nende põhieesmärk on reklaamida neid teenuseid.

(462) Turundusteenuste lepingud on seega lahutamatult seotud nendega koos sõlmitud lennujaamateenuste lepingutega ja neis käsitletud lennutransporditeenustega. Samuti nähtub eespool kirjeldatud asjaoludest, et miski ei toeta hüpoteetilist väidet, et kõnealuste marsruutide (ja seega ka nendega seotud lennujaamateenuste lepingute) puudumise korral oleks turundusteenuste lepingud siiski sõlmitud.

([117]) AMSiga sõlmitud 1. aprilli 2006. aasta ja 17. septembri 2009. aasta lepingud.

([118]) AMSiga sõlmitud 1. aprilli 2006. aasta, 17. septembri 2009. aasta ja 25. veebruari 2010. aasta lepingud.

([119]) 25. veebruari 2010. aasta lepingu muudatused.

([120]) Kuna turismi reklaamimiseks ette nähtud Ryanairi veebisaidi osa on väga väike ja La Rochelle'i piirkond on vaid üks kümnetest Ryanairi veebisaidil äriliste müügiedendusmeetmetega hõlmatud sihtkohtadest, on La Rochelle'i piirkonna reklaamimise tähtsus Ryanairi veebisaidil palju väiksem kui piletite ja lennuettevõtja teenuste müügil.

([121]) Turundusteenuste lepingute artikkel 1, milles on käsitletud lepingute eesmärki ja täpsustatud: „Käesolev leping tuleneb Ryanairi kohustusest teenindada marsruute [—]“.

([122]) Ingliskeelne originaaltekst: „… if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year … the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried …“.

(463) Ühtlasi tuleb tähele panna, et Prantsusmaa ise on rõhutanud turundusteenuste lepingutes sätestatud maksete ja lennuettevõtjate teenindatavate marsruutide vahelist seost: „Lennujaama arendamine sõltub täielikult seda kasutavate reisijate arvu kasvust, seega on vaja korraldada reklaamikampaaniaid, mille eesmärk on suurendada teadlikkust lennujaama teenindatavatest marsruutidest, piirkonna vaatamisväärsustest jne. Reklaamide avaldamine suure külastajate arvuga veebisaitidel on seega äärmiselt oluline teenus kõikide kasvavate piirkondlike lennujaamade jaoks. See vajadus on eeskätt odavlennuettevõtjate seas kaasa toonud tava pakkuda lennujaamadele turundus- ja reklaamiteenuseid“ ([123]) (komisjoni lisatud rõhuasetus). Sellest väitest ilmneb, et turundusteenuste lepingutes sätestatud maksed olid kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi marsruutide teenindamise ja arendamisega seotud ärisuhete lahutamatu osa. Samuti võib sellest järeldada, et nende maksete eesmärk ei olnud mitte ainult soodustada La Rochelle'i ja selle piirkonna külastamist üldiselt, vaid eelkõige reklaamida neid marsruute, mida lennuettevõtjad La Rochelle'i lennujaamast teenindavad.

(464) Eespool kirjeldatut arvesse võttes tugineb komisjon tabelis 9 osutatud lepingute hindamisel tõendite kogumile, mis käsitleb muu hulgas seda, kas järgmised elemendid olid identsed või sarnased: i) lepingute allkirjastamise kuupäev, ii) asjaomane geograafiline marsruut (asjaomased geograafilised marsruudid), iii) lepingutes osutatud reisijate arv, iv) ristviited turundustegevuse ja reisijateveoga seotud tegevuse vahel, v) mis tahes muud elemendid, mis näitavad lepingute ilmselget seotust. Seega võib sellest hindamisest tuleneda, et teatavad turundusteenuste lepingud ei moodustanud osa ühisest kokkuleppest, mis hõlmas ka lennujaamateenuste lepingut (ja seepärast tuleb neid hinnata eraldi), samal ajal kui teisi lepinguid tuleb hinnata koos ühe kogumina.

— *Lepingust nr 1 ja lepingust A koosnev kogum*

(465) Komisjon märgib, et kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus sõlmis lennujaamateenuste lepingu (leping nr 1) 10. detsembril 2003, see tähendab mõned päevad pärast turundusteenuste lepingu A sõlmimist 1. detsembril 2003. Peale selle jääb turundusteenuste lepingu A kehtivusaeg (1. maist 2003 kuni 31. detsembrini 2003) täielikult lepingu nr 1 kohaldamisaja (see tähendab 1. maist 2003 kuni 30. aprillini 2006) sisse. Samuti on identsed mõlemas lepingus sisalduvad iga-aastased lennuliiklusega seotud kohustused ja teenindatavad marsruudid. Seepärast leiab komisjon, et need kaks lepingut moodustavad ühe kokkuleppe ja sellest tulenevalt peab neid hindama koos.

— *Leping B*

(466) Komisjon märgib, et kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus sõlmis turundusteenuste lepingu B 3. juunil 2004, see tähendab peaaegu kuus kuud pärast lennujaamateenuste lepingu nr 1 sõlmimist, kuigi lepingus on täpsustatud, et „see leping on sõlmitud 1. jaanuaril 2004“ ([124]).

(467) Kuigi mõlema lepingu kehtivusaeg lõpeb samal kuupäeval ning neis on käsitletud sarnaseid lennuliiklusega seotud kohustusi ja marsruute, märgib komisjon, et Prantsusmaa ei ole esitanud põhjuseid, miks lepingu allkirjastamine lükati edasi 3. juunini 2004, kuigi on väidetud, et see sõlmiti 1. jaanuaril 2004. Seepärast järeldab komisjon, et lepingut B tuleb hinnata eraldi.

— *Lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosnev kogum*

(468) Komisjon märgib, et kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus sõlmis kaks lennujaamateenuste lepingut (lepingud nr 2 ja 3) 1. mail 2006, see tähendab vaid üks kuu pärast turundusteenuste lepingute C ja D sõlmimist 1. aprillil 2006. Ühtlasi on nendel lepingutel sama kehtivusaeg, see tähendab 1. maist 2006 kuni 30. aprillini 2009. Peale selle käsitletakse ühelt poolt lepingus nr 2 ja lepingus C ning teiselt poolt lepingus nr 3 ja lepingus D, mis on sõlmitud ühekuulise vahega, samu lennujaamu (Londoni Stanstedi lennujaama lepingus nr 2 ja lepingus C ning Dublinit lepingus nr 3 ja lepingus D) ning need sisaldavad identseid lennuliiklusega seotud kohustusi (95 000 reisijat Londoni Stanstedi lennujaama puhul ja 45 000 reisijat Dublini puhul). Lisaks on nende kahe lennujaamateenuste lepinguga seotud turundusteenuste lepingud identsed – ainus erinevus seisneb lennuliiklusega seotud kohustustes, turundusteenuste eest makstavates summades ja nende turundusteenuste mahus. Sama kehtib lennujaamateenuste lepingute kohta, mis on identsed kõiges muus peale lennuliiklusega seotud kohustuste. Seepärast leiab komisjon, et need neli lepingut moodustavad ühe kokkuleppe ja sellest tulenevalt peab neid hindama koos.

([123]) Prantsusmaa 13. aprilli 2012. aasta vastuse punkt 247.

([124]) Ingliskeelne originaaltekst: „this agreement is made the 1st of January 2004“.

(469) Komisjon märgib, et üks peamine näitaja on asjaolu, et kõik neli lepingut sõlmiti enam-vähem samal ajal (vähem kui ühekuulise vahega), samal ajal kui järgmine leping (leping E) allkirjastati üle aasta hiljem. Lisaks märgib komisjon, et kaks lennujaamateenuste lepingut ja kaks turundusteenuste lepingut sõlmiti samadel päevadel (vastavalt 1. aprillil ja 1. mail 2006). Samuti rõhutab komisjon, et ühelt poolt lepingu nr 2 ja lepingu C ning teiselt poolt lepingu nr 3 ja lepingu D eraldi hindamine ei mõjutaks igal juhul antud eelise kohta tehtud järeldust (vt tabel 18).

— *Leping E*

(470) 1. juunil 2007 sõlmis kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus lepingu E, mis käsitleb turundusteenuseid Ryanairi Iirimaa veebisaidil. Kõnealune lepingu D muudatus sõlmiti seega üle aasta hiljem kui leping D ise ja erinevalt teistest eespool hinnatud turundusteenuste lepingutest ei allkirjastatud seda koos lennujaamateenuste lepinguga. Peale selle sõlmiti kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse ning Ryanairi/AMSi vahel järgmisena leping F, mis allkirjastati peaaegu neli kuud pärast lepingut E ja mis ei ole seotud Ryanairi Iirimaa veebisaidiga. Samuti on lepingutes E ja F käsitletud kaht erinevat marsruuti (vastavalt Dublinit ja Londoni Stanstedi lennujaama). Seepärast leiab komisjon, et lepingut E tuleb hinnata eraldi.

— *Leping F*

(471) 21. septembril 2007 sõlmis kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus lepingu F, mis käsitleb turundusteenuseid Ryanairi Ühendkuningriigi veebisaidil. Kõnealune lepingu C muudatus sõlmiti seega üle aasta hiljem kui leping C ise ja sarnaselt lepingule E ei allkirjastatud seda koos lennujaamateenuste lepinguga. Peale selle sõlmiti kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse ning Ryanairi/AMSi vahel järgmisena leping G, mis allkirjastati peaaegu kaks aastat pärast lepingut F. Seepärast leiab komisjon, et lepingut F tuleb hinnata eraldi.

— *Lepingutest G, H, I ja J koosnev kogum*

(472) Komisjon märgib, et 17. septembril 2009 sõlmis kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus neli turundusteenuste lepingut, mis käsitlevad marsruute, mida Ryanair teenindab La Rochelle'ist Londoni Stanstedi lennujaama (leping G), Brüsseli Charleroi' lennujaama (lepingud H ja J) ning Dublinisse (leping I). Nendel neljal lepingul on sama kehtivusaeg, see tähendab 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2011. Lisaks on turundusteenuste lepingute G, H ja I sisu identne – ainus erinevus seisneb lennuliiklusega seotud kohustustes ning turundusteenuste hindades ja mahus. Mis puudutab lepingut J, siis on tegemist lepingu H muudatusega, mille ainus eesmärk on suurendada – kuigi vähesel määral – turundusteenuste eest makstavat tasu, mis oli juba sätestatud samal päeval allkirjastatud lepingus H. Seepärast leiab komisjon, et need neli lepingut moodustavad ühe kokkuleppe ja sellest tulenevalt peab neid hindama koos.

(473) Lennujaamateenuste leping nr 5 sõlmiti 13. jaanuaril 2010. See hõlmab ajavahemikku 1. maist 2009 kuni 30. aprillini 2012. Komisjon märgib, et nagu lepingutest G, H, I ja J koosnevas kogumis, käsitletakse ka selles lepingus Londoni Stanstedi, Brüsseli Charleroi' ja Dublini lennujaamu (seoses Ryanairi võimalusega teenindada üht või mitut marsruuti La Rochelle'i). Komisjon täheldab aga, et lepingu nr 5 kohaldamisaeg erineb lepingute G, H, I ja J kogumi omast ning et see allkirjastati sellest kogumist peaaegu viis kuud hiljem. Komisjon märgib, et lepinguga nr 5 ei kehtestata tegelikult Ryanairile lennuliiklusega seotud kohustusi ja see ei hõlma turundusteenuseid, mille eest Ryanairile/AMSile makstakse. Tegelikult sellega üksnes vormistati tagasiulatuvalt lennujaamatasude ühikuhind, mida Ryanair pidi alates 1. maist 2009 maksma. Seepärast järeldab komisjon, et lepingut nr 5 ei tuleks hinnata nii, nagu moodustaks see osa lepingute G, H, I ja J kogumist.

— *Lepingust nr 6 ja lepingust K koosnev kogum*

(474) Komisjon märgib, et kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus sõlmis lennujaamateenuste lepingu (leping nr 6) 1. veebruaril 2010, see tähendab üks kuu enne turundusteenuste lepingut K, mis allkirjastati 25. veebruaril 2010. Leping nr 6 käsitleb lennujaamateenuseid, mida osutatakse Ryanairile ajavahemikul 28. märtsist 2010 kuni 31. märtsini 2013 seoses marsruutidega Londoni Stanstedi lennujaama (Ühendkuningriik), Dublinisse (Iirimaa), Brüsseli Charleroi' lennujaama (Belgia) ja Oslo Rygge lennujaama (Norra). See sisaldas ka Ryanairi lennuliiklusega seotud kohustusi. Samal ajal on lepinguga K reguleeritud turundusteenused, mida tuli osutada Ryanairi kodulehe Iirimaa, Norra, Madalmaade ja Ühendkuningriigi versioonidel ajavahemikul 28. märtsist 2010 kuni 31. märtsini 2013. Eespool kirjeldatut arvesse võttes leiab komisjon, et lepingut nr 6 ja lepingut K tuleb hinnata koos.

(475) Seoses lepinguga nr 5 märgib komisjon, et kuigi see leping sõlmiti 2010. aasta alguses, nagu ka leping K, siis sellega hõlmatud ajavahemik eelneb lepinguga K hõlmatule. Peale selle ei käsitleta lepingus nr 5 marsruute Norrasse, samal ajal kui lepinguga K on reguleeritud turundusteenused, mida tuleb osutada Ryanairi kodulehe Norra versioonil. Järgmine kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi/AMSi vahel sõlmitud leping (turundusteenuste leping L) sõlmiti peaaegu neli kuud pärast lepingut K ja see on seotud marsruudiga Corki lennujaama, mida ei ole lennujaamateenuste lepingus nr 6 käsitletud. Seepärast leiab komisjon, et lepingut nr 5 ja lepingut L ei saa siduda lepingust nr 6 ja lepingust K koosneva kogumiga.

— *Leping L*

(476) 23. juunil 2010 sõlmis kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus lepingu L, mis käsitleb turundusteenuseid Ryanairi Iirimaa veebisaidil. Kõnealune lepingu K muudatus sõlmiti seega peaaegu neli kuud hiljem kui leping K ise ja seda ei allkirjastatud koos lennujaamateenuste lepinguga. Peale selle sõlmiti järgmine leping (leping nr 7) kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse ning Ryanairi/AMSi vahel peaaegu seitse kuud pärast lepingut L ja see ei ole seotud Ryanairi Iirimaa veebisaidiga. Seepärast leiab komisjon, et lepingut L tuleb hinnata eraldi.

— *Lepingust nr 7 ja lepingust M koosnev kogum ning leping N*

(477) Komisjon märgib, et kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus sõlmis lennujaamateenuste lepingu (leping nr 7) 28. jaanuaril 2011, see tähendab vaid kaks nädalat enne turundusteenuste lepingute M ja N allkirjastamist 11. veebruaril 2011. Nende kolme lepingu kohaldamisaeg ei ole täpselt sama: lepingu nr 7 näol, milles ei ole kehtivusaja lõppemise kuupäeva täpsustatud, on tegemist lepingu nr 5 muudatusega, mille kehtivus lõpeb põhimõtteliselt 30. aprillil 2012, samal ajal kui lepingute M ja N kehtivus lõpeb 30. märtsil 2013. Peale selle on lepingus nr 7 täpsustatud lennuliiklusega seotud kohustus (17 000 reisijat aastas), kuid lepingutes M ja N on kirjeldatud üksnes turundusteenuseid, kuid mitte lennuliiklusega seotud kohustust.

(478) Komisjon märgib, et lepingu nr 7 ja lepingu M koostamise ühine põhjus on uus marsruut, mille Ryanair kavatseb avada La Rochelle'ist Portosse (Portugal). Kuna lepingute allkirjastamise kuupäevad ja neis käsitletud marsruut on samad, siis leiab komisjon, et asjaolu, et turundusteenuste lepingu M kehtivusaeg on lühem kui lennujaamateenuste lepingul nr 7, ei mõjuta üldist tähelepanekut, mille kohaselt kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus ning Ryanair otsustasid ilmselgelt korraldada nende kahe lepingu kaudu uue Portosse suunduva marsruudi toimimise, ärilise ja rahalise juhtimise samamoodi kui muude sihtkohtade puhul, mida Ryanair La Rochelle'i lennujaamast teenindas.

(479) Lepingu N ainus ühine tegur lepinguga nr 7 ja lepinguga M on sama allkirjastamise kuupäev, sest lepinguga N muudetakse lepingut K, mis käsitleb ainult turundusteenuseid seoses teenindatava marsruudiga Oslo Rygge lennujaama (Norra) (kuid mis sõlmiti rohkem kui aasta hiljem). Peale selle, nagu eespool märgitud, ei sisalda leping N mingeid lennuliiklusega seotud kohustusi. Seepärast ei ole leping N seotud lepinguga M ega lepinguga nr 7, millest selle saab eristada.

(480) Samuti märgib komisjon, et järgmise turundusteenuste lepingu sõlmisid pooled 26. oktoobril 2012, tükk aega pärast lepingu nr 7 ja lepingute M ja N allkirjastamist ([125]). Nendel eri põhjustel leiab komisjon seega, et leping nr 7 ja leping M moodustavad ühe kokkuleppe ja neid tuleb hinnata koos, samal ajal kui lepingut N tuleb hinnata eraldi.

— *Järeldus kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi/AMSi vahel sõlmitud lepingute koos hindamise meetodi kohta*

(481) Eespool toodust järeldub, et kõiki alljärgnevaid meetmete kogumeid tuleb nende kasumlikkuse hindamisel käsitleda ühe meetmena. Mõned turundusteenuste lepingud ei moodustanud lennujaamateenuste lepinguga ühte kokkulepet. Nende turundusteenuste lepingute hindamisel võetakse arvesse kehtiva lennujaamateenuste lepingu tulemusel saadud tulu.

([125]) Igal juhul väljaspool käesolevas otsuses käsitletud ajavahemikku.

Tabel 14

Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi/AMSi vahel sõlmitud lepingute kogumite loetelu

Nr	Lepingud	Allkirjastamise kuupäev	Lepinguga hõlmatud ajavahemik
1	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline lennujaamateenuste leping	10. detsember 2003	1. mai 2003 kuni 30. aprill 2006
A	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline turundusteenuste leping	1. detsember 2003	1. mai 2003 kuni 31. detsember 2003
B	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline turundusteenuste leping	1. jaanuar 2004	1. jaanuar 2004 kuni 30. aprill 2006
C	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping nr 1 (Ühendkuningriik)	1. aprill 2006	1. mai 2006 kuni 30. aprill 2009
D	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping nr 2 (Iirimaa)	1. aprill 2006	1. mai 2006 kuni 30. aprill 2009
2	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline lennujaamateenuste leping nr 1 (Ühendkuningriik)	1. mai 2006	1. mai 2006 kuni 30. aprill 2009
3	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline lennujaamateenuste leping nr 2 (Iirimaa)	1. mai 2006	1. mai 2006 kuni 30. aprill 2009
4	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline lennujaamateenuste leping	1. veebruar 2007	1. veebruar 2007 kuni 30. aprill 2009
E	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus	1. juuni 2007	1. juuni 2007 kuni 30. september 2007
F	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus	21. september 2007	28. oktoober 2007 kuni 29. märts 2008
G	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping nr 1 (Ühendkuningriik)	17. september 2009	1. jaanuar 2009 kuni 31. detsember 2011
H	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping nr 2 (Belgia)	17. september 2009	1. jaanuar 2009 kuni 31. detsember 2011
I	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping nr 3 (Iirimaa)	17. september 2009	1. jaanuar 2009 kuni 31. detsember 2011
J	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus (Belgia)	17. september 2009	1. jaanuar 2009 kuni 31. detsember 2011
5	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vaheline lennujaamateenuste leping	13. jaanuar 2010	1. mai 2009 kuni 30. aprill 2012
6	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahelise lennujaamateenuste lepingu muudatus nr 1	1. veebruar 2010	1. veebruar 2010 kuni 31. märts 2013
K	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vaheline turundusteenuste leping	25. veebruar 2010	31. märts 2010 kuni 30. märts 2013
L	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus nr 1	23. juuni 2010	1. juuni 2010 kuni 1. september 2010
7	Kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahelise lennujaamateenuste lepingu muudatus nr 2 (Portugal)	28. jaanuar 2011	28. jaanuar 2011 kuni 30. aprill 2012
M	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus nr 2 (Portugal)	11. veebruar 2011	28. märts 2011 kuni 30. märts 2013
N	Kaubandus- ja tööstuskoja ning AMSi vahelise turundusteenuste lepingu muudatus nr 3 (Norra)	11. veebruar 2011	31. märts 2011 kuni 30. märts 2013

— *Jet2ga sõlmitud leping*

(482) Nagu põhjendustes 117–120 juba mainitud, allkirjastas kaubandus- ja tööstuskoda 4. juulil 2008 lepingu Jet2ga. Eeskätt sisaldab see leping lennujaamateenuseid käsitlevaid sätteid ja sellega nähakse ette lennujaamatasudest märkimisväärsete allahindluste tegemine. Samuti nähakse lepinguga ette turundustoetuse maksmine seoses La Rochelle'i – Leedsi marsruudi teenindamisega. Seepärast tuleb seda lepingut käsitada eraldi meetmena, mille kasumlikkust hindab komisjon sarnaselt kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi/AMSi vahel sõlmitud lepingutega punktis 7.1.1.3.

2) Analüüsimeetodi valimine võrdlusanalüüsi ja kasumlikkuse suurenemise analüüsi vahel

(483) 2014. aasta suuniste kohaselt võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise teel konkreetset lennujaama kasutavale lennuettevõtjale antud abi olemasolu põhimõtteliselt välistada, kui lennujaamateenuste eest küsitav hind vastab turuhinnale (võrdlusanalüüs) või kui eelanalüüsi teel – see tähendab sellise analüüsi teel, mis põhineb abi andmise ajal kättesaadaval teabel ja sel ajal prognoositavatel muutustel – saab tõendada, et lennujaama ja lennuettevõtja vahelise korralduse tulemusel suureneb lennujaama lisakasum ([126]) (kasumlikkuse suurenemise analüüs).

(484) Kõigepealt tuleb märkida, et kohtupraktika kohaselt ei tee komisjon viga, kui ta analüüsib üksikasjalikult, milline on kõige sobivam hindamismeetod turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamiseks. Kohtupraktikas on tunnistatud, et komisjon võib eelistada üht meetodit teisele, kui ta leiab, et see meetod on sobilikum ([127]). Eelkõige on kohtupraktikas tunnistatud, et nende kahe meetodi vahel puudub hierarhiline järjestus ([128]).

(485) Esimese lähenemisviisi (võrdlusanalüüs) puhul on komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas praegu on võimalik määratleda asjakohane võrdlusalus lennujaamade osutatavate teenuste tegeliku turuhinna kindlakstegemiseks. Seetõttu peab komisjon lennujaamade ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute hindamisel kõige sobivamaks meetodiks kasumlikkuse suurenemise analüüsi ([129]).

(486) Seoses selle analüüsiga peab komisjon asjakohaseks korrata, et pärast 2014. aasta suuniste vastuvõtmist kutsuti nii Prantsusmaad kui ka huvitatud isikuid esitama märkusi kõnealuste suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes.

(487) Sellega seoses tuleb tähele panna, et üldiselt võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine, milles lähtutakse keskmisest hinnast teistel samalaadsetel turgudel (võrdlusanalüüs), olla kasulik, kui turuhinda on võimalik mõistlikult kindlaks määrata või tuletada see muudest turunäitajatest. Lennujaamateenuste puhul ei ole see meetod aga nii asjakohane. Kulude ja tulude struktuur on lennujaamade lõikes üldjuhul väga erinev. Need tulud ja kulud sõltuvad lennujaama arendamise tasemest, selle teeninduspiirkonna atraktiivsusest, seda kasutavate lennuettevõtjate arvust, reisijate arvuna väljendatud läbilaskevõimest, taristu seisundist ja õigusraamistikust, mis võib olla liikmesriigiti erinev, ning lennujaama varasematest võlgnevustest ja kohustustest ([130]).

(488) Lisaks sellele muudab lennundusturu liberaliseerimine rangelt võrdleva analüüsi tegemise keerulisemaks. Nagu käesolev juhtum näitab, ei põhine lennujaamade ja lennuettevõtjate kaubanduskokkulepped tingimata üksikute teenuste avalikel hinnakirjadel. Sellised kaubandussuhted on väga erinevad. Need hõlmavad lennuliiklusega seotud riskide jagamist ja asjaomast äri- ja finantsvastutust, üldkasutatavaid stimuleerimismehhanisme (näiteks marsruutide või veetud reisijate arvul põhinevad allahindlused) ning riski jagunemise muutumist lepingute kehtivusaja jooksul. Seega on keeruline hinnata neid kokkuleppeid edasi-tagasilennu või reisija kohta makstava hinna põhjal.

([126]) 2014. aasta suuniste punkt 53.
([127]) Vt eespool joonealuses märkuses nr 53 osutatud kohtuotsus Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-165/15, punkt 143.
([128]) Vt eespool joonealuses märkuses nr 53 osutatud kohtuotsus Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-165/15, punkt 145.
([129]) 2014. aasta suuniste punktid 59 ja 61.
([130]) Vt komisjoni 27. jaanuari 2010. aasta otsus 2011/60/EL riigiabi C 12/08 kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping, (ELT L 27, 1.2.2011, lk 24), põhjendused 88 ja 89.

(489) Ryanair leiab, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumit saab kohaldada, viies läbi võrdlusanalüüsi, milles kasutatakse võrdlusalusena teatavaid Euroopa lennujaamu. Ryanair leiab, et oma sarnasuste tõttu on teatavad Euroopa lennujaamad La Rochelle'i lennujaamaga asendatavad, ja esitas Oxera koostatud 1. juuni 2012. aasta uuringu, ([131]) milles on võrreldud Ryanairi makstavaid lennujaamatasusid La Rochelle'i lennujaamas lennujaamatasudega võrreldavaks peetavates lennujaamades. Uuringus järeldatakse, et La Rochelle'is makstavad tasud ei ole oluliselt väiksemad. Samuti esitas Ryanair 1. juuni 2012. aasta uuringu lisa, ([132]) et võtta arvesse makseid, mida Ryanair/AMS turundusteenuste lepingute alusel saavad.

(490) Käesoleval juhul on aga võrdlev analüüs igal juhul ebapraktiline. Nagu eespool tõendatud, on analüüsitavad kokkulepped keerulised kogumid, mis koosnevad lennujaamateenuste lepingust ja turundusteenuste lepingust (mis on mõnikord liidetud üheks õiguslikuks dokumendiks). Need kokkulepped hõlmavad mitmeid hindu, nimelt mitmesuguseid lennujaamatasusid, maapealse teeninduse tasusid ning turundusteenuste tasusid, millest mõned sõltuvad reisijate arvust, mõned lendude arvust ja mõned on kindlasummalised. Kõik need kokkulepped tekitavad seega lennujaama käitaja ning lennuettevõtja ja tema tütarettevõtjate vahel keerulisi rahavooge, mis koosnevad lennujaamatasudest, maapealsest teenindusest ja turundusteenuste osutamisest saadud tuludest.

(491) Oxera koostatud analüüs, mille Ryanair 10. aprillil 2015 esitas (1. juuni 2012. aasta uuringu muudatus), illustreerib suuri raskusi Ryanairi eri lennujaamades kehtivate lennujaamatasude ja turundustoetuse nõuetekohase võrdluse tegemisel.

(492) Esiteks on Oxera uuringus endas täpsustatud, et „ei ole võimalik teha kindlaks Ryanairi kasutatavaid võrreldavaid lennujaamu, mille kõik võimalikud tunnused oleksid sarnased ja mis tõenäoliselt käituksid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet järgivate lennujaamadena. Seepärast otsustati teha kindlaks mitu võrreldavat lennujaama, mis sarnanevad La Rochelle'i lennujaamale mitmesuguste tunnuste poolest“ ([133]). Käesoleval juhul märgib komisjon, et kuigi kõik viie võrreldava lennujaama ([134]) valimise kriteeriumid hõlmavad ühte 2014. aasta suuniste punktis 60 loetletud seitsmest kriteeriumist, siis sarnanevad võrreldavad lennujaamad La Rochelle'i lennujaamaga seitsmest kriteeriumist vaid ühe või kahe osas. Peale selle pakuvad ainult Grenoble'i (GNB) ja Maastrichti (MST) lennujaamad konkreetselt La Rochelle'i lennujaama toimimise puhul sobivat võrdlusalust, milleks on Ryanairi reisijate arv ja tegevuse maht nendes lennujaamades. Teised uuritud lennujaamad valiti muude kriteeriumide põhjal (näiteks omandisüsteem, avaliku sektori rahastamise olemasolu või piirkonna SKP või odavlennuettevõtjate osakaal), mille seos iga lennujaama kulude ja tulude mõõtmisega on liiga nõrk ning mis seepärast ei ole iseenesest piisavad, et võtta need võrdluses kasutatud lennujaamatasude ja turundusteenuste taseme aluseks. Seepärast seab komisjon kahtluse alla võrdluseks valitud lennujaamade valimi representatiivsuse.

— Teiseks nähtub Oxera esitatud andmetest, et Ryanairi makstud netotasud on võrdluseks valitud eri lennujaamades väga erinevad. Oxera võttis oma uuringus nende lennujaamatasude taseme arvutamisel, mida Ryanair kõnealuses viies lennujaamas maksab, arvesse AMSile ja Ryanairile makstavaid turundustoetusi (mis tähendab seda, et uuringus on võrreldud Ryanairi makstavaid lennujaamatasusid pärast seda, kui neist on lahutatud tema turundustegevusest saadud tulu). Need näitajad on aga võrreldavate lennujaamade lõikes väga erinevad.

— Keskmine netotasu edasi-tagasilennu kohta. Keskmine netotasu edasi-tagasilennu kohta, mida Ryanair La Rochelle'ile maksab, moodustab [100; 150] % netotasudest, mida Ryanair maksab viies võrreldavas lennujaamas. Väärtuste jagunemisest ilmneb aga, et võrreldavate lennujaamade rühm ei ole homogeenne. Seega jäävad keskmised netotasud, mida Ryanair La Rochelle'ile maksab, aastast sõltuvalt vahemikku [–50; 0] % kuni [150; 200] % keskmistest netotasudest, mida Ryanair maksab Oxera uuritud lennujaamades. See jaotus näitab selgelt, et kasutatud valim ei ole homogeenne ega representatiivne. Samamoodi on netotasude summa, mida

([131]) Oxera 8. oktoobri 2012 aasta uuring „Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport“ (Majanduslik hinnang turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamise kohta La Rochelle'i lennujaamas).

([132]) Oxera 1. juuni 2012. aasta uuringu 10. aprilli 2015. aasta muudatus „Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport“ (Majanduslik hinnang turumajanduse tingimustest tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise kohta: AMSi hõlmav võrdlusanalüüs, La Rochelle'i lennujaam).

([133]) Ingliskeelne originaaltekst: „it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochelle airport] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [La Rochelle airport] on the basis of a variety of characteristics“ („ei ole võimalik teha kindlaks Ryanairi kasutatavaid võrreldavaid lennujaamu, mille kõik võimalikud tunnused oleksid sarnased LRHga [La Rochelle'i lennujaamaga] ja mis tõenäoliselt käituksid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet järgivate lennujaamadena. Seepärast otsustati teha kindlaks mitu võrreldavat lennujaama, mis sarnanevad LRH-le [La Rochelle'i lennujaamale] mitmesuguste tunnuste poolest“). Oxera 10. aprilli 2015. aasta analüüs, lk 3.

([134]) Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) ja Maastricht (MST).

Ryanair teatavas lennujaamas maksab, väga muutlik ja võib aasta jooksul kolmekordistuda, mis samuti tõendab, et netolennujaamatasude võrdlemine ei ole võimalik ega asjakohane.

— Keskmine netotasu reisija kohta. Sarnaselt netotasudega edasi-tagasilennu kohta näitab väärtuste jagunemine, et Oxera koostatud lennujaamade valim ei võimalda teha kindlat või mõistlikku võrdlust. Sõltuvalt aastast jääb keskmine netotasu, mida Ryanair La Rochelle'ile maksab, vahemikku [–50; 0] % kuni [150; 200] % keskmistest netotasudest, mida ta maksab Oxera valitud lennujaamades, ning netotasu reisija kohta, mida Ryanair teatavas lennujaamas maksab, võib aastast sõltuvalt erineda kuni kolm korda.

(493) On märkimisväärne, et ei Ryanair ega Oxera püüdnud teha kindlaks turuhinda, mis La Rochelle'iga võrreldavate lennujaamade valimi puhul vastaks lennujaamatasude netohinnale (lennujaamatasud miinus turundustoetus). Kui sellise võrdluse põhjal saaks turuhinna kindlaks teha, siis oleks Ryanairi kogemus arvukates Euroopa lennujaamades seda kindlasti võimaldanud.

(494) Isegi eeldades, et nõuetekohase võrdlusanalüüsi põhjal saaks kindlaks teha, et mitmesuguste käesoleva hindamisega hõlmatud kokkulepete suhtes kohaldatavad hinnad on võrreldavate kokkulepete valimi alusel kindlakstehtud turuhindadega võrdsed või neist kõrgemad, ei saaks komisjon siiski järeldada, et need kokkulepped vastavad turuhinnale, kui ta tõendaks, et kokkulepete sõlmimise ajal võis lennujaama käitaja eeldada, et nendega kaasnevad lisakulud on suuremad kui lisatulud. Turumajanduse tingimustes tegutseval ettevõtjal ei ole mingit huvi pakkuda kaupu või teenuseid turuhinnaga, kui selle tulemusena tema kahju suureneb ([135]).

(495) Kogu eespool kirjeldatut arvesse võttes leiab komisjon, et käesoleval juhul tuleb kohaldada lähenemisviisi, mida 2014. aasta suunistes turumajanduse tingimuses tegutseva ettevõtja kriteeriumi lennujaamade ja lennuettevõtjate vaheliste suhete suhtes kohaldamise puhul üldiselt soovitatakse, nimelt kasumlikkuse suurenemise analüüsi. See on põhjendatud asjaoluga, et lennujaama käitajal võib olla objektiivne huvi sõlmida lennuettevõtjaga teatav kokkulepe, kui ta võib põhjendatult eeldada, et see kokkulepe suurendab tema kasumit (või vähendab tema kahjumit) võrreldes vastupidise olukorraga, kus sellist kokkulepet ei sõlmita, ([136]) ja seda olenemata teistele lennuettevõtjatele pakutavatest tingimustest või tingimustest, mida pakuvad teised lennujaamade käitajad.

3) Võimalik kasu, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võinud lennuettevõtjatega turundusteenuste lepingute sõlmimisel arvesse võtta

(496) Kogu eespool kirjeldatu põhjal on selge, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamiseks tuleb hinnata kaubandus- ja tööstuskoja käitumist võrreldes hüpoteetilise turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjaga, kes käitab tema asemel La Rochelle'i lennujaama. Kõnealuseid turundusteenuste lepinguid tuleb hinnata koos vastavate lennujaamateenuste lepingutega, kui need moodustavad ühe kokkuleppe (hindamiskriteeriume on käsitletud põhjenduses 464) ([137]). Peale selle, nagu on osutatud põhjenduses 481, ei moodusta mõned turundusteenuste lepingud küll lennujaamateenuste lepinguga sama kokkulepet, kuid neid hinnatakse sellele vaatamata, võttes arvesse kehtiva lennujaamateenuste lepingu tulemusel saadavat tulu, et mõõta asjaomase turundusteenuste lepingu kasumlikkust.

(497) Kõikide tabelis 14 loetletud kokkulepete analüüsimisel tuleb kindlaks teha kasu, mida kõnealune hüpoteetiline kasumi väljavaatest lähtuv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võib turundusteenuste lepingutest eeldada. Selles analüüsis ei tohi arvestada nende teenuste üldist mõju piirkonna turismile ja majandustegevusele. Arvesse tuleb võtta ainult nende teenuste mõju lennujaama kasumlikkusele, sest üksnes seda arvestaks käesolevas analüüsis kasutatav hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ([138]).

([135]) Eespool joonealuses märkuses nr 53 osutatud kohtuotsus Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-165/15, punktid 176–178.

([136]) Teiste sõnadega, kui selle kokkuleppega kaasneb eeldatavalt kasumi suurenemine.

([137]) Iga konkreetset turundusteenuste lepingut tuleb analüüsida koos vastava lennujaamateenuste lepinguga, nagu oleks tegemist ühe kokkuleppega. Seega on sama palju eraldi kokkuleppeid, nagu on turundusteenuste lepingute ja lennujaamateenuste lepingute paare.

([138]) Joonealuses märkuses nr 71 osutatud komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta, punkt 77.

(498) Kuigi turundusteenuste lepingute mõju ei ole tõendatud, siis ei saa välistada, et need võivad mõnevõrra suurendada reisijate arvu turundusteenuste lepingutega ja vastavate lennujaamateenuste lepingutega hõlmatud lennuliinidel, kuna nende eesmärk on neid marsruute reklaamida. Ryanair on aga osutanud, et turundusteenuste lepingu olemasolul on tema lennukite täituvusele vaid väga väike mõju, sest lennukite täituvuse eesmärkide saavutamiseks kohandati tulujuhtimissüsteemi (hindu kohandati nõudlusega) ([139]). Seega ei ole Ryanair kinnitanud turundusteenuste lepingute mõju reisijate arvu kasvule. Seepärast tundub, et turundusteenuste lepingute peamine mõju seisneb Ryanairi motiveerimises teenindada lende La Rochelle'i lennujaama.

(499) Tuleb kindlaks teha, kas kaubandus- ja tööstuskoja asemel La Rochelle'i lennujaama käitav hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võinud põhjendatult eeldada ja mõõta muud kasu kui see, mis tuleneb positiivsest mõjust turundusteenuste lepingutega hõlmatud marsruutide avamisele, käigushoidmisele ja neid kasutavate reisijate arvule nende marsruutide käitamise perioodil, nagu on sätestatud turundusteenuste lepingus või lennujaamateenuste lepingus.

(500) Ryanair toetas seda hüpoteesi oma 17. jaanuari 2014. aasta uuringus. See uuring lähtub teooriast, et lennujaama käitaja, näiteks kaubandus- ja tööstuskoja ostetud turundusteenused võivad aidata parandada lennujaama kaubamärki ja sellest tulenevalt püsivalt suurendada seda lennujaama kasutavate reisijate arvu ning seda mitte üksnes turundusteenuste lepingu ja lennujaamateenuste lepinguga hõlmatud marsruutidel nende marsruutide teenindamise perioodil, nagu kõnealustes lepingutes on sätestatud. Eeskätt leidis Ryanair selles uuringus, et sellistel turundusteenustel võib olla pikaajaline positiivne mõju lennujaama kasutavate reisijate arvule ka pärast lepingu kehtivusaja lõppu.

(501) Esiteks tuleb märkida, et käesoleval juhul ei osuta miski sellele, et kaubandus- ja tööstuskoda oleks ametliku uurimismenetlusega hõlmatud turundusteenuste lepingute sõlmimise ajal isegi kaalunud, veel vähem mõõtnud, nende lepingute võimalikku positiivset mõju, mis läheks kaugemale lepingutega hõlmatud marsruutidest või ajaliselt kõnealuste marsruutide eeldatavast teenindamise perioodist. Peale selle ei ole ei Prantsusmaa ega kaubandus- ja tööstuskoda pakkunud välja meetodit, millega hinnata võimalikku väärtust, mille kaubandus- ja tööstuskoja asemel La Rochelle'i lennujaama käitav hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks turundusteenuste lepingute ja lennujaamateenuste lepingute sõlmimise asjakohasuse hindamisel selle mõjule omistanud. Samuti oli Ryanairilt/AMSilt ostetud turundusteenused peamiselt suunatud inimestele, kes võiksid turundusteenuste lepingutes osutatud lennuliine tõenäoliselt kasutada.

(502) See Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute puhul tehtud järeldus kehtib samadel põhjustel ka Jet2ga sõlmitud lennujaamateenuste lepingute ja turundusteenuste lepingute puhul.

(503) Lisaks tundub kaheldav ka selle mõju pikaajalisus. On võimalik, et La Rochelle'i ja selle piirkonna reklaamimine Ryanairi veebisaidil motiveeris seda veebisaiti külastavaid isikuid ostma Ryanairi pileteid La Rochelle'i ajal, mil reklaam üles pandi, või vahetult pärast seda. Seevastu on ebatõenäoline, et Ryanairi veebisaidi külastamisel nähtud reklaami mõju kestis või ajendas neid pileteid ostma rohkem kui mõne nädala möödudes selle Ryanairi veebisaidil avaldamisest. Reklaamikampaanial on tõenäoliselt pikaajaline mõju siis, kui müügiedendustegevuseks kasutatakse üht või mitut reklaamivahendit, millega tarbijad teatava ajavahemiku jooksul pidevalt kokku puutuvad. Näiteks reklaamikampaania peavoolu tele- ja raadiokanalites, veebisaitidel ja/või mitmetel vabas õhus või avalikes kohtades asuvatel reklaamitahvlitel võib avaldada pikaajalist mõju, kui tarbijad nende meediakanalitega regulaarselt kokku puutuvad. Seevastu vaid mõne Ryanairi veebisaidi leheküljega piirduv müügiedendustegevus tõenäoliselt ei avalda mõju, mis kestaks oluliselt kauem kui reklaamikampaania lõpuni. On väga tõenäoline, et enamik inimesi ei külasta Ryanairi veebilehte piisavalt sageli, et selle piirkonna reklaam neile pikaks ajaks meelde jääks.

(504) Prantsusmaa ning kaubandus- ja tööstuskoda ei ole ametliku uurimismenetluse käigus esitanud mingit teavet, mis selle tähelepaneku ümber lükkaks. Samuti toetavad seda tähelepanekut tugevalt kaks asjaolu.

([139]) Eelkõige 15. detsembril 2009, 13. juunil 2014 ja 29. märtsil 2019 esitatud teabe põhjal.

(505) Esiteks olid mõned Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingutes osutatud turundusmeetmed esmajoones seotud Ryanairi veebisaidi kodulehega. Need teenused seisnesid üksnes kaubandus- ja tööstuskoja määratud lingi esitamises väga lühikese aja vältel:

— lepingutes A ja B osutatud linkide kuvamise aega ei ole määratud;

— lepingu C kohaselt kuvatakse spondeeritud linki kolme aasta jooksul igal aastal 56 päeval;

— lepingu D kohaselt kuvatakse spondeeritud linki kolme aasta jooksul igal aastal 212 päeval, kuid 2007. aasta puhul vähendati kuvamisaega 45 päevale vastavalt lepingule E, millega muudeti lepingut D;

— lepingu G kohaselt kuvatakse spondeeritud linki Ryanairi Ühendkuningriigi veebisaidil kolme aasta jooksul igal aastal 22 päeval;

— lepingu H kohaselt kuvatakse spondeeritud linki Ryanairi Madalmaade/Belgia veebisaidil esimesel aastal 95 päeval ning teisel ja kolmandal aastal 160 päeval;

— lepingu I kohaselt kuvatakse spondeeritud linki Ryanairi Iirimaa veebisaidil kolme aasta jooksul igal aastal 200 päeval;

— lepingu J kohaselt kuvatakse spondeeritud linki Ryanairi Belgia veebisaidil kolme aasta jooksul igal aastal 10 päeval;

— lepingu K kohaselt kuvatakse spondeeritud linki Ryanairi Iirimaa, Norra ja Madalmaade veebisaitidel kolme aasta jooksul igal aastal 90 päeval ning tema Ühendkuningriigi veebisaidil 50 päeval;

— lepingu L kohaselt kuvatakse spondeeritud linki Ryanairi Iirimaa veebisaidil 70 päeval;

— lepingu M kohaselt kuvatakse spondeeritud linki Ryanairi Portugali veebisaidil kahe aasta jooksul 365 päeval;

— lepingu N kohaselt kuvatakse spondeeritud linki Ryanairi Norra veebisaidil esimesel aastal kuuel nädalal (42 päeval) ning teisel ja kolmandal aastal ligikaudu neljal nädalal (st 24 päeval).

(506) Nii nende müügiedendusmeetmete laad (üheainsa piiratud reklaamiväärtusega lingi esitamine), lühike kestus kui ka nende linkide kõnealusel ajavahemikul esitamise korrapäratu sagedus (ainult Porto marsruuti reklaamiti pidevalt kahe aasta jooksul) oleksid oluliselt piiranud kõnealuste meetmete mõju pärast nende lõppemist, eelkõige kuna reklaam piirdus üksnes Ryanairi veebisaidiga ja seda ei esitatud üheski muus reklaamikanalis. Teiste sõnadega on ebatõenäoline, et nende müügiedendusmeetmete tulemusel võis kõnealune reklaam nende meetmetega kokku puutunud inimestele pikaks ajaks meelde jääda ja tekitada pikaajalise huvi La Rochelle'i ja selle piirkonna vastu.

(507) Teiseks olid muud Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingutega ette nähtud turundusmeetmed seotud ainult nende Ryanairi veebisaidi lehekülgedega, kus tutvustakse sihtkohana La Rochelle'i. Üldreeglina on seda liiki müügiedendustegevus suunatud juba määratluse kohaselt piiratud sihtrühmale, kes ei puutu reklaamiga sageli kokku. Lisaks on ebatõenäoline, et La Rochelle'i sihtkohana tutvustavat lehte Ryanairi veebisaidil külastatakse sagedamini kui veebisaidi kodulehte, sest seal tutvustatakse ühte Ryanairi konkreetset sihtkohta, mitte kogu tema tegevust. Kuna Ryanairi veebisaidil La Rochelle'i sihtkohana tutvustavat lehte arvatavasti sagedaselt ei külastata, siis tõenäoliselt ei jää La Rochelle'i vaatamisväärsused ja selle piirkond kõnealusel lehel esitatud reklaami tulemusel selle reklaamiga kokku puutuvatele inimestele pikaks ajaks meelde. Peale selle külastatakse La Rochelle'i lehekülge Ryanairi veebisaidil tõenäoliselt tingituna huvist selle sihtkoha või nende teenuste vastu, mida Ryanair sellega seoses pakub. Sellel lehel avaldatud reklaam ei suuda seega tõenäoliselt tekitada uut huvi kõnealuse sihtkoha vastu nendes isikutes, kes ei ole sellest teadlikud või ei tunne selle vastu huvi.

(508) Sellega seoses on märkimisväärne, et Ryanairi esitatud ning lennujaamaga mitteseotud eraettevõtjate (autorent, kohalikud turismiteenused) ja AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste lepingute turundusväärtus seisneb võimaluses müüa Ryanairi kasutavatele reisijatele turistidele suunatud tooteid ja teenuseid. Võimalikud reisijad on inimesed, kes võivad pärast Ryanairi veebisaidi külastamist (piletite ostmine, pakutavate lendude otsimine jne) tõenäoliselt reisida selgelt määratletud sihtkohta ning kellele on seega suunatud sihtlennujaamas teatud toodet või teenust ostma motiveerivad turundusteated. Seepärast on Ryanairi turundusteenuste väärtus seotud suutlikkusega suunata need teenused nendele Ryanairi klientidele, kes on oma sihtlennujaama juba välja valinud või kelle poolt Ryanairi veebisaidi külastamine näitab, et tõenäoliselt valivad nad konkreetse sihtlennujaama, õhutades neid ostma turismiteenust reisi sihtkohas. Komisjon ei välista võimalust, et turundusteenustel, mida AMS Ryanairi veebisaidil osutab, võib olla väärtus teatavate kolmandatest isikutest ettevõtjate jaoks, kes soovivad müüa oma tooteid või

teenuseid Ryanairi klientidele, nagu autorendiettevõtjad või piirkonnas jalgsimatkade korraldajad. See ei kehti aga lennujaama käitaja puhul, kes soovib lennujaama kasutavate reisijate arvu püsivalt suurendada. Nagu on selgitatud põhjenduses 501, on inimestel, kes Ryanairi veebisaidil La Rochelle'i lehte külastavad, juba tõenäoliselt potentsiaalne huvi selle sihtkoha või nende teenuste vastu, mida Ryanair sellega seoses pakub. Seega on Ryanairi veebisaidil La Rochelle'i sihtkohana tutvustavatel lehtedel tehtava turundustegevuse mõju seoses reisijate ligimeelitamisega kaubandus- ja tööstuskoja jaoks väga väike või isegi olematu.

(509) Seega võis turundusteenuste tulemusel reisijate arv turundusteenuste lepingutega hõlmatud marsruutidel nende teenuste osutamise perioodil küll kasvada, kuid on väga tõenäoline, et pärast kõnealuse perioodi lõppemist või teiste marsruutide puhul oli see mõju tähtsusetu või puudus täiesti.

(510) Ryanairi 17. ja 31. jaanuari 2014. aasta uuringust ilmneb samuti, et tõenäoliselt oli turundusteenuste lepingutest tulenev kasu muudele kui kõnealuste lepingutega hõlmatud marsruutidele või pärast nende marsruutide teenindamise perioodi, nagu on sätestatud turundusteenuste lepingutes ja lennujaamateenuste lepingutes, väga väike ning seda ei olnud võimalik mõõta sellisel usaldusväärsuse tasemel, mida turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja peaks piisavaks.

(511) Näiteks on Ryanairi 17. jaanuari 2014. aasta uuringus märgitud, et „tulevase lisakasumi saamine pärast lennujaamateenuste lepingu ettenähtud kehtivusaja möödumist on põhimõtteliselt ebakindel“ ([140]). Lisaks on selles pakutud välja kaks meetodit turundusteenuste lepingute positiivse mõju eelhindamiseks, millest üks põhineb rahavoogudel ja teine kapitaliseerimisel.

(512) Rahavoogudel põhineva meetodi puhul hinnatakse turundusteenuste lepingutest ja lennujaamateenuste lepingutest saadavat kasu tulevase tuluna, mida lennujaama käitaja saab turundusteenuste ja lennujaamateenuste lepingust ning millest on maha arvatud vastavad kulud. Kapitaliseerimismeetodi puhul käsitatakse lennujaama kaubamärgi maine paranemist tänu turundusteenuste osutamisele immateriaalse varana, mis on omandatud turundusteenuste lepingus sätestatud hinnaga.

(513) Uuringus on aga ära toodud kapitaliseerimismeetodi kohaldamisel tekkivate probleemide ulatus, mis näitavad selle meetodi kasutamise tulemuste ebausaldusväärsust, ja uuringus on eelistatud rahavoogude meetodit. Eelkõige on uuringus öeldud: „Kapitaliseerimismeetodi puhul tuleks arvesse võtta ainult lennujaama immateriaalsete varadega seotud turunduskulude osakaalu. Samas võib olla keeruline teha kindlaks nende turunduskulude osakaalu, mis on suunatud lennujaama tulevase tulu (see tähendab investeeringut lennujaama immateriaalsetesse varadesse), mitte lennujaama jooksva tulu saamisele“ ([141]). Samuti on uuringus rõhutatud järgmist: „Kapitaliseerimisel põhineva meetodi rakendamiseks tuleb hinnata selle ajavahemiku keskmist pikkust, mille jooksul lennujaam suudab tänu AMSi turunduskampaaniale kliente säilitada. Ebapiisavate andmete tõttu oleks praktikas väga raske hinnata keskmist ajavahemikku, mille jooksul kliente pärast AMSi kampaaniat säilitatakse“ ([142]).

(514) Ryanairi 31. jaanuari 2014. aasta uuringus on välja pakutud rahavoogudel põhineva lähenemisviisi praktilise kohaldamise võimalus. Selle lähenemisviisi kohaselt väljendatakse turundusteenuste ja lennujaamateenuste lepingust tulenevat kasu, mida saadakse pärast turundusteenuste lepingu lõppemist, nn jätkuväärtusena, mis arvutatakse lepingu lõppemise kuupäeva seisuga. See jätkuväärtus põhineb lennujaamateenuste lepingute ja turundusteenuste lepingutega seoses prognoositavast lisakasumist lennujaamateenuste lepingu kohaldamise viimasel aastal. Selle meetodi kohaselt projitseeritakse lennujaamateenuste lepingu viimasel kohaldamisaastal

([140]) Ingliskeelne originaaltekst: „… future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain“ („[—] tulevase lisakasumi saamine pärast lennujaamateenuste lepingu ettenähtud kehtivusaja möödumist on põhimõtteliselt ebakindel“).

([141]) Ingliskeelne originaaltekst: „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“ („Kapitaliseerimismeetodi puhul tuleks arvesse võtta ainult lennujaama immateriaalsete varadega seotud turunduskulude osakaalu. Samas võib olla keeruline teha kindlaks nende turunduskulude osakaalu, mis on suunatud lennujaama tulevase tulu (see tähendab investeeringut lennujaama immateriaalsetesse varadesse), mitte lennujaama jooksva tulu saamisele“).

([142]) Ingliskeelne originaaltekst: „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“ („Kapitaliseerimisel põhineva meetodi rakendamiseks tuleb hinnata selle ajavahemiku keskmist pikkust, mille jooksul lennujaam suudab tänu AMSi turunduskampaaniale kliente säilitada. Ebapiisavate andmete tõttu oleks praktikas väga raske hinnata keskmist ajavahemikku, mille jooksul kliente pärast AMSi kampaaniat säilitatakse“).

eeldatav lisakasum tulevikku, lennujaamateenuste lepingu kehtivusajaga samale ajavahemikule, kohandades seda Euroopa lennundusturu kasvumääraga ja tõenäosuskoefitsiendiga, mis kajastab lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu suutlikkust anda lennujaamale kasumit pärast kõnealuste lepingute kehtivuse lõppemist. 31. jaanuari 2014. aasta uuringu kohaselt sõltub see suutlikkus anda pikaajalist kasumit mitmest tegurist, „[—] sealhulgas paremast silmatorkavusest, tugevamast kaubamärgist, võrgu välismõjust ja korduvreisijate arvust“, ([143]) kuigi neid tegureid ei ole üksikasjalikumalt täpsustatud. Lisaks võetakse kõnealuse meetodi puhul arvesse kapitalikulu iseloomustavat diskontomäära.

(515) Uuringus pakutakse tõenäosuskoefitsiendiks 30 %, mida peetakse konservatiivseks. Samas ei esitata selles väga teoreetilist laadi uuringus koefitsiendi kohta tõsiseltvõetavaid kvantitatiivseid ega kvalitatiivseid tõendeid. Kõnealuse 30 % määra põhjendamisel ei lähtuta Ryanairi tegevust, lennutransporditurge või lennujaamateenuseid käsitlevatest faktidest. Uuringus ei esitata ühtegi seost selle määra ja möödaminnes nimetatud tegurite (silmatorkavus, tugev kaubamärk, võrgu välismõju ja korduvreisijate arv) vahel, mis peaksid pikendama lennujaamateenuste lepingust ja turundusteenuste lepingust kasu saamist ka pärast nende kehtivusaja lõppemist. Samuti ei ole uuringus selle analüüsimisel, mil määral AMSiga sõlmitud eri lepingutega ette nähtud turundusteenused võivad eespool nimetatud tegureid mõjutada, mingil viisil osutatud nende turundusteenuste konkreetsele sisule.

(516) Lisaks ei ole uuringus tõendatud, et lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu lõppemisel võiks kasum, mida need lepingud lennujaama käitajale lepingute viimasel kohaldamisaastal andsid, tõenäoliselt jätkuda ka tulevikus. Samamoodi ei esitata mingeid tõendeid selle kohta, miks on Euroopa lennutransporditurru kasvumäär kasulik näitaja lennujaamateenuste ja turundusteenuste lepingu mõju hindamisel konkreetses lennujaamas.

(517) Seega on ülimalt ebatõenäoline, et otsustades, kas leping sõlmida või mitte, võtaks turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja arvesse Ryanairi väljapakutud meetodi kohaselt arvutatud jätkuväärtust.

(518) 31. jaanuari 2014. aasta uuringust nähtub seega, et rahavoogude meetod annaks üksnes väga ebakindlaid ja ebausaldusväärseid tulemusi, nagu ka kapitaliseerimismeetod.

(519) Peale selle ei ole Prantsusmaa ega ükski kolmas huvitatud isik esitanud mingeid tõendeid selle kohta, et La Rochelle'i lennujaama käitajaga võrreldavad piirkondlike lennujaamade käitajad tegelikult kasutavad meetodit, mille Ryanair kõnealuses uuringus välja pakkus, või mõnda muud meetodit, mille abil saaks võtta arvesse ja mõõta pärast lennujaamateenuste lepingute ja turundusteenuste lepingute kehtivusaja lõppemist saadavat kasu. Prantsusmaa ei ole 17. ja 31. jaanuari 2014. aasta uuringute kohta märkusi esitanud ega nende järeldusi seega heaks kiitnud.

(520) Nagu eespool märgitud, on turundusteenused peale selle ilmselgelt suunatud inimestele, kes turundusteenuste lepingutega hõlmatud marsruute tõenäoliselt kasutavad. Kui lende nendel marsruutidel pärast lennujaamateenuste lepingu kehtivusaja lõppemist ei jätkata, on ebatõenäoline, et turundusteenustel on ka pärast kehtivusaja lõppemise kuupäeva positiivne mõju lennujaama reisijate arvule. Lennujaama käitajal on väga raske hinnata tõenäosust, kas lennuettevõtja jätkab marsruudi teenindamist pärast selle tähtaja möödumist, mille suhtes ta on lennujaamateenuste lepingus kohustused võtnud. Eelkõige odavlennuettevõtjad on näidanud, et nad on marsruutide avamisel ja sulgemisel väga dünaamilised. Aruande kohaselt, mille Oxera koostas ACI Europe'i tellimusel, suleti 2011. aastal 15–20 % selliste Euroopa lennujaamade teenindatavatest marsruutidest, kus on vähem kui 5 miljonit reisijat ([144]). Sõlmides selliseid kokkuleppeid, mida käesolevas ametlikus uurimismenetluses uuritakse, ei saaks turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja tugineda eeldusele, et lennuettevõtja soovib jätkata kõnealuse marsruudi teenindamist pärast lepingu kehtivusaja lõppu.

([143]) Ingliskeelne originaaltekst: „… including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger“ („[—] sealhulgas paremast silmatorkavusest, tugevamast kaubamärgist, võrgu välismõjust ja korduvreisijate arvust“).

([144]) Oxera 15. septembri 2017. aasta uuring „The continuing development of airport competition in Europe“ (Lennujaamadevahelise konkurentsi jätkuv areng Euroopas), joonis 4.8, lk 41, https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf.

(521) Lisaks tuleb tähele panna, et selle meetodi kohaselt arvutatud jätkuväärtus, mille Ryanair 31. jaanuari 2014. aasta uuringus välja pakkus, on positiivne (ja avaldab seega positiivset mõju lennujaamateenuste lepingust ja turundusteenuste lepingust saadavale projitseeritud tulule) üksnes juhul, kui kõnealuste lepingute tulemusel eeldatavalt saadav lisakasum lennujaamateenuste lepingu viimasel kohaldamisaastal on positiivne. Selle meetodi kohaselt projitseeritakse lennujaamateenuste lepingu viimasel kohaldamisaastal eeldatav lisakasum tulevikku, kohaldades kahte tegurit. Esimene tegur on Euroopa lennutransporditurru üldine kasvumäär, mis kajastab reisijate arvu eeldatavat suurenemist. Teine tegur on 30 % määr, mis ligikaudselt kajastab tõenäosust, et lõppevad lepingud soodustavad edaspidi uute samalaadsete lepingute sõlmimist, millega tõenäoliselt kaasnevad sarnased rahavood. Seega kui lennujaamateenuste lepingu viimasel kohaldamisaastal eeldatav tulevane lisakasum on negatiivne, on ka jätkuväärtus negatiivne (või maksimaalselt null), kajastades asjaolu, et hiljuti lõppenud lepingutega samalaadsed lepingud vähendavad sarnaselt lõppenud lepingutega igal aastal lennujaama kasumlikkust.

(522) Ryanairi 31. jaanuari 2014. aasta uuringus on seda stsenaariumit kirjeldatud väga lühidalt, piirdudes sellega, et ühes joonealuses märkuses on ilma märkuste ja põhjendusteta osutatud, et „[—] jätkuväärtust ei ole võimalik arvutada, kui lisakasum ilma AMSi makseteta on kõnealuse perioodi viimasel aastal negatiivne“ ([145]). Nagu põhjendustes 580–642 täiendavalt kirjeldatakse, hõlmavad käesoleval juhul kõik lepingud eeldatavaid täiendavaid rahavooge, mille nüüdispuhasväärtus on negatiivne igal aastal, mitte üksnes kokku. Seega on Ryanairi väljapakutud meetodi kohaselt arvutatud nn jätkuväärtus kõnealuste lepingute puhul null või isegi negatiivne. Sellise jätkuväärtuse arvessevõtmine ei sea seega kahtluse alla järeldust, et nende eri lepingutega antakse majanduslik eelis.

(523) Kolmandas, 26. septembri 2014. aasta uuringus kordas Ryanair, et lennujaamateenuste lepingud ja turundusteenuste lepingud annavad oma kehtivusaja jooksul lisakasumit ja pärast kehtivusaja lõppu jätkuväärtust. Seepärast suurendab Ryanairiga algse lepingu sõlmimine Ryanairi väitel tõenäosust, et selle lõppemisel sõlmitakse Ryanairi või teiste lennuettevõtjatega uus leping. Peale selle seisneb turundusteenuste lepingute jätkuväärtus selles, et lennujaama maine paranemise tulemusel kasvab lennujaama reisijate arv pärast lepingute kehtivusaja lõppu. Ryanair pakub küll välja meetodi oma hüpoteesi empiiriliseks testimiseks, kuid vajalike andmete puudumise tõttu ei ole seda võimalik teha. Samuti ei ole aruandes esitatud analüüsis arvesse võetud võrgu võimalikku välismõju.

(524) Kokkuvõttes on eespool kirjeldatu põhjal selge, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja eeldaks turundusteenuste lepingust ja mõõdaks sellise lepingu ja lennujaamateenuste lepingu sõlmimise otsust tehes ainult kahte liiki kasu: i) ühelt poolt väljavaade, et lennuettevõtjad teenindaksid La Rochelle'i lennujaamas lende kooskõlas lennujaamateenuste lepinguga, mille lennuettevõtjad olid motiveeritud sõlmima turundusteenuste lepingute tulemusel, ja ii) teiselt poolt turundusteenuste lepingute võimalik marginaalne positiivne mõju kõnealuste lepingutega hõlmatud marsruute kasutavate reisijate arvule (reisijate arvu kasvu mõningane soodustamine turundusteenuste lepingute ja vastavate lennujaamateenuste lepingutega hõlmatud marsruutidel). Muud võimalikku kasu peetaks liiga ebakindlaks, et seda saaks mõõta, ja miski ei osuta sellele, et kaubandus- ja tööstuskoda seda arvesse võttis.

4) Millise tähtaja oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja lennujaamateenuste lepingu ja/või turundusteenuste lepingu sõlmimise eeliste hindamisel valinud?

(525) Lennujaamateenuste lepingu ja/või turundusteenuste lepingu sõlmimisega kaasnevaid eeliseid hinnates oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja valinud hindamisega hõlmatud ajavahemikuks kõnealuste lepingute kehtivusaja. Teiste sõnadega oleks ta hinnanud lisakulusid ja -tulusid lepingute kohaldamise perioodil.

([145]) 31. jaanuari 2014. aasta uuringu joonealune märkus nr 17. Ingliskeelne originaaltekst: „… no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration“ („[…] jätkuväärtust ei ole võimalik arvutada, kui lisakasum ilma AMSi makseteta on kõnealuse perioodi viimasel aastal negatiivne“).

(526) Pikema perioodi valimine ei tundu olevat põhjendatud. Lepingute sõlmimise kuupäevadel ei oleks turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja arvestanud, et lepinguid nende kehtivusaja lõppemisel pikendatakse, sest nagu on selgitatud põhjenduses 520, on sellised odavlennuettevõtjad nagu Ryanair ja Jet2 marsruutide avamisel ja sulgemisel või lendude sageduse suurendamisel ja vähendamisel väga dünaamilised.

(527) Peale selle ei kattunud lepinguga hõlmatud tegevuse alustamise tegelik kuupäev teatavate lepingute puhul lepingu sõlmimise kuupäevaga. Olukordades, kus allkirjastamise kuupäev eelneb tegevuse tegeliku alustamise kuupäevale, võeti sellisel juhul alguskuupäevaks tegevuse tegeliku alustamise kuupäev, mitte lepingu sõlmimise kuupäev ([146]).

(528) Olukordades, kus Ryanair ei teenindanud teatavaid marsruute kogu lepinguga hõlmatud ajavahemiku vältel, põhineb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi hindamine lepingu kavandatud kehtivusajal, sest lepingu varajane lõpetamine ei olnud selle sõlmimise ajal ei teada ega prognoositav. Lennujaama käitaja oleks reisijate arvu prognoosides lähtunud kohustustest, mille Ryanair lepingu sõlmimisega võttis ja mis olid ettevõtjale siduvad.

(529) Järgnevalt uurib komisjon tehtud eeldusi arvesse võttes iga lennuettevõtjaga sõlmitud lepinguid lennuliikluse, tulude ja lisakulude seisukohast, ja esitab seejärel nende lepingute analüüsi tulemused.

5) Järeldused turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise meetodi kohta

(530) Eespool toodu põhjal on selge, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel kõnealuste meetmete suhtes peab komisjon analüüsima iga turundusteenuste lepingut koos vastava lennujaamateenuste lepinguga (olenemata sellest, kas viimane moodustab osa tabelis 14 loetletud lepingute kogumist või lihtsalt kehtis turunduslepingu sõlmimise ajal ([147])) ning hindama, kas kasumi väljavaatest lähtuv hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kes käitab kaubandus- ja tööstuskoja asemel La Rochelle'i lennujaama, oleks need lepingud sõlminud. Selleks on vaja teha kindlaks nende lepingutega kaasnev kasumlikkuse suurenemine, nagu oleks hinnanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja nende lepingute sõlmimise ajal, võttes kogu lepingute kohaldamisaja vältel arvesse järgmisi tegureid:

— lepingute rakendamisega seoses oodatav tulevane lennuliikluse suurenemine, milles võidakse võtta arvesse turundusteenuste mõju lennukite täituvusele lepinguga hõlmatud marsruutidel;

— lepingute rakendamisega seoses oodatavad tulevased lisatulud, sealhulgas lepinguga hõlmatud marsruutidega seoses lennujaamatasudest ja maapealsest teenindusest saadavad tulud ning lennundusega mitteseotud tulud, mis tulenevad lepingute rakendamise tagajärjel lisandunud lennuliiklusest;

— lepingute rakendamisega seoses oodatavad tulevased lisakulud, sealhulgas lepingutega hõlmatud marsruutidega seotud tegevuskulud ja võimalikud täiendavad investeerimiskulud ning turundusteenuste kulud.

(531) Nende arvutuste tulemusel saadakse tulevased iga-aastased rahavood, mis vastavad lisatulude ja -kulude vahele ning mida tuleb vajaduse korral diskonteerida määraga, mis kajastab lennujaama käitaja kapitalikulusid. Positiivne nüüdispuhasväärtus näitab põhimõtteliselt, et kõnealused lepingud ei anna majanduslikku eelist, samas kui negatiivne nüüdispuhasväärtus näitab sellise eelise olemasolu.

(532) Tuleb tähele panna, et selles hinnangus ei oma tähtsust kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi argumendid, mille kohaselt kaubandus- ja tööstuskoja ostetud turundusteenuste hind on turuhinnana käsitatava hinnaga võrdne või sellest madalam. Kasumi väljavaatest lähtuv hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks nõus ostma selliseid teenuseid isegi turuhinnaga võrdse või sellest madalama hinnaga, kui ta näeks ette, et hoolimata kõnealuste teenuste positiivsest mõjust asjaomastele marsruutidele ületavad lepingute tulemusena tekkivad lisakulud diskonteeritud lisatulusid. Sellisel juhul ei oleks ta nõus turuhinda maksma ja teeks loogilise otsuse kõnealuseid teenuseid mitte kasutada.

([146]) Vt tabel 9.
([147]) Vt põhjendus 496.

b) Metodoloogilised kaalutlused seoses äriplaanide rekonstrueerimiseks kasutatud mudeliga

(533) Menetluse käigus palus komisjon Prantsusmaal esitada kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi/AMSi vahel sõlmitud eri lepingutega seotud lisakulude, -tulude ja kasumlikkuse hinnangud, mille oleks saanud enne nende lepingute sõlmimist koostada. Vastusena sellele palvele märkis Prantsusmaa, et La Rochelle'i lennujaam ei olnud enne turundusteenuste lepingute sõlmimist analüüse koostanud, ning esitas seepärast tagasiulatuvalt rekonstrueeritud äriplaanid iga tabelis 9 osutatud turundusteenuste lepingu kohta ja rekonstrueeritud äriplaani Jet2ga sõlmitud lepingu kohta (võttes arvesse vastavate lennujaamateenuste lepingute parameetreid, mis olid nende kahe lennuettevõtjaga sõlmitud lepingute analüüsimisel asjakohased). Selle tagasiulatuva analüüsi eesmärk on aga jäljendada finantsanalüüsi, mis oleks tulnud teha enne turundusteenuste lepingute sõlmimist, võttes arvesse lennujaamale sel ajal kättesaadavaid andmeid.

1) Äriplaanide rekonstrueerimiseks kasutatud mudel

(534) Prantsusmaa rekonstrueeris tagasiulatuvalt äriplaanid, kasutades alusstsenaariumit, kus kehtestati eeldused, millest turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks mõistlikult lähtunud. See analüüs põhineb eeldustel, mis käsitlevad lennuliiklust, lennukite täituvust, lennundusega seotud ja mitteseotud kulusid reisija kohta, tegevuskulusid reisija kohta, turunduskulusid ja lepingute kestust. Iga lepingu nüüdispuhasväärtuse arvutamiseks rekonstrueeris Prantsusmaa äriplaani, milles on esitatud järgmised tulu- ja kuluartiklid.

Tabel 15

Äriplaanide rekonstrueerimiseks kasutatud mudel

Leping [x]			
	Aasta N	Aasta N+1	jne
Edasi-tagasilendude arv aastas (a)	*Vt leping*		
Istekohtade arv lennukites (b)	*Vt punkti 7.2.1.5 alapunkti b alapunkt 2 allpool*		
Pakutavate istekohtade arv (c)	*c = a × b × 2*		
Lennukite keskmine täituvus (d)	*Vt punkti 7.2.1.5 alapunkti b alapunkt 2 allpool*		
Reisijate koguarv (saabuvad ja lahkuvad) (e)	*e = c × d*		
Maandumistasu (f)	*f = a × kaubandus- ja tööstuskoja vastuvõetud või lennujaamateenuste lepingus sisalduv ühikutasu*		
Lennukite parkimise tasu (g)	*0 (vt punkti 7.2.1.5 alapunkti b alapunkt 3 allpool)*		
Valgustustasu (h)	*0 (vt punkti 7.2.1.5 alapunkti b alapunkt 3 allpool)*		
Puudega ja piiratud liikumisvõimega inimeste tasu (i)	*i = e × kaubandus- ja tööstuskoja vastuvõetud või lennujaamateenuste lepingus sisalduv ühikutasu / 2*		
Reisijatasu (j)	*j = e × kaubandus- ja tööstuskoja vastuvõetud või lennujaamateenuste lepingus sisalduv ühikutasu / 2*		
Maapealne teenindus (k)	*0*		
Lennundusega seotud tulud kokku (l)	*l = f + g + h + i + j + k*		
Lennundusega mitteseotud tulud (m)	*m = e × ühiku lisamarginaal (vt punkti 7.2.1.5 alapunkti b alapunkt 3 allpool)*		

Leping [x]			
	Aasta N	Aasta N+1	jne
Tulud kokku (n)	***n = l + m***		
Lisakulud (o)	*o = e × ühiku lisakulud (vt punkti 7.2.1.5 alapunkti b alapunkt 4 all-pool)*		
Turunduskulud (p)	*Vt turundusleping*		
Kulud kokku (q)	***q = o + p***		
Täiendav rahavoog (r)	***r = n − q***		
Nüüdispuhasväärtus	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *kus* — *v osutab asjaomase lepingu aastale, v = 0 vastab lepingu algusele,* — *u osutab lepingu kogukestusele (aastates)* — r_v *on täiendav rahavoog (r) lepingu aastal (v)* — *t on valitud diskontomäär* [1]		

[1] Prantsusmaa kohaldas kõikide lepingute puhul 6 % diskontomäära. See määr vastab määrale, mille Prantsusmaa on välja pakkunud sarnaste juhtumite puhul, mille kohta komisjon on juba pidanud otsuse tegema (vt näiteks eespool joonealuses märkuses nr 12 osutatud komisjoni otsus Pau lennujaama kohta). Teiselt poolt on lepingute nüüdispuhasväärtus olenemata kasutatud diskontomäärast paratamatult negatiivne, sest komisjonipoolse äriplaanide rekonstrueerimise tulemusel on täiendavad rahavood vaatlusalusel perioodil igal aastal negatiivsed (alusstsenaariumi korral).

(535) Kuigi komisjon on üldiselt seisukohal, et Prantsusmaa eeldused seoses tuluga reisija kohta ja lepingu kestusega on mõistlikud, siis Prantsusmaa muud eeldused ei ole alati mõistlikud ega realistlikud. Esiteks tegi Prantsusmaa kõikide rekonstruktsioonide puhul metodoloogilisi vigu (näiteks alahinnates lennundusega seotud täiendavaid tegevuskulusid ja lisades kohalike omavalitsuste poolt üldiste turunduskulude katmiseks antud toetused lisatulude hulka). Teiseks, nagu lepingute individuaalset hindamist käsitlevas jaos kindlaks tehakse, esines lisaks kõikides Prantsusmaa läbiviidud rekonstrueerimistes sisalduvatele ühistele metodoloogilistele vigadele teatavate äriplaanide rekonstruktsioonides ka muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme.

(536) Seetõttu viis komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamiseks läbi oma analüüsi, rekonstrueerides alusstsenaariumis eri lepingute kogumite lisakulud ja -tulud, nagu neid oleks eelnevalt arvutanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.

(537) Samuti viis komisjon läbi tundlikkusanalüüsi nende lepingute nüüdispuhasväärtuse arvutamise viisi kohta, muutes teatavaid eeldusi. Selleks kasutas komisjon teadlikult eeldusi, mis on määratluse kohaselt ebarealistlikud, sest neid ei kasutatud alusstsenaariumis (selles stsenaariumis juba järgitakse lennuettevõtjat soodustavat lähenemisviisi). Nende eelduste esinemise või lennujaama haldamises selleks vajalike suurte ja viivitamatute muutuste toimumise tõenäosus on väga väike (vt põhjendused 575–578). Nende parameetrite (mille samaaegne esinemine on statistiliselt samuti äärmiselt ebatõenäoline) muutmise tulemusena arvutatud nüüdispuhasväärtuse näol on tegemist nn ebamõistliku stsenaariumiga (vt põhjendused 574–578). Igal juhul oleks see stsenaarium ilmselgelt ebarealistlik mõistliku ja aruka investori jaoks, kellel poleks muud võimalust kui see välistada.

(538) Erinevuste tõttu Prantsusmaa ja komisjoni hinnangutes (eelkõige tegevus- ja turunduskuludega seotud eeldustes) on lepingute kogumite nüüdispuhasväärtuse arvutamisel saadud tulemused väga erinevad. Mitmesugused lennuliiklust käsitlevad eeldused mõjutavad oluliselt teatavaid lepinguid, samal ajal kui lennukite täituvusega seotud eelduste mõju lepingute nüüdispuhasväärtuse arvutamise tulemusele on piiratud, kuid need ei muuda komisjoni järeldust selle kohta, kas nüüdispuhasväärtus on negatiivne või positiivne.

1) Täiendav lennuliiklus ja prognoositud edasi-tagasilendude arv (Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud)

(539) Komisjoni tehtud analüüs põhineb täiendaval lennuliiklusel (teiste sõnadega lisanduvate reisijate arvul), mida kaubandus- ja tööstuskoja asemel La Rochelle'i lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks saanud lepingute sõlmimise ajal prognoosida. Näiteks 2006. aasta lepingute kogumi puhul (turunduslepingud C ja D ning lennujaamateenuste lepingud nr 2 ja 3) hõlmab see selliste reisijate arvu kindlakstegemist, kelle puhul La Rochelle'i lennujaama käitaja oleks võinud 2006. aastal eeldada, et nad kasutavad lepingu kehtivusajal Ryanairi teenindatavat La Rochelle'i – Londoni Stanstedi lennujaama vahelist marsruuti.

(540) Lennuliikluse prognoositud suurenemine arvutati eri lennujaamateenuste lepingutes ja turundusteenuste lepingutes sätestatud marsruutide arvu ja lennusageduse ning neist tuleneva iga-aastaste edasi-tagasilendude arvu põhjal. Mõni leping sisaldab edasi-tagasilendude arvuga seotud eesmärke, mõni leping reisijate arvuga seotud eesmärke ja mõnes lepingus ei ole eesmärke täpsustatud.

(541) Tagasiulatuvate lepingute puhul, mis sõlmiti pärast nende rakendamiskuupäeva (näiteks leping A), on arvesse võetud ainult pärast nende allkirjastamist toimunud lennuliiklust, sest enne lepingu allkirjastamist ei saa lennuliiklust selle alusel toimuda.

(542) Komisjoni prognoosid lennuliikluse kohta on enamjaolt väiksemad kui need, mida kaubandus- ja tööstuskoda kasutas oma äriplaanide tagantjärele rekonstrueerimiseks, eeskätt teatavate selliste turunduslepingute puhul, mis sõlmiti ilma lennuliiklust käsitlevaid eesmärke täpsustamata. Ühel juhul on komisjoni kasutatud prognoosid suuremad kui lennujaama omad. Neid parandusi kirjeldatakse üksikasjalikult iga meetme kohta (tabelis 14 esitatud lepingud või lepingute kogumid).

(543) Komisjon märgib üldiselt, et lennuliikluse ülehindamine on seotud järgmiste analüütiliste probleemidega. Esiteks on lennuliikluse maht Prantsusmaa tehtud rekonstruktsioonides suurem kui lepingutes sisalduv maht. Arukas ettevõtja ei teeks selliseid ülehindamisi ilma täiendavate selgitusteta (mida Prantsusmaa ühegi lepingu kohta ei esitanud).

(544) Teiseks tugines Prantsusmaa teatavate tagasiulatuvate lepingute puhul (lepingud, mille alguskuupäev eelneb nende allkirjastamise kuupäevale) oma rekonstruktsioonis reisijate arvule, mis oli saavutatud juba enne lepingu sõlmimist. On kaheldav, kas arukas ettevõtja kannaks turundusteenustega seotud kulusid seoses lendudega, mis on juba toimunud. Selle asemel lähtuks arukas ettevõtja tulevasest lennuliiklusest, mis turundusteenuste lepingu tulemusel tekib. Samuti, nagu on näidatud põhjendustes 525–529, ei põhine argument, mille kohaselt arukas investor oleks võinud arvestada ärisuhteid pikema aja vältel kui rangelt lepingu kestus, ühelgi majanduslikul uuringul ega mingitel tõenditel.

(545) Peale selle võttis komisjon arvesse Ryanairi kasutatavate lennukite – peamiselt Boeing 737-800 (189 istekohta) ja vähemal määral Boeing 737-300 (148 istekohta) või BAe 146-300 (110 istekohta) – mahutavust.

(546) Komisjon kohaldas aastate lõikes muutuvat lennukite täituvust, mis vastas kahel eelmisel aastal täheldatud keskmisele (2003. ja 2004. aastal oli keskmine täituvuse määr kaubandus- ja tööstuskoja kohaldatud 80 %). See eeldus on kõige usaldusväärsem, sest selle puhul järgitakse sellise lennujaama käitaja lähenemisviisi, kes kasutab oma äriplaani koostamisel kõige asjakohasemat teavet, mis talle kättesaadav on. Samuti on selle meetodi puhul alates 2005. aastast võimalik lähtuda turunduslepingute kehtivusajal täheldatud lennukite täituvusest ning seega kajastada turundusteenuste mis tahes positiivset mõju neid marsruute kasutavate reisijate arvule. Selles küsimuses märgib komisjon, et aastatel 2003–2013 vähenes La Rochelle'i lennujaama teenindavate Ryanairi lennukite täituvus 81 %-lt 70 %-le, samal ajal kui La Rochelle'i lennujaam kasutas oma äriplaanide koostamisel palju optimistlikumaid eeldusi (75–85 %).

Tabel 16

Lennukite täituvus

Aasta	Lennukite täituvus	Kuupäevale T eelnenud kahe aasta keskmine teadaolev määr ([1])
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

([1]) Aastate 2003 ja 2004 puhul ei ole kahe eelmise aasta andmed olulised (Ryanairi lende ei toimunud). Kasutati 80 %st stsenaariumit (Prantsusmaa alusstsenaarium).

(547) Kui lepingu kohaldamisperiood ei kattunud terve kalendriaastaga, võttis komisjon seda arvesse, arvutades lepingu iga kohaldamisaasta puhul prognoositava lennuliikluse proportsionaalselt päevade arvuga, mil lepingut konkreetsel aastal kohaldati.

1) Lisatulud (Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud)

(548) Iga analüüsis käsitletud kokkuleppe puhul määras komisjon kindlaks lisatulud, see tähendab sellest kokkuleppest tulenevad tulud, nagu seda oleks prognoosinud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.

(549) Nn ühise kassa põhimõtet kohaldades leiab komisjon, et arvesse tuleb võtta nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tulusid.

— *Lennundusega seotud tulud*

(550) Lennundusega seotud tulud tulenevad mitmesugustest tasudest, mida lennuettevõtja lennujaama käitajale maksab, nimelt

— maandumistasu, see tähendab teatav summa iga edasi-tagasilennu eest;

— reisijatasu, see tähendab teatav summa iga reisija eest;

— maapealse teeninduse eest makstav tasu, mis on eri lennujaamateenuste lepingutes täpsustatud kindlasummaline tasu iga edasi-tagasilennu eest;

— nn parkimistasu, see tähendab teatav summa iga edasi-tagasilennu eest;

— nn lennuraja valgustamise tasu, see tähendab teatav summa, mida makstakse tsiviillennunduseeskirjade kohaldamise alusel öösel või halva nähtavusega liikumise korral;

— puudega ja piiratud liikumisvõimega inimeste abistamise tasu.

(551) Kaubandus- ja tööstuskoja kohaldatavad maandumis- ja reisijatasud on põhimõtteliselt reguleeritud tasud, mille eest võimaldatakse juurdepääs lennujaamataristule ning mida pärast konsultatsiooniprotsessi kohaldatakse kõikide lennuettevõtjate suhtes ja mis kuuluvad avaldamisele. Komisjon kasutas eri lennujaamateenuste lepingute puhul maandumis- ja reisijatasude prognoositud ühikuhindadena lepingute sõlmimise ajal kehtinud avaldatud tasusid, millele lisandus 2 % suurune indekseerimine aasta kohta, kuna oli mõistlik eeldada, et reguleeritud tasusid suurendatakse igal aastal vastavalt inflatsioonile. Reguleeritud lennujaamatasude süsteemiga ei nähta ette automaatset indekseerimist, kuid käitajatel on võimalik tasusid konsultatsiooniprotsessi tulemusel aja jooksul kohandada. Neid asjaolusid arvestades leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks eeldanud, et tasud suurenevad igal aastal vastavalt inflatsioonile, kasutades 2 % suurust inflatsioonimäära, mille Euroopa Keskpank (EKP) on euroala jaoks sihtmäärana kehtestanud ([148]).

(552) Maapealse teeninduse tasud ei ole reguleeritud, vaid need määratakse kindlaks kahepoolsete läbirääkimiste käigus. La Rochelle'i lennujaamas pakub maapealset teenindust Atlantica. Sellest tulenevalt ei võeta neid teenuseid lennujaama äriplaanides arvesse, vaid arvestatakse üksnes üüri, mida Atlantica La Rochelle'i lennujaamale maksab (lennundusega mitteseotud tulude all).

(553) Parkimistasud vastavad parkimistaristu ja -seadmete, välja arvatud eraomanduses oleva taristu kasutamisele õhusõidukite poolt. Need määrad sõltuvad parkimise kestusest ja õhusõiduki omadustest. Ryanairi ja Jet2ga sõlmitud lepingute kasumlikkuse hindamiseks koostatud äriplaanides ei ole parkimistasude maksmist aga ette nähtud, mis võib teoreetiliselt olla tingitud asjaolust, et parkimine kestab alla kahe tunni, mille eest lennuettevõtjatelt tasu ei nõuta.

(554) Lennuraja valgustamise tasu määratakse hinnakirjas, mille lennujaam avaldab iga õhusõiduki liikumise kohta öösel või halva nähtavuse korral, mil lennurada tuleb valgustada. Ryanairi ja Jet2ga sõlmitud lepingute kasumlikkuse hindamiseks koostatud äriplaanides ei ole valgustustasusid aga ette nähtud, sest lende teenindatakse päevasel ajal.

(555) Samuti tuleb arvesse võtta puudega ja piiratud liikumisvõimega inimeste abistamise tasu, mida kohaldatakse iga lahkuva reisija kohta (alates 2008. aasta juunist 0,50 eurot reisija kohta).

(556) Selleks, et arvutada eespool mainitud lennujaamatasudest saadav tulu, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks iga lepingu puhul eeldanud, kasutas komisjon iga lepingu puhul prognoositud edasi-tagasilendude arvu (maandumistasu puhul) ja vastavat reisijate arvu (reisijatasu ning puudega ja piiratud liikumisvõimega inimeste tasu puhul) ning korrutas saadud väärtused iga tasu ühikuhinnaga.

— *Lennundusega mitteseotud tulud*

(557) La Rochelle'i lennujaam hindas lennundusega mitteseotud tulude marginaale seoses reisijate arvuga. Need marginaalid hõlmavad autoparklate, restoranide ja muude lennujaamas tegutsevate ettevõtjate marginaale ning kütusemüügi ja rendiga seotud marginaale. Kuna sisendite kulud on maha arvatud, on tegemist marginaalide, mitte tuludega. Seepärast ei ole äriplaanide arvutamisel vaja mingeid kulusid maha arvata, et teha kindlaks lennujaama käitaja lisamarginaal.

(558) Üldiselt peab komisjon tõenäoliseks, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks uue lepingu sõlmimisel määranud lennundusega mitteseotud tulude lisamarginaali kindlaks eelmise aasta lennundusega mitteseotud tulude lisamarginaali põhjal vastavalt parimale teadaolevale hinnangule. Sellise hinnangu esitas La Rochelle'i lennujaam. Konkreetselt La Rochelle'i lennujaama juhtumi puhul võtab komisjon aga arvesse aastatel 2003–2013 tehtud investeeringuid, mis on muu hulgas seotud autoparklate, restoranide ja kauplustega. Uue lepingu kasumlikkuse hindamisel ainult varem täheldatud marginaalide arvestamine tähendaks seda, et arvesse ei pruugita võtta teadaolevaid projekte lennundusega mitteseotud tegevuse arendamiseks (mis on seotud näiteks uute toimima

([148]) „Hinnastabiilsuse tagamisel on EKP eesmärk hoida inflatsioonimäärad keskpikas perspektiivis alla 2 %, kuid sellele lähedasel tasemel". Vt http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

hakkavate investeeringutega) ning seega piiratakse lennundusega mitteseotud lisatulude kasvuväljavaateid liiga rangelt. Seepärast lähtus komisjon äriplaanide rekonstrueerimisel seisukohast, et uue lepingu sõlmimise ajal vastab arvessevõetav lennundusega mitteseotud tulude marginaal reisija kohta eelmise aasta keskmisele lennundusega mitteseotud tulude marginaalile, mida on korrutatud nn prognoositud paranduskoefitsiendiga, mis kajastab prognoositavaid väljavaateid seoses uute investeeringutega (autoparklad, kaubandusalad). Paranduskoefitsient muutub aastate lõikes, sõltuvalt lennujaama kavandatud projektidest, ning lennundusega mitteseotud tulude prognoositud marginaal vastab sellele, mida lennujaama käitaja võib mitme aasta jooksul (mitte üksnes järgmisel aastal) mõistlikult eeldada.

Tabel 17

Lennundusega mitteseotud tulude keskmine marginaal

Aasta	Lennundusega mitteseotud tulude marginaal aastal n–1 (eurodes reisija kohta)	Prognoositud paranduskoefitsient	Komisjoni kohaldatud prognoositud keskmine lennundusega mitteseotud tulude marginaal
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) Kohaldatud paranduskoefitsiendi suurenemine mõnel aastal kajastab uute lennundusega mitteseotud teenuste osutamise alustamist asjaomasel ajavahemikul (2006. aastal autoparkla, 2008. aastal restoran, 2009. aastal kauplused). Kuna kaubandus- ja tööstuskoda ei esitanud hinnangut uute lepingute sõlmimise ajal eeldatud lennundusega mitteseotud tulude marginaali kohta, võimaldab see lähenemisviis hinnata uuest lennundusega mitteseotud tegevusest saadavate tulude marginaali. Komisjoni kohaldatavad lennundusega mitteseotud lisatulude marginaalid reisija kohta on keskmiselt [15–20] % suurem kui kaubandus- ja tööstuskoja esitatud marginaalid ning seega on komisjoni rekonstruktsioonides arvestatud lennujaama ja Ryanairi vahel sõlmitud lepingute kogumite maksimaalse lisakasumiga. Komisjon märgib, et keskmise iga-aastase marginaali korrektsioon on isegi suurem kui see, mida Oxera soovitas 4. detsembri 2015. aasta uuringus, ([149]) mille kohaselt Ryanairi tegevuse alustamine 29 lennujaamast koosneva valimi põhjal suurendas lennundusega mitteseotud tulusid lahkuva reisija kohta reaalväärtuses ligikaudu 12,0–13,7 %.

([149]) Oxera 4. detsembri 2015. aasta uuring „The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues" (Ryanairi tegevuse mõju lennujaamade lennundusega mitteseotud tuludele).

(560) Samuti on komisjon seisukohal, et inflatsiooni arvessevõtmiseks oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ette näinud selle marginaali indekseerimise aja jooksul igal uue lepingute kogumiga hõlmatud aastal. Sellega seoses kohaldas komisjon määra 2 % aastas ([150]).

(561) Igal juhul otsustas komisjon kasutada eeldusena suuremat lennundusega mitteseotud kasumit kui see, mida kasutas La Rochelle'i lennujaam, et võtta arvesse parklate, toitlustamise ja kaubandustegevuse arengut aastatel 2003–2013.

1) Lisakulud (Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud)

(562) Lisakulud, mida kaubandus- ja tööstuskoja asemel lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks iga kokkuleppe puhul (mis koosnevad lennujaamateenuste lepingust ja turundusteenuste lepingust) võinud eelnevalt eeldada, liigituvad järgmistesse kategooriatesse:

— turundusteenuste ostmise kulud;

— kokkuleppe tulemusel tehtud investeeringutest tulenevad täiendavad investeerimiskulud;

— täiendavad tegevuskulud, täpsemalt kokkuleppest tõenäoliselt tulenevad tegevuskulud (personalikulud, mitmesugused ostud).

(563) Seoses turundusteenuste lepingute kuludega märgib komisjon, et Prantsusmaa jättis turunduskuludest valesti välja kohalike omavalitsuste (Charente-Maritime'i departemangu ja Communauté d'Agglomération de La Rochelle'i) antud toetused kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse üldiste turunduskulude katmiseks.

(564) Nagu on kindlaks tehtud põhjendustes 294–302, oleks Prantsusmaa pidanud hõlmama kõik summad, mille kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus Ryanairile maksis, sest kõikide eri kohalikelt omavalitsustelt saadud toetuste näol on tegemist lennujaama tavapäraste tegevuskulude rahastamisega. Seega olid turundusteenuste rahastamiseks ette nähtud eraldised kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse eelarves ja tema kandis kogu seotud juhtumisriski.

(565) Peale selle tuleb meeles pidada, et selle kindlakstegemiseks, kas lepingud, mille La Rochelle'i lennujaam Ryanairi ja Jet2ga sõlmis, andsid nendele ettevõtjatele eelise, tuleb võrrelda La Rochelle'i lennujaama käitumist tavapärastes turumajanduse tingimustes tegutseva lennujaama käitaja omaga. Määratluse kohaselt peab turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oma tegevust ise rahastama. Lisaks on 2014. aasta suuniste punktis 63 märgitud, et selleks, et lennuettevõtjaga sõlmitud lepingu saaks lugeda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega kooskõlas olevaks, peab lennujaam „tõendama, et suudab [—] katta kõik [—] lepingust [—] tulenevad kulud [—]".

(566) Samuti on 2014. aasta suunistes märgitud, et „[s]elle hindamiseks, kas lennujaama poolt lennuettevõtjaga sõlmitud leping on turumajandustingimustes tegutseva isiku testiga kooskõlas, tuleks lisaks lennujaamatasudele arvesse võtta lennuettevõtja tegevusest tulenevat prognoositavat tulu lennundusvälise tegevuse eest, millest on maha arvatud kõik allahindlused, turundustoetus ja stimuleerivad kavad" ([151]) ning et „[s]amamoodi võetakse arvesse riigipoolset toetust, näiteks otse ametiasutuste ja lennuettevõtja vahel sõlmitud turunduslepinguid, mis on mõeldud lennujaama poolt seoses lennujaama ja lennuettevõtja vahelise lepinguga kantud tavapäraste kulude osaliseks hüvitamiseks" ([152]).

([150]) Samal põhjusel kohaldas komisjon 2 % indekseerimist lennujaamatasudele ja täiendavatele tegevuskuludele.
([151]) 2014. aasta suuniste punkt 64.
([152]) 2014. aasta suuniste joonealune märkus nr 62.

(567) Kui avaliku sektori rahalise toetuse saaks äriplaanides turunduskuludest välja jätta, siis tähendaks see, et kõik kahjumlikud projektid või tehingud saaks viia turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega vastavusse üksnes piisava avaliku sektori toetuse andmisega. Selle lähenemisviisi korral ei oleks ELi toimimise lepingu artikkel 107 tõhus ja oleks vastuolus põhimõttega, mille kohaselt riigiabi olemasolu analüüs hõlmab selle kindlakstegemist, kas ettevõtja on saanud „majandusliku eelise, mida ta tavalistes turutingimustes ei oleks saanud“ ([153]).

(568) Eespool nimetatud põhjustel leiab komisjon, et mis tahes toetust, mis on sihtotstarbeliselt ette nähtud turunduskuludeks (isegi kui see ei ole seotud konkreetse lepingu või lepingute kogumiga), ei saa turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi hindamise aluseks olevas kasumlikkuse analüüsis turunduskuludest maha arvata. Sellest tulenevalt võttis komisjon tabelis 14 osutatud lepingute sõlmimisega seotud äriplaanide rekonstrueerimisel arvesse kõiki eri turunduslepingutega ette nähtud summasid.

(569) Lepingutes sätestatud tasud turundusteenuste eest ei kajasta tingimata tegelikult makstud summasid, sest teatavate pärast lepingute sõlmimist toimunud sündmuste tõttu kalduti nendest algsetest summadest kõrvale. See kehtib eelkõige juhul, kui leping lõpetati ennetähtaegselt. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel ei tule selliseid sündmusi aga arvesse võtta, sest need toimusid pärast lepingute sõlmimist.

(570) Seoses täiendavate investeerimiskuludega tuleb tähele panna, et Prantsusmaa väitel ei tulnud La Rochelle'i lennujaamas teha eri uuritavatest lepingutest tulenevalt mingeid investeeringuid. Kuna miski ei osuta sellele, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks eeldanud, et ta peab seoses ametliku uurimismenetlusega hõlmatud ühe või mitme lepinguga tegema teatavaid investeeringuid, ei võetud seega käesolevas analüüsis arvesse täiendavaid investeerimiskulusid.

(571) Komisjon ei saa täiendavate tegevuskulude hindamiseks kasutada Prantsusmaa ning kaubandus- ja tööstuskoja esitatud rekonstruktsiooni. Kaubandus- ja tööstuskoda on küll hinnanud, et ligikaudu 200 000 reisija korral moodustavad muutuvkulud maksimaalselt 55 000 eurot aastas (v.a turunduskulud), see tähendab keskmine kulu reisija kohta on 0,27 eurot, kuid ta ei ole esitanud mingeid selgitusi selle hinnangu saamiseks kasutatud metoodika kohta. Peale selle ei kajasta see hinnang La Rochelle'i lennujaama tegelikke lisakulusid: hinnangulised 0,27 eurot reisija kohta mitte üksnes ei erine märgatavalt Oxera esitatud hinnangutest ([154]) muude lennujaamade puhul, mille suhtes komisjon on ametliku uurimismenetluse algatanud, ([155]) vaid ka La Rochelle'i lennujaama finantsandmetest nähtub, et perioodi jooksul olid täiendavad lennundusega mitteseotud tegevuskulud keskmiselt 3,83 eurot reisija kohta.

(572) Komisjon rekonstrueeris täiendavad tegevuskulud, välja arvatud turunduskulud, tuginedes Prantsusmaa esitatud teabele (lennujaama kasumiaruanne ja bilanss). Selleks tegi komisjon järgmist.

— Reisijateveoga seotud iga-aastaste tegevuskulude eraldamine kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse finantsaruannete põhjal. Need kulud piirduvad tegevuskuludega ja neis ei ole arvesse võetud kapitalikulusid (amortisatsiooni). Selle eeldusega tõenäoliselt alahinnatakse tegelikke lisakulusid, sest osa investeeringute amortisatsioonist vastab lennujaama põhitegevuse kuludele seoses uute reisijate teenindamisega (Oxera, kellele Ryanair tegi ülesandeks olukorra analüüsimise teistes lennujaamades, arvestas täiendavate tegevuskulude arvutamisel teatava amortisatsiooniga) ([156]).

([153]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. aprill 1999, Hispaania Kuningriik *vs.* komisjon, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41; vt ka komisjoni 11. novembri 2016. aasta otsus (EL) 2018/628 Austria rakendatud riigiabi SA.24221(2011/C) (ex 2011/NN) kohta Klagenfurti lennujaamale, Ryanairile ja teistele lennujaama kasutavatele lennuettevõtetele (ELT L 107, 26.4.2018, lk 1), põhjenduse 381 punkt b.

([154]) Oxera 13. juuni, 11. septembri, 22. septembri, 10. oktoobri ja 6. novembri 2014. aasta uuringud.

([155]) Komisjoni 16. oktoobri 2013. aasta otsus riigiabi SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) kohta – Hispaania – Väidetav riigiabi Ryanairile ja muudele lennuettevõtjatele ning võimalik abi Girona ja Reusi lennujaamale (ELT C 120, 23.4.2014, lk 24); komisjoni 30. mai 2012. aasta otsus riigiabi SA.33960 (2012/C) (2012/NN) kohta – Prantsusmaa – Beauvais-Tillé lennujaam (ELT C 279, 14.9.2012, lk 23); komisjoni 4. aprilli 2012. aasta otsus riigiabi SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) kohta – Prantsusmaa – Carcassonne'i lennujaam (ELT C 254, 23.8.2012, lk 11).

([156]) Ryanairi 31. mai 2013. aasta tähelepanekutele lisatud Oxera 31. mai 2013 aasta uuring „Economic MEIP Assessment: profitability analysis – La Rochelle“ (Majanduslik hinnang turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamise kohta: kasumlikkuse analüüs – La Rochelle'i lennujaam), punkt 2.5, lk 10 ja 12.

— Avaliku sektori asutuse pädevusse jäävate ülesannete täitmisega seotud ja riigi rahalistest vahenditest kaetud tegevuskulude mahaarvamine.

— Avalike teenuste osutamise kohustuste või üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud toetustest kaetud kulude mahaarvamine.

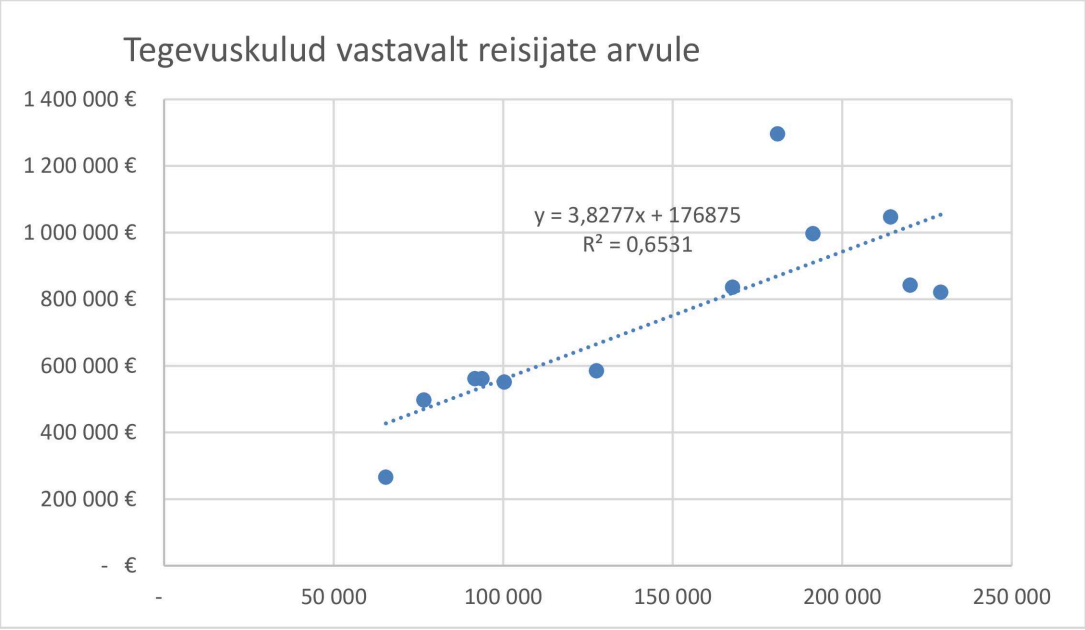
— Lennuettevõtjatega sõlmitud turunduslepingutes sätestatud turundusteenuste eest tehtud maksetele vastavate kulude mahaarvamine (kuna neid kulusid juba võetakse vaidlustatud meetmete kasumlikkuse rekonstruktsioonis eraldi arvesse ja seega on need esitatud tabelis 15 kuluartiklina p).

— Lennundusega mitteseotud tulusid käsitlevate tegevuskulude mahaarvamine. Kuna kaubandus- ja tööstuskoda neid andmeid ei esitanud, hindas komisjon lennundusega mitteseotud tulusid käsitlevaid tegevuskulusid. Selle hinnangu tegemiseks kohaldati lennundusega mitteseotud tulude protsendimäära lennujaama kogutuludes iga-aastastele tegevuskuludele ([157]). Aastatel 2001–2010 jäi see protsendimäär vahemikku 19–41 % ja oli keskmiselt 26 %. Iseenesest võidakse selle meetodi puhul lennundusega mitteseotud tulusid käsitlevaid tegevuskulusid üle hinnata, sest lennundusega mitteseotud teenused on proportsionaalselt kapitalimahukamad ega hõlma nii palju tegevuskulusid kui lennundusega seotud teenused ([158]). Igal juhul on see parim kättesaadav hinnang, arvestades seda, et Prantsusmaa ei ole muid andmeid esitanud.

— Reisijate arvu muutumise põhjal arvutatud lennundusega seotud tegevuskulude muutuste analüüsimine. Alljärgneval joonisel on esitatud lennundusega seotud tegevuskulude ja reisijate arvu vaheline suhe ning lennundusega seotud tegevuskulude ja reisijate arvu võrdlev muutumine. Jooniselt nähtub selgelt, et lennundusega seotud tegevuskulud kasvavad kooskõlas reisijate arvuga, mida ei toimuks juhul, kui lisakulud piirduksid 55 000 euroga 200 000 reisija kohta.

Joonis 1

Lennundusega seotud tegevuskulud vastavalt reisijate arvule



Allikas: La Rochelle'i lennujaama andmed. Komisjoni analüüs.

([157]) Need on saadud pärast avaliku sektori asutuse pädevusse jäävate ülesannetega seotud kulude, avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise või üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest antud toetustest kaetud kulude, turunduskulude ja amortisatsiooni mahaarvamist.

([158]) Näiteks kaasnevad kaupluste või autoparklate ehitamisega märkimisväärsed ehituskulud, kuid suhteliselt väikesed tegevuskulud pärast kontsessiooni andmist.

(573) Sellest analüüsist nähtub, et reisijate arvu ja tegevuskulude muutumine on samuti omavahel tihedalt seotud. See analüüs kehtib ka hoolimata kulude ebakorrapärasemast muutumisest aastate lõikes (mille kohta Prantsusmaa ei ole põhjendusi esitanud). Iga-aastaste andmete põhjal rekonstrueeritud lennundusega seotud täiendav tegevuskulu, mida on kohandatud Prantsusmaa registreeritud iga-aastase inflatsiooniga, oli 2006. aastal (mis on täpselt 2001. ja 2011. aasta vahel) 3,83 eurot reisija kohta. Muude aastate puhul kohaldab komisjon selle kulu suhtes muutust, mis vastab 2 % inflatsioonimäärale (enne 2006. aastat negatiivne, 2006. aastal null ja pärast 2006. aastat positiivne) ([159]).

1) Tundlikkusanalüüs

(574) Kõikide lepingute kogumi kohta äriplaanide rekonstrueerimisel viis komisjon süstemaatiliselt läbi tundlikkusanalüüsi, et kontrollida asjaomase rekonstruktsiooni usaldusväärsust. Selleks muutis komisjon järgmist nelja parameetrit, et (põhjendamatult ja ebamõistlikult) suurendada vaatlusaluste lepingute kogumite kasumilikkust (mille tulemuseks oli liiga optimistlik stsenaarium lennujaama käitaja ja asjaomased lepingud sõlminud lennuettevõtjate jaoks): edasi-tagasilendude arv aastas, lennukite täituvus, lennundusega mitteseotud tulu summa ja lennundusega seotud täiendavad tegevuskulud.

(575) Nagu selgitatakse iga tabelis 14 loetletud lepingute kogumi kohta, kehtestas komisjoni iga-aastaste edasi-tagasilendude arvu puhul ambitsioonikama eesmärgi kui see, mis tulenes analüüsitud lepingute tingimustest. See eesmärk seati meelevaldselt ja selle aluseks ei ole mingid faktilised või õiguslikud asjaolud ega mingid prognoosid. Arukas lennujaama käitaja oma äriplaani alusstsenaariumis sel viisil eesmärki ei suurendaks.

(576) Alternatiivses stsenaariumis kasutas komisjon lennukite 85 % täituvust, mida vaatlusalusel perioodil kunagi ei täheldatud, vaid mida komisjon kasutas oma muudes hiljutistes Prantsusmaa lennujaamu käsitlevates otsustes tehtud rekonstruktsioonides. Arukas lennujaama käitaja oma äriplaani alusstsenaariumis lennukite täituvust sel viisil ei suurendaks, sest see ei kajasta asjaomaste marsruutide eripärasid.

(577) Lennundusega mitteseotud tulude puhul suurendas komisjon oma alternatiivses stsenaariumis lennundusega mitteseotud ühikumarginaali 20 % võrreldes alusstsenaariumiga, mille jaoks kasutatud arvutusmeetodit on kirjeldatud põhjendustes 557–561 ja mis juba põhines soodsamatel eeldustel kui need, mille esitas Prantsusmaa. Arukas lennujaama käitaja oma äriplaani alusstsenaariumis sellist kasvu ei kasutaks, sest see ei põhine realistlikel väljavaadetel.

(578) Alternatiivses stsenaariumis vähendas komisjon täiendavaid tegevuskulusid 50 % võrreldes alusstsenaariumiga, mille jaoks kasutatud arvutusmeetodit on kirjeldatud põhjendustes 533 ja 534.

(579) Nende nelja parameetri muutmise tulemusel arvutatud nüüdispuhasväärtuse näol on seega tegemist alternatiivse stsenaariumiga, mida komisjon peab nn ebamõistlikuks stsenaariumiks.

a) Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingute kogumite individuaalne analüüs

(580) Prantsusmaa esitas iga turundusteenuste lepingu individuaalse analüüsi (võttes arvesse ka kehtivaid lennujaamateenuste lepinguid). Kuigi komisjon on seisukohal, et mõned lepingud on omavahel seotud ja seega tuleb neid käsitada ühe kokkuleppena, esitatakse iga turundusteenuste lepingu kohta kasumlikkuse analüüs, mis kinnitab lepingute kogumi kohta koostatud analüüsi.

([159]) Komisjon eelistas täiendavate tegevuskulude aastapõhisele rekonstrueerimisele mitmeaastast rekonstrueerimist. Teoorias mõjutaks eelmise aasta finantsandmetele tuginev aastapõhine rekonstrueerimine ka teadmisi täiendavatest tegevuskuludest, mis kaubandus- ja tööstuskojal uue lepingu sõlmimisel olid. Prantsusmaa andmed ei võimaldanud aga seda liiki analüüsi teha, sest esitatud finantsandmed hõlmasid aastate lõikes ulatuslikke suurenemisi või vähenemisi, mille kohta ei ole selgitusi esitatud. Aastapõhise analüüsi tulemusel oleks seega järeldatud, et mõnel aastal olid lisakulud negatiivsed, mis tähendab seda, et kaubandus- ja tööstuskojal oleks olnud huvi investeerida lennuettevõtjatega sõlmitavatesse lepingutesse liiga suuri summasid, samal ajal kui teistel aastatel oleksid lisakulud olnud nii suured, et kaubandus- ja tööstuskojal oleks olnud kasulik lennujaam sulgeda. Kuna puudusid elemendid, mis võimaldaksid iga-aastaseid rahavooge rekonstrueerida, järgis komisjon seega mitmeaastast lähenemisviisi.

(581) Alljärgnevas tabelis on esitatud Prantsusmaa poolt ning komisjoni poolt tema alusstsenaariumis ja nn ebamõistlikus stsenaariumis rekonstruktsiooni hõlmavate (tabelis 14 loetletud) lepingute kogumite (ja järgmistes punktides nimetatud individuaalsete lepingute või lepingute kogumite) kasumlikkuse tulemused.

Tabel 18

Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingute ja lepingute kogumite nüüdispuhasväärtus

(tuhandetes eurodes)

	Nüüdispuhasväärtus		
Lepingute kogum	Prantsusmaa stsenaarium	Komisjoni alusstsenaarium	Ebamõistlik stsenaarium
Leping nr 1 ja leping A	[—]	[– 350; – 250]	[– 200; – 100]
Leping B	[—]	[– 900; – 800]	[– 450; – 350]
Leping nr 2 ja leping C	[—]	[– 1 150; – 1 050]	[– 400; – 300]
Leping nr 3 ja leping D	[—]	[– 650; – 550]	[– 300; – 200]
Lepingud nr 2 ja 3 ning lepingud C ja D	ei hõlmanud rekonstruktsiooni	[– 1 750; – 1 650]	[– 650; – 550]
Leping E	[—]	[– 150; – 50]	[0; 100]
Leping F	[—]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
Leping G	[—]	[– 700; – 600]	[– 150; – 50]
Leping H	[—]	[– 200; – 100]	[– 100; 0]
Leping I	[—]	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
Leping J	[—]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
Lepingud H ja J	ei hõlmanud rekonstruktsiooni	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
Lepingud G, H, I ja J	ei hõlmanud rekonstruktsiooni	[– 1 200; – 1 100]	[– 200; – 100]
Leping nr 6 ja leping K	[—]	[– 2 150; – 2 050]	[– 1 150; – 1 050]
Leping L	[—]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
Leping nr 7 ja leping M	[—]	[– 300; – 200]	[– 150; – 50]
Leping N	[—]	[– 150; – 50]	[– 100; 0]
Leping nr 7 ning lepingud M ja N	ei hõlmanud rekonstruktsiooni	[– 400; – 300]	[– 150; – 50]

(582) Järgmistes punktides on kirjeldatud igale lepingute kogumile spetsiifilisi ja käesoleva analüüsi seisukohast asjakohaseid tunnuseid. Esiteks uurib komisjon, kas kõnealuse lepingu või lepingute kogumi äriplaani rekonstruktsioon on metoodiliselt usaldusväärne. Komisjon on sellega seoses juba märkinud, et Prantsusmaa tegi vigu, mis olid kõikides lepingutes ühised (või vähemalt esinesid sageli enamikus neist) ja seotud eelkõige

— eeldatava reisijate arvu ülehindamisega, ([160])

— lennundusega mitteseotud tulude ebausaldusväärse hindamisega, ([161])

([160]) Vt põhjendused 543–546.
([161]) Vt põhjendused 557–561.

— turundusteenuste lepingute kulude arvutamisel kohalike omavalitsuste poolt üldisteks turunduskuludeks makstud toetuste lisatuludest väljajätmisega, ([162])

— lennundusega seotud täiendavate tegevuskulude alahindamisega, ([163])

— põhjendamatu lennukite täituvuse näitaja sagedase kasutamisega ([164]).

(583) Nagu on juba mainitud põhjendustes 535 ja 536, esineb kõikide äriplaanide rekonstruktsioonides lisaks eespool osutatud metodoloogilistele vigadele ka muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme, mida on järgmistes põhjendustes iga lepingute kogumi kohta kirjeldatud. Komisjon esitab oma analüüsi, rekonstrueerides nn alusstsenaariumi ja nn ebamõistliku stsenaariumi, nagu on selgitatud põhjenduses 574.

1) Lepingust nr 1 ja lepingust A koosnev kogum

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga A*

(584) Prantsusmaa pakkus välja lepinguga A seotud rekonstruktsiooni, mis põhineb lennujaamateenuste lepingu nr 1 parameetritel.

(585) Peale kõikidele Prantsusmaa esitatud rekonstruktsioonidele ühiste vigade, mida on kirjeldatud punkti 7.2.1.5 alapunktis b, esineb lepinguga A seotud äriplaani rekonstruktsioonis muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme.

(586) Lepinguga A seotud rekonstrueeritud äriplaanis kehtestas Prantsusmaa turundusteenuste lepingust tulenevate täiendavate edasi-tagasilendude arvuks 350. Seda tehes ülehindas ta Ryanairi teenindavate marsruutide arvu – Ryanairi ainus kindel kohustus oli teenindada aasta jooksul 340 marsruuti.

(587) Samuti eeldas Prantsusmaa ekslikult, et arukas ettevõtja oleks nõustunud turundusteenuste eest maksma enne lepingu sõlmimise kuupäeva (leping A allkirjastati 1. detsembril 2003 ja selle kehtivusaeg oli 1. maist 2003 kuni 31. detsembrini 2003).

(588) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et lepinguga A seotud äriplaani rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaanid seoses lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumiga*

(589) Komisjon rekonstrueeris lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumiga seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, ([165]) järgmisi konkreetseid parameetreid:

— lepingu A puhul on igas lennukis 110 istekohta (2013. aastal kasutas Ryanair 110 istekohaga lennukeid ja 2013. aasta detsembris lepingut sõlmides oli kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus sellest kahtlemata teadlik);

— täiendavate edasi-tagasilendude arv oli lepingu A alusel 40 (lepingu A sõlmimisest 1. detsembril 2003 kuni selle kehtivusaja lõppemiseni 31. detsembril 2003 eeldatavalt toimuvate täiendavate edasi-tagasilendude arv ([166]));

([162]) Vt põhjendused 563–568.
([163]) Vt põhjendused 570–573.
([164]) Vt põhjendused 542–547.
([165]) Üksikasjalik teave kõikide nende parameetrite kohta on esitatud põhjendustes 539–579.
([166]) See hinnang koostati järgmiselt: Prantsusmaa väitel teenindas Ryanair 2003. aastal La Rochelle'i lennujaamast 288 edasi-tagasilendu, mis kõik suundusid Londoni Stanstedi lennujaama. See näitaja oli enam-vähem lõplik 1. jaanuari 2003. aasta seisuga, mil kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus Ryanairiga lepingu A sõlmis. Investor oleks kasutanud neid varasemaid liiklusandmeid, et hinnata lendude arvu aastas, mida lepingu kehtivusaja allesjäänud kuu (detsember 2003) jooksul eeldatavasti veel tehakse. Kui jagada need andmed lepingu kestusajale (kaheksa kuud), siis võib proportsionaalselt ajaga hinnata, et lenduda arv lepingu kehtivusaja viimasel kuul (detsember 2003) on 288 × 1/8 ehk 36. Ettevaatusabinõuna ümardas komisjon selle näitaja 40 edasi-tagasilennuni.

— lennukite täituvust hinnati turunduslepingu sõlmimise aastale eelnenud kahe aasta täituvuse keskmisena (80 %, sama hindas ka Prantsusmaa);

— lepingutes sätestatud turundusteenuste eest makstakse 100 %.

(590) Nagu nähtub lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumiga seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 18, on selle lepingute kogumi nüüdispuhasväärtus negatiivne.

(591) Nagu on kirjeldatud põhjendustes 574–579, pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks (nagu selgitatud) muutis ta nelja parameetrit väga soodsalt, et suurendada vaatlusaluste lepingute kasumlikkust: lennukite täituvuseks määrati 85 %, lennundusega mitteseotud tulude marginaali suurendati 20 % võrra, täiendavaid tegevuskulusid vähendati 50 % võrra ja samuti suurendati aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu. Seoses viimase parameetriga, mida kohandatakse iga äriplaani rekonstrueerimisel eraldi, lähtus komisjon lepingu A puhul hüpoteetilisest stsenaariumist (mida Prantsusmaa ei ole tõendanud), mille kohaselt leiti, et 1. detsembril 2003 sõlmitud lennujaamateenuste leping kajastab kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse ja Ryanairi läbirääkimispositsioone 1. aprilli 2003. aasta seisuga ning teadmisi lennuliikluse kohta 1. detsembri 2003. aasta seisuga. Sellises hüpoteetilises olukorras hinnati edasi-tagasilendude arvuks aastas 288, mis vastab tegelikult toimunud edasi-tagasilendude arvule, mis oli 1. detsembri 2003. aasta seisuga suuremal või vähemal määral teada. Kõnealuse alternatiivse stsenaariumi puhul on lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi nüüdispuhasväärtus jätkuvalt negatiivne.

2) Leping B

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga B*

(592) Prantsusmaa pakkus välja lepinguga B seotud rekonstruktsiooni, mis põhineb lennujaamateenuste lepingu nr 1 parameetritel.

(593) Peale kõikidele Prantsusmaa esitatud rekonstruktsioonidele ühiste vigade, mida on kirjeldatud põhjendustes 539–579, esineb lepinguga B seotud äriplaani rekonstruktsioonis muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme.

(594) Esiteks on kaheldav, kas arukas ettevõtja oleks sõlminud lepingu, mille kohaselt Ryanairi turundusteenuste osutamise kohustused on veelgi ebamäärasemad kui lepingu A puhul ([167]). Aruka ettevõtja ainus eesmärk on käitada lennujaama kasumlikult. Lennuliikluse suurenemine ei taga aga turundusteenuste kasumlikkust ja aruka ettevõtja eesmärk on see, et tema kulutused oleksid rahaliselt maksimaalselt tõhusad. Seepärast sooviks arukas ettevõtja tagada, et kõik hangitud turundusteenused on maksimaalselt tõhusad. Sellest tulenevalt on kaheldav, kas kasumlikkust taotlev ettevõtja sõlmiks lepingu, mille tingimused ei ole täpselt määratletud või arvuliselt väljendatud (esitatavate linkide arv ning Ryanairi veebisaidil kuvamise aeg ja sagedus ei ole määratletud) ning mille tõhusust või tulemuslikkust lennujaama käitaja ei saa hinnata. Ükski arukas ettevõtja ei oleks nõus sõlmima lepingut, ilma et tal oleks vähemalt teataval määral võimalik hinnata selle mõju asjaomaste marsruutide kasutamisele ja kokkuleppe kasumlikkust.

(595) Lisaks märgib komisjon, et Prantsusmaa tehtud rekonstruktsioonis on veel üks konkreetne metodoloogiline viga. Prantsusmaa arvestas kolme täisaasta pikkuse kestusega, millest igal aastal toimub 340 edasi-tagasilendu, kuid leping hõlmab vaid kahte aastat ja nelja kuud, mis mõjutab rekonstruktsioonis kasutatud edasi-tagasilendude arvu ja turundustasu.

(596) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et lepinguga B seotud äriplaani rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

([167]) Ryanairi ainus kohustus seoses La Rochelle'i reklaamimisega on lepingus A sätestatud järgmiselt: „Ryanair teeb kättesaadavaks veebilingid sihtkohtade turismisaitidele (v.a arvatud saidid, mis hõlmavad selliste majutus-, autorendi- või muude teenuste otsese elektroonilise broneerimise rakendust, mida Ryanair otseselt elektrooniliselt pakub), et toetada teenuste internetipõhist reklaamimist Ryanairi veebisaidi www.ryanair.com kasutajatele".

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga B*

(597) Komisjon rekonstrueeris lepinguga B seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, ([168]) järgmisi konkreetseid parameetreid:

— lennukite mahutavus ühiku kohta on 148 reisijat (nagu pakkus välja Prantsusmaa);

— täiendavate edasi-tagasilendude arv on (3. juunil 2004 sõlmitud) lepingu esimesel aastal 199 edasi-tagasilendu, lepingu B teisel aastal 340 edasi-tagasilendu ja lepingu B viimasel aastal 123 edasi-tagasilendu (lepingu kehtivusaeg lõpeb 30. aprillil 2006);

— lennukite täituvust hinnati turunduslepingu sõlmimise aastale eelnenud kahe aasta täituvuse keskmisena (80 %, sama hindas ka Prantsusmaa, esitamata seejuures mingeid põhjendusi);

— lepingutes sätestatud turundusteenuste eest makstakse 100 %.

(598) Nagu nähtub lepinguga B seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 18, on selle lepingu nüüdispuhasväärtus negatiivne.

(599) Nagu on kirjeldatud punkti 7.2.1.5 alapunkti b alapunktis 5, pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks (nagu selgitatud) muutis ta põhjendamatult ja ebamõistlikult nelja parameetrit, et suurendada vaatlusaluste lepingute kasumlikkust: lennukite täituvuseks määrati 85 %, lennundusega mitteseotud tulude marginaali suurendati 20 % võrra, täiendavaid tegevuskulusid vähendati 50 % võrra ja samuti suurendati aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu. Seoses viimase parameetriga, mida kohandatakse iga äriplaani rekonstrueerimisel eraldi, lähtus komisjon lepingu B puhul hüpoteetilisest stsenaariumist (mida Prantsusmaa ei ole tõendanud), mille kohaselt leiti, et 3. juunil 2004 sõlmitud turundusteenuste leping kajastab kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse ja Ryanairi läbirääkimispositsioone 1. jaanuari 2004. aasta seisuga ning teadmisi lennuliikluse kohta 3. juuni 2004. aasta seisuga. Eeldati, et selles teoreetilises olukorras jõuab edasi-tagasilendude arv aastas 340ni. Kõnealuse alternatiivse stsenaariumi puhul on lepingu B nüüdispuhasväärtus jätkuvalt negatiivne.

1) Lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosnev kogum

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaanid seoses lepingutega C ja D*

(600) Prantsusmaa pakkus välja lepingutega C ja D seotud eraldi rekonstruktsioonid, mis põhinevad vastavalt lennujaamateenuste lepingute nr 2 ja 3 majanduslikel parameetritel. Nagu on aga kirjeldatud põhjendustes 468 ja 469, on lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosneva kogumi näol tegelikult tegemist ühe meetmega. Lisaks esineb lepingutega C ja D seotud äriplaanides peale kõikidele Prantsusmaa esitatud rekonstruktsioonidele ühiste vigade, mida on kirjeldatud punkti 7.2.1.5 alapunktis b, veel üks konkreetne metodoloogiline probleem: Prantsusmaa kasutas lepingute C ja D puhul lennukite täituvusena 80 %, mis ei tuginenud üksikasjalikele majanduslikele põhjendustele. Arukas investor võtaks vastu meetodi tulevase lennuliikluse hüpoteeside hindamiseks. Prantsusmaa hinnangul oli aastas toimuvate edasi-tagasilendude arv aastatel 2007 ja 2008 lepingu C puhul 340 ja lepingu D puhul 156, ent kuigi Prantsusmaa kohandas seda arvu proportsionaalselt ajaga 2006. aastale, saades tulemuseks 104 edasi-tagasilendu, siis 2009. aastaks ta edasi-tagasilende ette ei näinud, kuigi lepingus D on täpsustatud, et Ryanair teenindab lende kuni lepingu lõppemiseni 30. aprillil 2009 (vt põhjendus 92). Sellest tulenevalt leiab komisjon, et lepingutega C ja D seotud äriplaanide rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaan seoses lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosneva kogumiga*

(601) Komisjon rekonstrueeris lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosneva kogumiga seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, järgmisi konkreetseid parameetreid:

([168]) Üksikasjalik teave kõikide nende parameetrite kohta on esitatud punkti 7.2.1.5 alapunktis b.

— lepingutes sätestatud turundusteenuste eest makstakse 100 %;

— lennukite täituvust hinnati lepingute kogumi sõlmimise aastale eelnenud kahe aasta täituvuse keskmisena (78 %, võrreldes Prantsusmaa hinnatud 80 %ga);

— lepingu C puhul toimub 340 edasi-tagasilendu aastas ja lepingu D puhul 160 edasi-tagasilendu aastas, nagu on lepingutes sätestatud (lepingu C puhul 95 000 reisijat ja lepingu D puhul 45 000 reisijat).

(602) Nagu nähtub lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosneva kogumiga seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 18, on selle lepingute kogumi nüüdispuhasväärtus negatiivne. Ettevaatusabinõuna arvutas komisjon nüüdispuhasväärtuse lepingu nr 2 ja lepingu C ning lepingu nr 3 ja lepingu D puhul ka eraldi, kasutades samu muudetud parameetreid kui lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosneva kogumi puhul alusstsenaariumis, ning see oli samuti negatiivne.

(603) Sarnaselt lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumiga pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks kasutas komisjon samu parameetrite muudatusi kui need, mida ta kohaldas lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi puhul, välja arvatud aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu suurenemine. Seoses viimase parameetriga, mis on iga äriplaani rekonstruktsiooni puhul spetsiifiline, jäeti tundlikkusanalüüsis aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvuks lepingu C alusel 340 ja lepingu D alusel 160. Kõnealuse alternatiivse stsenaariumi puhul on lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosneva kogumi nüüdispuhasväärtus jätkuvalt negatiivne.

1) Leping E

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga E*

(604) Prantsusmaa pakkus välja lepinguga E seotud rekonstruktsiooni, mis põhineb lennujaamateenuste lepingu nr 4 parameetritel, ning leidis, et lepingu tulemusel võib kasvada aastas toimuvate täiendavate edasi-tagasilendude arv (50). Prantsusmaa ei põhjendanud aga seda näitajat.

(605) Lepinguga E muudeti lepingut D, vähendades 2007. aastaks ajavahemikku, mille jooksul kaubandus- ja tööstuskoja määratud linki Ryanairi Iirimaa veebisaidil kuvatakse, 212 päevalt 45 päevale ja turundusteenuste hinda [—] eurolt [—] eurole. Komisjon märgib, et aastatel 2006 ja 2007 ei olnud Dublini marsruudil tegelikult veetud reisijate keskmine arv mitte 45 000, vaid ligikaudu 20 000 reisijat aastas (lepingu E sõlmimise ajal 2007. aasta juunis oli 2007. aasta liiklusprognoose lihtne hinnata, sest lennuettevõtjad kavandavad oma graafikud enne IATA lennuhooaegasid aprillist oktoobrini ja novembrist märtsini). Poolte selge kavatsus oli vähendada turundusteenuste kulusid, et need kajastaksid täheldatud liiklusmahte, mis olid lepinguga D ettenähtutest oluliselt väiksemad. Arukas ettevõtja oleks sellest tulenevalt võtnud eeldatava liiklusmahuna arvesse 20 000 reisijat aastas, nagu sama lepingu alusel möödunud ajavahemiku jooksul täheldati, hoolimata Ryanairi lepingulisest kohustusest tagada maht 45 000 reisijat aastas. Eelkõige ei sisalda leping mingeid trahve juhul, kui Ryanair lennuliiklusega seotud eesmärke ei täida. Lennuliiklusega seotud eesmärkide täitmata jätmise ainus tagajärg oli lepingu D üle uute läbirääkimiste pidamine (vähendades juunist kuni septembrini turundusteenuste eest makstud summat [—] eurole, nagu on osutatud põhjenduses 94) ja lepingu E sõlmimine, et kajastada lennuliikluse näitajat ligikaudu 20 000 reisijat aastas ([169]).

(606) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et lepinguga E seotud äriplaani rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga E*

(607) Komisjon rekonstrueeris lepinguga E seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, veel ühte konkreetset parameetrit, nimelt liiklusmahtu, mis võrdub aastatel 2006 ja 2007 täheldatud liiklusmahtude keskmisega, see on ligikaudu 20 000 reisijat (ehk lennukite korrigeeritud täituvuse puhul 70 edasi-tagasilendu).

([169]) On märkimisväärne, et aastatel 2007–2011 püsis lennuliiklus La Rochelle'i – Dublini marsruudil stabiilsena vahemikus 14 000–20 000 reisijat aastas.

(608) Nagu nähtub lepinguga E seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 18, on selle lepingu nüüdispuhasväärtus negatiivne.

(609) Sarnaselt muude lepingute kogumitega pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks kasutas komisjon samu parameetrite muudatusi kui need, mida ta kohaldas lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi puhul (põhjendamatud ja ebamõistlikud muudatused), välja arvatud aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu suurenemine. Seoses viimase parameetriga, mida kohandatakse iga äriplaani rekonstrueerimisel eraldi, arvestas komisjon lepingu E puhul

— liiklusmahtu, mis võrdub aastatel 2005 ja 2006 täheldatud liiklusmahtude keskmisega, see on ligikaudu 20 000 reisijat (ehk lennukite korrigeeritud täituvuse puhul 70 edasi-tagasilendu).

(610) Kõnealuse alternatiivse stsenaariumi puhul on äriplaani rekonstruktsiooni hõlmava lepingu E nüüdispuhasväärtus jätkuvalt negatiivne.

1) Leping F

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga F*

(611) Prantsusmaa pakkus välja lepinguga F seotud rekonstruktsiooni, mis põhineb lennujaamateenuste lepingul nr 4. Peale kõikidele Prantsusmaa esitatud rekonstruktsioonidele ühiste vigade, mida on kirjeldatud eespool, esineb lepinguga F seotud äriplaani rekonstruktsioonis muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme:

— Prantsusmaa arvestas kolme täisaasta pikkuse kestusega, kuigi 2007./2008. aasta talvel hõlmas leping ainult kolme kuud.

— Aastatel 2007, 2008 ja 2009 tehtud turundusmaksed on Prantsusmaa hinnangul vastavalt [—] eurot, [—] eurot ja [—] eurot. Lepingu alusel oli aga turundusteenuse, nimelt 2007./2008. aasta talvel 255 000-le Ryanairi listis olevale ingliskeelsele tellijale viie täiendava reklaamiteemalise e-kirja saatmise hind ainult [—] eurot.

— Aastate 2007, 2008 ja 2009 puhul kasutas Prantsusmaa lennukite täituvusena 75 %, 76 % ja 80 %, mis ei tugine üksikasjalikele majanduslikele põhjendustele. Arukas investor võtaks aga vastu meetodi tulevase lennuliikluse hüpoteeside hindamiseks.

— Prantsusmaa leidis, et lepingu F tulemusel võib aastas toimuvate täiendavate edasi-tagasilendude arv väga suurel määral kasvada (400). Nagu eespool selgitatud, piirdus aga leping viie reklaamiteemalise e-kirja saatmisega. Komisjoni arvamuse kohaselt ei ole lepingu äärmiselt piiratud ulatust (kestuse, mahu ja pakutud teenuste poolest ning selliste teenuste üldise ebatõhususe tõttu, nagu on kirjeldatud põhjenduses 524, samuti Ryanairile/AMSile makstud väikeste summade poolest) arvesse võttes võimalik, et sellega kaasneks täiendav nõudlus, mis põhjendaks Ryanairi teenindatavate edasi-tagasilendude arvu kasvu 400 võrra. Peale selle ei esitanud Prantsusmaa selle hüpoteesi toetamiseks mingeid tõendeid.

(612) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et lepinguga F seotud äriplaani rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga F*

(613) Komisjon rekonstrueeris lepinguga F seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, konkreetset parameetrit, nimelt et täiendavad edasi-tagasilennud puuduvad. Ükski arukas investor ei eeldaks Ryanairi teenindatavate reisijate arvu kasvu üksnes kõnealuse muudetud lepingu põhjal, mille väga piiratud laadi on kirjeldatud põhjenduses 611. Prantsusmaa ei ole esitanud mingeid tõendeid Ryanairi ametliku või mitteametliku kohustuse kohta reisijate arvu suurendada ega turu-uuringu kohta, milles oleks tehtud kindlaks põhjuslik seos muudetud lepinguga hõlmatud liiki turundusteenuste ja lennuliikluse eeldatava kasvu vahel.

(614) Nagu nähtub lepinguga F seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 18, on selle lepingu nüüdispuhasväärtus negatiivne.

(615) Sarnaselt muude lepingute kogumitega pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks kasutas komisjon samu parameetrite muudatusi kui need, mida ta kohaldas lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi puhul, välja arvatud aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu suurenemine. Seoses viimase parameetriga, mida kohandatakse iga äriplaani rekonstrueerimisel eraldi, arvestas komisjon,

— et alternatiivse stsenaariumi puhul oleks ettevõtja hüpoteetiliselt võinud eeldada reisijate arvu, mis on proportsionaalne algses lepingus C sisalduvatel liiklusandmetel põhineva turundustoetuse summaga. Teiste sõnadega, kui lepingus C täpsustatud [—] euro suurune tasu turundusteenuste eest vastas lennuliiklusega seotud kohustusele vedada 95 000 reisijat, siis (lepingu F järgse) [—] euro suuruse turundusteenuste tasu põhjal oleks ettevõtja võinud prognoosida reisijate arvuks 95 000 × (50 000/578 000) = 8 213 inimest ehk ligikaudu 30 edasi-tagasilendu ([170]).

(616) Kõnealuse alternatiivse stsenaariumi puhul on rekonstruktsiooni hõlmava lepingu F nüüdispuhasväärtus jätkuvalt negatiivne.

1) Lepingutest G, H, I ja J koosnev kogum

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaan seoses lepingutest G, H, I ja J koosneva kogumiga*

(617) Prantsusmaa pakkus välja lepingutega G, H, I ja J seotud eraldi rekonstruktsioonid, mis põhinevad lennujaamateenuste lepingutel nr 4 ja 5. Prantsusmaa hinnangul on aastas toimuvate edasi-tagasilendude arv lepingu G puhul 200, lepingu H puhul esimesel aastal 35 ja seejärel 60, lepingu I puhul 70 ning lepingu J puhul esimesel aastal 35 ja seejärel 60. Nagu on aga kirjeldatud põhjendustes 472 ja 473, on lepingutest G, H, I ja J koosneva kogumi näol tegelikult tegemist ühe meetmega. Lisaks esineb kõikides lepingutega G, H, I ja J seotud äriplaanides peale kõikidele Prantsusmaa esitatud rekonstruktsioonidele ühiste vigade, mida on kirjeldatud eespool, muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme:

— Prantsusmaa kasutas lepingu G puhul lennukite täituvusena 75–80 % ning lepingute H, I ja J puhul 85 %, mis ei tuginenud üksikasjalikele majanduslikele põhjendustele. Arukas investor võtaks aga vastu meetodi tulevase lennuliikluse hüpoteeside hindamiseks.

— Lepingu J puhul oli Prantsusmaa seisukohal, et see võib tuua kaasa igal aastal toimuvate täiendavate edasi-tagasilendude arvu kasvu (2009. aastal 35, 2010. aastal 60 ja 2011. aastal 60). Nagu on aga täpsustatud põhjendustes 472 ja 473, tuleb lepingut J hinnata koos lepingutega G, H ja I.

— Isegi kui eeldada, et lepingu J saab lahutada lepingutest G, H ja I – mida ei saa teha –, siis juhib komisjon tähelepanu asjaolule, et selle puhul ei saanud rekonstruktsiooni ellu viia nii, nagu Prantsusmaa välja pakkus. Lepingu H muudatusena ja sellega samal päeval sõlmitud lepinguna piirdub selle käsitlusala kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse määratud kommertslingi avaldamisega Ryanairi Belgia veebisaidil täiendava kümnepäevase ajavahemiku jooksul [—] euro suuruse summa eest. Võrdlusena hõlmab samal päeval sõlmitud leping H, mida leping J täiendab, sama teenust Ryanairi Madalmaade/Belgia veebisaidil 95päevase ajavahemiku jooksul [—] euro suuruse summa eest esimesel aastal ja 160päevase ajavahemiku jooksul [—] euro eest kahel järgmisel aastal. Prantsusmaa eeldab, et lepingu H tulemusel toimuvate täiendavate edasi-tagasilendude arv on 2009. aastal 35, 2010. aastal 60 ja 2011. aastal 60. Samaväärse teenuse puhul, mille osutamise kestus on 10–16 korda lühem, eeldas Prantsusmaa, et lepingu J tulemusel toimub sama arv täiendavaid edasi-tagasilende kui lepingu H tulemusel.

Sellest tulenevalt leiab komisjon, et Prantsusmaa äriplaani rekonstruktsiooni hõlmavas lepingus J esitatud liiklusprognoos on ilmselgelt ebarealistlik ning et lepingu tulemusel on võimatu saavutada täiendavat nõudlust, mis põhjendaks Prantsusmaa väljapakutud kasvu. Peale selle ei esitanud Prantsusmaa selle hüpoteesi toetamiseks mingeid tõendeid.

([170]) Eeldades, et lennukite täituvus on 85 %, nagu on juba selgitatud põhjenduses 576. Edasi-tagasilendude arv on ümardatud järgmise kümneni.

(618) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et lepingutega G, H, I ja J seotud äriplaanide rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaanid seoses lepingutest G, H, I ja J koosneva kogumiga*

(619) Komisjon rekonstrueeris lepingutest G, H, I ja J koosneva kogumiga seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, järgmisi konkreetseid parameetreid:

— lepingutes sätestatud turundusteenuste eest makstakse 100 %;

— lennukite täituvust hinnati turunduslepingu sõlmimise aastale eelnenud kahe aasta täituvuse keskmisena (72 %);

— edasi-tagasilendude arv on lepingu G puhul täisaastas 200, lepingute H ja J puhul esimesel täisaastal (2009) 40 ja järgmistel täisaastatel 60 ([171]) ning lepingu I puhul täisaastas 70;

— kuna lepingud sõlmiti 17. septembril 2009, kohandati eespool osutatud edasi-tagasilendude arvu proportsionaalselt ajaga 2009. aastale.

(620) Nagu nähtub lepingutest G, H, I ja J koosneva kogumiga seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 18, on selle lepingute kogumi nüüdispuhasväärtus negatiivne. Ettevaatusabinõuna arvutas komisjon nüüdispuhasväärtuse lepingute G, H, I ja J puhul ka eraldi, kasutades samu muudetud parameetreid kui lepingutest G, H, I ja J koosneva kogumi puhul alusstsenaariumis, ning see oli samuti negatiivne.

(621) Sarnaselt lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumiga pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks kasutas komisjon samu parameetrite muudatusi kui need, mida ta kohaldas lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi puhul, välja arvatud aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu suurenemine. Seoses viimase parameetriga, mida kohandatakse iga äriplaani rekonstrueerimisel eraldi, eeldas komisjon, et nii lepingu G, H kui ka I puhul on edasi-tagasilendude arv sarnane põhjenduse 619 kolmandas taandes hinnatud edasi-tagasilendude arvuga, ilma et neid lepingu hilisest sõlmimisest tulenevalt proportsionaalselt ajaga kohandataks, nagu alusstsenaariumis (teiste sõnadega on edasi-tagasilendude arv sama kui täisaasta jooksul isegi siis, kui leping sõlmitakse tagasiulatuvalt), see tähendab lepingu G puhul täisaasta kohta 200, lepingu H puhul täisaasta kohta esimesel aastal (2009) 40 ja seejärel 60 ning lepingu I puhul täisaasta kohta 70.

(622) Lepingu J puhul oleks ettevõtja alternatiivses stsenaariumis hüpoteetiliselt võinud eeldada reisijate arvu, mis on proportsionaalne algsetes lepingutes G, H ja I sisalduvatel liiklusandmetel põhineva turundustoetuse summaga. Teiste sõnadega, kui lepingutes G, H ja I täpsustatud [—] euro suurune tasu turundusteenuste eest vastas lennuliiklusega seotud kohustusele vedada 79 000 reisijat, siis (lepingu J järgse) [—] euro suuruse turundusteenuste tasu põhjal oleks võinud ettevõtja prognoosida edasi-tagasilendude arvu, mis vastab reisijate arvule 79 000 × ([—]/[—]) = 2 983 inimest ehk ligikaudu 10 edasi-tagasilendu aastas ([172]). Selles alternatiivses stsenaariumis oleks ettevõtja võinud lepingutest G, H, I ja J koosneva kogumi puhul eeldada aasta kohta 320 edasi-tagasilendu 2009. aastal, 340 edasi-tagasilendu 2010. aastal ja 340 edasi-tagasilendu 2011. aastal.

(623) Kõnealuse alternatiivse stsenaariumi puhul on lepingutest G, H, I ja J koosneva kogumi nüüdispuhasväärtus jätkuvalt negatiivne.

1) Lepingust nr 6 ja lepingust K koosnev kogum

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga K*

([171]) Nende kahe lepingu tunnuseid, mille tõttu neid ei saa teineteisest lahutada, on kirjeldatud põhjendustes 99–101.

([172]) Eeldades, et lennukite täituvus on 85 %, nagu on juba selgitatud põhjenduses 576. Edasi-tagasilendude arv on ümardatud järgmise kümneni.

(624) Prantsusmaa pakkus välja lepingust nr 6 ja lepingust K koosneva kogumiga seotud rekonstruktsiooni. Prantsusmaa hinnangul toimub 2010. aastal 370 ning järgnevalt 2011. ja 2012. aastal 400 lendu aastas. Peale kõikidele Prantsusmaa esitatud rekonstruktsioonidele ühiste vigade, mida on kirjeldatud eespool, esineb lepingust nr 6 ja lepingust K koosneva kogumiga seotud äriplaani rekonstruktsioonis muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme.

— Rekonstruktsioonis aastate 2010, 2011 ja 2012 kohta kasutatud tasu turundusteenuste eest moodustab [—] eurot. Lepingu K alusel on turundusteenuste tasu aga [—] eurot.

— Aastate 2010, 2011 ja 2012 puhul kasutas Prantsusmaa lennukite täituvusena vastavalt 80 %, 80 % ja 85 %, mis ei tugine üksikasjalikele majanduslikele põhjendustele. Arukas investor võtaks vastu meetodi tulevase lennuliikluse hüpoteeside hindamiseks.

(625) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et lepingust nr 6 ja lepingust K koosneva kogumiga seotud äriplaani rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaan seoses lepingust nr 6 ja lepingust K koosneva kogumiga*

(626) Komisjon rekonstrueeris lepingust nr 6 ja lepingust K koosneva kogumiga seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, järgmisi konkreetseid parameetreid:

— lepingutes sätestatud turundusteenuste eest makstakse 100 %;

— lennukite täituvust hinnati lepingust nr 6 ja lepingust K koosneva kogumi sõlmimise aastale eelnenud kahe aasta täituvuse keskmisena (75 %);

— edasi-tagasilendude arv aastas on 370. Lennujaamateenuste leping nr 6 sisaldab Ryanairi kohustust teenindada marsruute Londoni Stanstedi lennujaama (53 000 reisijat aastas), Dublinisse (17 000 reisijat aastas), Charleroi' lennujaama (17 000 reisijat aastas) ja Oslo Rygge lennujaama (17 000 reisijat aastas). Lennukite 75 % täituvuse korral vastab see ligikaudu 370 edasi-tagasilennule.

(627) Nagu nähtub lepingust nr 6 ja lepingust K koosneva kogumiga seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 18, on nüüdispuhasväärtus negatiivne.

(628) Sarnaselt muude lepingute kogumitega pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks kasutas komisjon samu parameetrite muudatusi kui need, mida ta kohaldas lepingust nr 1 ja lepingutest A ja B koosneva kogumi puhul, välja arvatud aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu suurenemine. Seoses viimase parameetriga, mida kohandatakse iga äriplaani rekonstrueerimisel eraldi, võttis komisjon arvesse Prantsusmaa esitatud hüpoteese, nimelt 2010. aastal 370 ning seejärel 2011. ja 2012. aastal 400 edasi-tagasilendu aastas. Kõnealuse alternatiivse stsenaariumi puhul on lepingust nr 6 ja lepingust K koosneva rekonstrueeritud kogumi nüüdispuhasväärtus jätkuvalt negatiivne.

1) Leping L

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga L*

(629) Prantsusmaa pakkus välja lepinguga L seotud rekonstruktsiooni, mis põhineb lennujaamateenuste lepingul nr 6. Prantsusmaa hinnangul toimub aastas 40 edasi-tagasilendu. Peale kõikidele Prantsusmaa rekonstruktsioonidele ühiste vigade, mida on kirjeldatud eespool, esineb lepinguga L seotud äriplaani rekonstruktsioonis muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme:

— Prantsusmaa arvestas kolme täisaasta pikkuse kestusega, kuigi turundusteenuseid tuli osutada ainult 70 päeva, see tähendab vähem kui kolme kuu jooksul.

— Aastatel 2010, 2011 ja 2012 tehtud turundusmaksed on Prantsusmaa hinnangul [—] eurot aastas. Lepingu kohaselt on aga tegemist ühe turundusteenusega ja viidatud ei ole sellele, et seda igal aastal korratakse.

— Aastate 2010, 2011 ja 2012 puhul kasutas Prantsusmaa lennukite täituvusena vastavalt 75 %, 77 % ja 80 %, mis ei tugine üksikasjalikele majanduslikele põhjendustele. Arukas investor võtaks aga vastu meetodi tulevase lennuliikluse hüpoteeside hindamiseks.

— Prantsusmaa leidis, et lepingu F tulemusel võib aastas toimuvate täiendavate edasi-tagasilendude arv väga suurel määral kasvada (aastas 40 ehk 2010.–2012. aastal 120). Leping piirdub aga ühe lingi avaldamisega kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse määratud internetisaidile lühikese aja jooksul (70 päeva). Komisjoni arvamuse kohaselt ei ole lepingu äärmiselt piiratud ulatust (kestuse, mahu ja pakutud teenuste poolest ning selliste teenuste üldise ebatõhususe tõttu, nagu on kirjeldatud põhjenduses 524, samuti Ryanairile/AMSile makstud väikeste summade poolest) arvesse võttes võimalik, et sellega kaasneks täiendav nõudlus, mis põhjendaks Ryanairi teenindatavate edasi-tagasilendude arv kasvu 120 võrra. Peale selle ei esitanud Prantsusmaa selle hüpoteesi toetamiseks mingeid tõendeid.

(630) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et lepinguga L seotud äriplaani rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga L*

(631) Komisjon rekonstrueeris lepinguga L seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, konkreetseid parameetreid, mille kohaselt täiendavaid edasi-tagasilende ei toimu ja lennukite täituvus ei parane. Ükski arukas investor ei eeldaks Ryanairi teenindatavate reisijate arvu kasvu üksnes kõnealuse muudetud lepingu põhjal, mille väga piiratud laadi on kirjeldatud põhjenduses 110. Prantsusmaa ei ole esitanud mingeid tõendeid Ryanairi ametliku või mitteametliku kohustuse kohta reisijate arvu suurendada ega turu-uuringut, milles oleks tehtud kindlaks põhjuslik seoses muudetud lepinguga hõlmatud liiki turundusteenuste ja lennuliikluse eeldatava kasvu vahel. Ryanair ei ole võtnud turundusteenuste lepingus L mingeid kohustusi seoses lennuliiklusega.

(632) Nagu nähtub lepinguga L seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 18, on selle lepingu nüüdispuhasväärtus negatiivne.

(633) Sarnaselt muude lepingute kogumitega pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks kasutas komisjon samu parameetrite muudatusi kui need, mida ta kohaldas lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi puhul, välja arvatud aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu suurenemine. Seoses viimase parameetriga, mida kohandatakse iga äriplaani rekonstrueerimisel eraldi, arvestas komisjon lepingu L puhul järgmist.

— Alternatiivses stsenaariumis oleks ettevõtja hüpoteetiliselt võinud eeldada reisijate arvu, mis on proportsionaalne algses lepingus nr 6 ja lepingus K sisalduvatel liiklusandmetel põhineva Ryanairile/AMSile makstava turundustoetuse summaga. Teiste sõnadega, kui lepingus nr 6 ja lepingus K täpsustatud [—] euro suurune tasu turundusteenuste eest vastas lennuliiklusega seotud kohustusele vedada 104 000 reisijat, siis (lepingu L järgse) [—] euro suuruse turundusteenuste tasu põhjal oleks ettevõtja võinud prognoosida edasi-tagasilendude arvu, mis vastab lennuliikluse mahule 104 000 × ([—]/[—]) ehk ligikaudu 20 edasi-tagasilendu ([173]).

— Kõnealuse alternatiivse stsenaariumi puhul on rekonstrueeritud lepingu F nüüdispuhasväärtus jätkuvalt negatiivne.

([173]) Eeldades, et lennukite täituvus on 85 %, nagu on juba selgitatud põhjenduses 576. Edasi-tagasilendude arv on ümardatud järgmise kümneni.

1) Lepingust nr 7 ja lepingust M koosnev kogum

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga M*

(634) Prantsusmaa pakkus välja lepinguga M seotud äriplaani rekonstruktsiooni, mis põhineb lennujaamateenuste lepingul nr 7. Prantsusmaa hinnangul toimub 2011. aastal 70, 2012. aastal 80 ja 2013. aastal 85 edasi-tagasilendu. Peale kõikidele Prantsusmaa esitatud rekonstruktsioonidele ühiste vigade, mida on kirjeldatud eespool, esineb lepinguga M seotud äriplaani rekonstruktsioonis muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme.

— Prantsusmaa kasutas rekonstrueeritud lepinguga M hõlmatud kolmel aastal lennukite täituvusena 85 %, mis ei tuginenud üksikasjalikele majanduslikele põhjendustele. Arukas investor võtaks aga vastu meetodi tulevase lennuliikluse hüpoteeside hindamiseks.

— Prantsusmaa hinnangul oleks täiendavate edasi-tagasilendude arv kolmel lepinguga hõlmatud kalendriaastal (2011, 2012 ja 2013) vastavalt 70, 80 ja 85, mis teeb kokku 235 edasi-tagasilendu. Leping piirdub aga kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse määratud lingi esitamisega Ryanairi Portugali veebisaidil 365 päeval aastas ning La Rochelle'i kui olulise sihtkoha reklaamimisega Ryanairi Portugali veebisaidil neljal nädalal aastas ([—] euro eest aastas). Peale selle tuleb kõnealuses lepingus käsitletud teenuseid osutada ainult kahel aastal ja seepärast ei oleks arukas investor koostanud kolmandat aastat hõlmavat äriplaani. Samuti leiab komisjon, et lepingu äärmiselt piiratud ulatust (kestuse, mahu ja pakutud teenuste poolest ning selliste teenuste üldise ebatõhususe tõttu, nagu on kirjeldatud põhjenduses 524, samuti Ryanairile/AMSile makstud väikeste summade poolest) arvesse võttes ei ole võimalik, et sellega kaasneks täiendav nõudlus, mis põhjendaks Ryanairi teenindatavate edasi-tagasilendude arvu kasvu. Peale selle ei esitanud Prantsusmaa selle hüpoteesi toetamiseks mingeid tõendeid.

(635) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et lepinguga M seotud äriplaani rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaan seoses lepingust nr 7 ja lepingust M koosneva kogumiga*

(636) Komisjon rekonstrueeris lepingust nr 7 ja lepingust M koosneva kogumiga seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, järgmisi konkreetseid parameetreid.

— Lennukite täituvust hinnati lepingute kogumi sõlmimise aastale eelnenud kahe aasta täituvuse keskmisena (76 %).

— Täiendavate edasi-tagasilendude arv on hinnanguliselt 60. Eespool nimetatud lennukite täituvuse ja Ryanairi kasutatavate lennukite nominaalse mahutavuse (Boeing 737-800 puhul 189 istekohta) põhjal arvutas komisjon, et Ryanairi lepingust nr 7 tulenevale kohustusele vedada 17 000 reisijat vastav edasi-tagasilendude arv on 60.

(637) Nagu nähtub lepingust nr 7 ja lepingust M koosneva kogumiga seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 18, on selle lepingute kogumi nüüdispuhasväärtus negatiivne. Ettevaatusabinõuna arvutas komisjon ka lepingust nr 7 ning lepingutest M ja N (mis sõlmiti samal ajal) koosneva kogumi nüüdispuhasväärtuse, kasutades samu muudetud parameetreid kui lepingust nr 7 ja lepingust M koosneva kogumi puhul alusstsenaariumis, ning see oli samuti negatiivne.

(638) Sarnaselt lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumiga pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks kasutas komisjon samu parameetrite muudatusi kui need, mida ta kohaldas lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi puhul, välja arvatud aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu suurenemine. Seoses viimase parameetriga, mida kohandatakse iga äriplaani rekonstrueerimisel eraldi, leidis komisjon oma tundlikkusanalüüsis, et erinevalt Prantsusmaa väljapakutust ei oleks ettevõtja eeldanud 70 ja 80 edasi-tagasilendu aastas lepingu M kahel kehtivusaastal (võrreldes 60 ja 60 edasi-tagasilennuga alusstsenaariumis). Kõnealuse alternatiivse stsenaariumi puhul on lepingust nr 7 ja lepingust M koosneva kogumi nüüdispuhasväärtus jätkuvalt negatiivne ([174]).

([174]) Ettevaatusabinõuna hindas komisjon ka lepingust nr 7 ning lepingutest M ja N koosneva hüpoteetilise kogumi nüüdispuhasväärtust, et ennetada äärmiselt hüpoteetilist küsimust selle kohta, kas leping N tuleks hõlmata lepingust nr 7 ja lepingust M koosnevasse kogumisse (selline küsimus on äärmiselt ebatõenäoline põhjustel, mida komisjon seoses lepingust nr 7 ja lepingust M koosneva kogumi ning lepingu N eristamisega põhjendustes 477–480 üksikasjalikult kirjeldas). Selle põhjal oleks lepingust nr 7 ning lepingutest M ja N koosneva kogumi rekonstrueerimise tulemusel saadud negatiivne nüüdispuhasväärtus, mis oleks alusstsenaariumis olnud –371 000 eurot ja alternatiivses stsenaariumis –145 000 eurot.

1) Leping N

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga N*

(639) Prantsusmaa pakkus välja lepinguga N seotud äriplaani rekonstruktsiooni, mis põhineb lennujaamateenuste lepingul nr 6. Peale kõikidele Prantsusmaa esitatud rekonstruktsioonidele ühiste vigade, mida on kirjeldatud eespool, esineb lepinguga N seotud äriplaani rekonstruktsioonis muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme.

— Lepinguga N muudetakse lepingut K ja selle eesmärk on saada täiendavaid reisijaid (lisaks nendele, keda käsitleti lepingus K) Oslost (Rygge lennujaamast). See leping hõlmab kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenuse määratud lingi esitamist Ryanairi Norra veebisaidil kuuel nädalal esimesel aastal (teisel aastal kolmel nädalal) ning La Rochelle'i reklaamiriba esitamist Ryanairi Norra veebisaidil neljal kuul aastas (teisel aastal kolmel kuul) ainult [—] euro eest esimesel aastal ja [—] euro eest teisel aastal ehk [—] euro eest lepingu kehtivusaja jooksul. Leping N ei sisalda mingeid täiendavaid lennuliiklusega seotud kohustusi.

— Aastate 2011 ja 2012 puhul kasutas Prantsusmaa lennukite täituvusena 80 % ja 82 %, mis ei tugine üksikasjalikele majanduslikele põhjendustele. Arukas investor võtaks aga vastu meetodi tulevase lennuliikluse hüpoteeside hindamiseks.

— Prantsusmaa leidis, et lepingu N tulemusel võib aastas toimuvate täiendavate edasi-tagasilendude arv väga suurel määral kasvada (aastas 400 ehk lepingu kehtivusaja jooksul 800). Kõnealuse lepingu käsitlusala on aga äärmiselt piiratud. Eespool kirjeldatud teenuste kestus, maht (Ryanairi väga infoküllasel veebisaidil üheainsa lingi ja üheainsa reklaamiriba kuvamine, mille tõhususes komisjon kahtleb, nagu on kirjeldatud põhjenduses 524) ning nende eest Ryanairile/AMSile makstav tasu on väga piiratud. Sellest tulenevalt kahtleb komisjon, kas selle lepinguga kaasneks täiendav nõudlus, mis põhjendaks Ryanairi teenindatavate edasi-tagasilendude arvu kasvu 800 võrra. Peale selle ei esitanud Prantsusmaa selle hüpoteesi toetamiseks mingeid tõendeid.

(640) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et lepinguga N seotud äriplaani rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaan seoses lepinguga N*

(641) Komisjon rekonstrueeris lepinguga N seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, järgmist konkreetset parameetrit.

— Täiendavaid edasi-tagasilende ei toimu. Ükski arukas investor ei eeldaks Ryanairi teenindatava lennuliikluse kasvu üksnes kõnealuse muudetud lepingu põhjal, mis ei sisalda Ryanairile mingit kohustust suurendada edasi-tagasilendude arvu. Seda seisukohta kinnitab asjaolu, et kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus maksis turundusteenuste eest sellel marsruudil (lepingu K alusel) üksnes vastavate lennuliiklusega seotud kohustuste põhjal, mille Ryanair oli võtnud lepingu nr 6 alusel. Prantsusmaa ei ole aga esitanud mingeid tõendeid Ryanairi ametliku või mitteametliku kohustuse kohta lepingu N sõlmimisega algset reisijate arvu suurendada ega turu-uuringu kohta, milles oleks tehtud kindlaks põhjuslik seoses muudetud lepinguga hõlmatud liiki turundusteenuste ja lennuliikluse eeldatava kasvu vahel. Turundusleping N ei sisalda Ryanairi lennuliiklusega seotud kohustusi.

— Nagu nähtub lepinguga N seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 18, on selle lepingu nüüdispuhasväärtus negatiivne.

— Sarnaselt muude lepingute kogumitega pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks kasutas komisjon samu parameetrite muudatusi kui need, mida ta kohaldas lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi puhul, välja arvatud aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu suurenemine. Seoses viimase parameetriga, mida kohandatakse iga äriplaani rekonstrueerimisel eraldi, leiab komisjon, et alternatiivse stsenaariumi puhul oleks ettevõtja hüpoteetiliselt võinud eeldada reisijate arvu, mis on proportsionaalne algses lepingus K sisalduvatel liiklusandmetel põhineva turundustoetuse summaga. Teiste sõnadega, kui lepingus K täpsustatud [—] euro suurune tasu turundusteenuste

eest vastas lennuliiklusega seotud kohustusele vedada 17 000 reisijat, siis lepingu F järgse turundusteenuste tasu põhjal, mis oli esimesel aastal [—] eurot (teisel aastal [—] eurot), oleks ettevõtja võinud prognoosida reisijate arvuks 17 000 × ([—]/[—]) ([175]) inimest ehk ligikaudu 30 edasi-tagasilendu ([176]) esimesel aastal (sama valemit kasutades 20 edasi-tagasilendu teisel aastal).

(642) Kõnealuse alternatiivse stsenaariumi puhul on lepingu N nüüdispuhasväärtus jätkuvalt negatiivne.

1) Lepingud nr 4 ja 5

(643) Lepingud nr 4 ja 5 on eraldiseisvad lennujaamateenuste lepingud, mis ei ole seotud ühegi turundusteenuste lepinguga. Need ei hõlma Ryanairile/AMSile makstavaid tasusid.

(644) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 70, vastavad Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepingutes (sealhulgas lepingutes nr 4 ja 5) sisalduvad lennujaamatasude määrad hindadele, mida kohaldati Cocoeco heakskiidetud üldise hinnakirja alusel kõikidele lennuettevõtjatele. Seega ei antud nende lepingutega Ryanairile/AMSile valikulist eelist.

a) Jet2ga 4. juulil 2008 sõlmitud lepingu analüüs

— *Metodoloogiline lähenemisviis*

(645) Nagu on kirjeldatud põhjendustes 117 ja 119, sisaldab kaubandus- ja tööstuskoja ning Jet2 vahel sõlmitud leping nii lennujaamatasusid kui ka turundusteenuste hindu käsitlevaid sätteid. Seepärast kehtib metodoloogiline lähenemisviis, mida kohaldati kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahel sõlmitud lepingute suhtes, ka kaubandus- ja tööstuskoja ning Jet2 vahel sõlmitud lepingu kasumlikkuse analüüsimise puhul, välja arvatud põhjendustes 646–653 üksikasjalikult kirjeldatud elemendid.

(646) Mis puudutab lennundusega mitteseotud tulusid, siis erinevalt Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingutest ei lähtu kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus rekonstrueerimisel lisatulust, mis põhineb täheldatud keskmisel tulul reisija kohta, vaid järgmistest vahendustasudest reisija kohta:

— 0,57 eurot autorendiettevõtjate puhul,

— 0,47 eurot kütuse puhul,

— 0,97 eurot parkimise puhul,

— 0,10 eurot kaupluste puhul alates 2009. aastast,

— või lisatulu ühiku eest, mis inflatsiooni arvesse võttes on esimesel aastal 2,01 eurot, teisel aastal 2,14 eurot ja kolmandal aastal 2,17 eurot.

(647) Prantsusmaa esitas tegevuskulude kohta hinnangu, mis arvutati personalikulude ja muude kindlasummaliste muutuvkulude summana, mille suhtes kohaldatakse lepingu viimasel kehtivusaastal ilmset inflatsioonimäära (2 %). Prantsusmaa ei esitanud nende kulude põhjendusi. Komisjon märgib, et Prantsusmaa andmete põhjal arvutatud keskmine kulu reisija kohta on kolme aasta jooksul 0,37–0,38 eurot, mis on veidi suurem kui Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingutes kasutatud määr. Komisjon leiab, et sarnaselt kuludele, mida Prantsusmaa nendes rekonstruktsioonides kasutas (0,27 eurot), on Jet2ga sõlmitud lepingu puhul kasutatud lisakulusid ilmselgelt alahinnatud (vt selle kohta põhjendused 571 ja 573).

— *Prantsusmaa rekonstrueeritud äriplaan seoses 4. juuli 2008. aasta lepinguga*

(648) Prantsusmaa pakkus välja 4. juuli 2008. aasta lepinguga seotud äriplaani rekonstruktsiooni. Peale kõikidele Prantsusmaa poolt Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingutega seoses tehtud rekonstruktsioonidele ühiste metodoloogiliste vigade (mida Jet2ga sõlmitud lepingu puhul korrati), mida on kirjeldatud põhjenduses 582, esineb 4. juuli 2008. aasta lepinguga seotud äriplaani rekonstruktsioonis muid konkreetseid metodoloogilisi probleeme.

([175]) See on Oslo Rygge lennujaama puhul eeldatava lennuliikluse osakaal kogu lepingu nr 6 alusel kavandatud lennuliiklusest, mis on seotud lepingu K alusel kehtestatud aastas makstava turundusteenuste tasuga (986 200 eurot).

([176]) Eeldades, et lennukite täituvus on 85 %, nagu on juba selgitatud põhjenduses 576. Edasi-tagasilendude arv on ümardatud järgmise kümneni.

— Prantsusmaa hinnangul olid 2008., 2009. ja 2010. aastat käsitlevates rekonstruktsioonides kasutatud lennuliiklusega seotud eesmärgid vastavalt 7 874, 12 189 ja 12 361 reisijat. Vastavad iga-aastased tasud turundusteenuste eest olid hinnanguliselt [—] eurot, [—] eurot ja [—] eurot. Jet2ga sõlmitud lepingus sisalduv kohustus käsitles aga ainult 2 000 reisijat igal avatud marsruudil (Edinburgh ja Leeds) hooaja kohta üksnes esimesel aastal, mis tähendab 4 000, mitte 7 874 reisijat, nagu Prantsusmaa välja pakkus. Teise ja kolmanda aasta kohta ei sisaldanud leping mingeid kindlaid kohustusi seoses Jet2 pakutava lennuliiklusega ega turundusteenuste tasu (lepinguga oli üksnes ette nähtud, et edaspidi peetakse selle üle uusi läbirääkimisi, sõltuvalt lõplikult vastuvõetud lennugraafikutest). Seega eeldas Prantsusmaa väljapakutud rekonstruktsiooni eespool nimetatud lennuliiklust ja turundusteenuste tasusid käsitlevate prognooside lisamine teise ja kolmanda aasta kohta, et kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenusele olid kättesaadavad usaldusväärsed lennuliikluse hinnangud. Prantsusmaa ei esitanud aga mingeid dokumente, millest nähtuks, et Jet2 oleks lepingu sõlmimise ajal võtnud ametlikke või mitteametlikke kohustusi, mille põhjal kaubandus- ja tööstuskoja lennujaamateenus oleks saanud kujundada kindla arvamuse Jet2 kohustuste kohta seoses La Rochelle'i lennujaamast väljuvate reisijate arvuga pärast esimest aastat.

— Prantsusmaa eeldas, et kolmel aastal on lennukite täituvus vastavalt 70 %, 71 % ja 72 %, mis ei tugine mingitele üksikasjalikele majanduslikele põhjendustele, eelkõige kuna lepingu kohaselt on turundusteenuste tasu maksmise tingimus esimesel aastal lennukite palju väiksem täituvus (60 %). Arukas investor võtaks vastu meetodi tulevase lennuliikluse hüpoteeside hindamiseks.

(649) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et 4. juuli 2008. aasta lepinguga seotud äriplaani rekonstruktsiooniga, mille Prantsusmaa esitas, ei saa nõustuda.

— *Komisjoni rekonstrueeritud äriplaan seoses 4. juuli 2008. aasta lepinguga*

(650) Komisjon rekonstrueeris 4. juuli 2008. aasta lepinguga seotud äriplaani. Selleks kasutas komisjon lisaks korrigeeritud parameetritele, mida kohaldati kõikide lepingute suhtes, konkreetseid parameetreid.

— Lennuliikluse mahuks hinnati esimesel aastal 4 000 reisijat ja kahel viimasel aastal null reisijat. Nagu eespool kirjeldatud, ei prognoosiks arukas ettevõtja lennuliiklusega seotud eesmärke, ilma et lennuettevõtja oleks võtnud teatavaid kasvõi mitteametlikke kohustusi. Seepärast piirdus komisjon oma hinnangus esimese aastaga.

— Lennukite täituvust hinnati lepingu sõlmimise aastale eelnenud kahe aasta täituvuse keskmisena Ryanairi teenindatava lennuliikluse puhul (73 %), samas kui arukas ettevõtja oleks võinud oma hinnangutes lähtuda mitut La Rochelle'i lennujaamast väljuvat marsruuti teenindava lennuettevõtja tegelikust lennukite täituvusest. Komisjoni kasutatud lennukite täituvus on tegelikult suurem kui Prantsusmaa väljapakutu ning tõenäoliselt suurem kui see, mida eeldaks arukas ettevõtja uue marsruudi ja uue lennuettevõtja puhul, kes on vähem tuntud kui lennujaamas juba mitu aastat tegutsenud Ryanair.

— Kasutati samaväärset lennundusega mitteseotud lisatulu ühiku kohta nagu Ryanairi puhul (2008. aastal 2,35 eurot, 2009. aastal 2,40 eurot ja 2010. aastal 2,45 eurot). Selles mõistlikus hüpoteesis järgitakse loogilisemat lähenemisviisi, eeldades, et kõikide reisijate ostukäitumine on ühesugune (olenemata kasutatavast lennuettevõtjast).

(651) Nagu nähtub 4. juuli 2008. aasta lepinguga seotud äriplaani rekonstruktsiooni tulemusest, mis on esitatud tabelis 19, on selle lepingu nüüdispuhasväärtus negatiivne.

(652) Sarnaselt muude lepingutega pidas komisjon samuti mõistlikuks viia läbi tundlikkusanalüüs, et kontrollida rekonstruktsiooni alusstsenaariumi usaldusväärsust. Selleks kasutas komisjon samu parameetrite muudatusi kui need, mida ta kohaldas Ryanairiga sõlmitud lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi puhul, välja arvatud järgmised parameetrid:

— aastas toimuvate edasi-tagasilendude arvu puhul oleks ettevõtja võinud hüpoteetiliselt eeldada, et Jet2 teenindab esimesel aastal ning teisel ja kolmandal aastal kahte marsruuti;

— lennukite täituvuse puhul kasutas komisjon Prantsusmaa väljapakutud täituvust, mida on kirjeldatud põhjenduses 648;

— lennujaamatasude puhul kasutas komisjon kokkulepitud allahindlusi;

— turundusteenuste tasu puhul lähtus komisjon summast [—] eurot lepinguga hõlmatud kolmel aastal, eeldades, et kahte marsruuti teenindatakse kogu lepingu kehtivusaja jooksul.

(653) Selle alternatiivse stsenaariumi korral ilmneb tabelist 19, et 4. juuli 2008. aasta rekonstrueeritud lepingu nüüdispuhasväärtus on väga vähesel määral positiivne (3 511 eurot). Arvestades, et tehtud eeldused on väga optimistlikud (eelkõige täiendavate tegevuskulude 50 % vähenemine ja lennundusega mitteseotud tulude 20 % kasv) ning selles alternatiivses stsenaariumis rekonstrueeritud nüüdispuhasväärtus on ainult väga vähesel määral positiivne, peab komisjon äärmiselt ebatõenäoliseks, et arukas ettevõtja oleks otsustanud Jet2ga 4. juuli 2008. aasta lepingu sõlmida, võttes arvesse negatiivset nüüdispuhasväärtust alusstsenaariumi puhul.

Tabel 19

Jet2ga 4. juulil 2008 sõlmitud lepingu nüüdispuhasväärtus

(tuhandetes eurodes)

	Nüüdispuhasväärtus		
Turunduslepingute kogum	Prantsusmaa stsenaarium	Komisjoni alusstsenaarium	Komisjoni alternatiivne stsenaarium
Jet2	[0; 100]	[– 100; 0]	[0; 100]

a) Järeldus eelise olemasolu kohta

(654) Põhjendustes 580–653 ning eelkõige tabelites 18 ja 19 esitatud analüüsist nähtub, et kõikide nende lepingute nüüdispuhasväärtus, mille alusel Ryanairile/AMSile ja Jet2-le turundusteenuste eest tasu maksti, oli negatiivne ([177]). Põhjendusest 531 võib järeldada, et iga sellise lepinguga antakse Ryanairile/AMSile või Jet2-le eelis. Seevastu lepingutega nr 4 ja 5 ei anta Ryanairile/AMSile majanduslikku eelist, nagu on kirjeldatud põhjenduses 644.

7.2.1.6. Ryanairile/AMSile ja Jet2-le antud eelise valikulisus

(655) Lepingute või lepingute kogumitega, mille kaubandus- ja tööstuskoda Ryanairi/AMSi ja Jet2ga sõlmis – v.a Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepingutega nr 4 ja 5 –, on ette nähtud kõnealustele lennuettevõtjatele nende osutatud turundusteenuste eest tasu maksmine. Nende turundusteenuste eest tasu maksmine on lennujaama ja kõnealuste lennuettevõtjate vahelise suhte eripära, tulenedes pigem kaubandus- ja tööstuskoja ning iga asjaomase lennuettevõtja vahelistest otsestest läbirääkimistest kui kõikide lennuettevõtjate suhtes kehtivatest hindadest. Lepingud sisaldavad tingimusi, milles La Rochelle'i lennujaam ning Ryanair/AMS ja Jet2 konkreetselt kokku leppisid, ja seetõttu on need valikulised.

(656) Mis puudutab Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid nr 4 ja 5, mida on kirjeldatud põhjenduses 644, siis nendega ei anta Ryanairile/AMSile valikulist eelist, sest nendes lepingutes sisalduvad lennundusega seotud tulud vastavad hindadele, mida kohaldataks Cocoeco heakskiidetud üldise hinnakirja alusel kõikidele lennuettevõtjatele.

([177]) Samuti on mitut aastat hõlmavate lepingute või lepingute kogumite nüüdispuhasväärtus negatiivne igal lepingu kehtivusaastal.

7.2.1.7. Konkurentsi moonutamine ning mõju liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele

(657) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab teatava ettevõtja positsiooni võrreldes teiste siseturul konkureerivate ettevõtjatega, siis tuleb leida, et asjaomane abi mõjutab viimati nimetatud ettevõtjaid. Väljakujunenud kohtupraktika ([178]) kohaselt on konkurentsi kahjustamisega tegemist juba siis, kui abisaaja konkureerib konkurentsile avatud turgudel teiste ettevõtjatega.

(658) Alates lennutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi jõustumisest 1. jaanuaril 1993 ([179]) ei takista miski ELi lennuettevõtjatel teenindada lende ELi-sisestel marsruutidel ja saada kasu lubatud piiramatust kabotaažist.

(659) Seega tugevdasid eelised, mille lennujaamad käesoleva uurimisega hõlmatud eri lepingute alusel said ja mille olemasolu eespool kindlaks tehti, nende positsiooni võrreldes kõikide teiste ELi lennuettevõtjatega, kes nendega nende teenindatavatel marsruutidel tegelikult konkureerivad või võivad konkureerida. Seega need eelised kahjustasid või ähvardasid kahjustada konkurentsi ja kahjustasid ühendusesisest kaubandust.

7.2.1.8. Järeldus abi olemasolu kohta

(660) Peale Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepingute nr 4 ja 5 vastavad kõik meetmed, mida on käsitletud Ryanairi/AMSiga (vt tabel 14) ja Jet2ga sõlmitud lepingutes ja nende muudatustes, ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumidele ja kujutavad endast seega riigiabi.

7.2.2. *Riigiabi ebaseaduslikkus*

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

7.2.3. *Abi kokkusobivus siseturuga*

(662) Väljakujunenud kohtupraktika ([180]) kohaselt peab Prantsusmaa nimetama õigusliku aluse, mille kohaselt kõnealust abi oleks saanud käsitada siseturuga kokkusobivana, ja tõendama, et kokkusobivuse tingimused on täidetud. Seepärast kutsus komisjon Prantsusmaad menetluse algatamise otsuses ja lisateabe esitamise taotlustes nimetama, millised võivad olla kokkusobivuse õiguslikud alused, ning tõendama, et kokkusobivuse suhtes kohaldatavad tingimused on täidetud, eeskätt juhul, kui kõnealust abi tuleks käsitada starditoetusena uute marsruutide avamiseks. Prantsusmaa ei pakkunud aga välja mingeid aluseid kokkusobivuse tõendamiseks ega esitanud argumente, mis põhjendaksid järeldust, et abi on siseturuga kokkusobiv. Eelkõige ei väitnud Prantsusmaa kordagi, et uuritavate meetmete näol oli tegemist siseturuga kokkusobiva starditoetusega. Samuti ei ole ükski kolmas huvitatud isik püüdnud tõendada kõnealuste meetmete kokkusobivust siseturuga.

(663) Terviklikkuse huvides peab komisjon siiski kasulikuks hinnata, mil määral võiks kõnealuse abi tunnistada siseturuga kokkusobivaks põhjusel, et see võib toetada uute marsruutide avamist või lennusageduse suurendamist.

(664) Komisjon juhib tähelepanu asjaolule, et kõnealune abi oli seotud uute lennuliinide avamisega, lennusageduse suurendamisega olemasolevatel marsruutidel või selliste marsruutide käigushoidmisega, mis oleks vastaselt juhul võidud sulgeda. Seepärast leiab komisjon, et tegemist võib olla tegevusabiga piirkondlikust lennujaamast väljuva lennuliikluse edendamiseks. Sellega seoses tuleb märkida, et tegevusabi saab harva siseturuga kokkusobivaks tunnistada, sest üldjuhul kahjustab selline abi konkurentsitingimusi nendes sektorites, kus seda antakse.

([178]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 30. aprill 1998, Het Vlaamse Gewest (Flaami piirkond) *vs.* komisjon, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([179]) Nõukogu määrused (EMÜ) nr 2407/92, (EMÜ) nr 2408/92 ja (EMÜ) nr 2409/92 (EÜT L 240, 24.8.1992).

([180]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 28. aprill 1993, Itaalia *vs.* komisjon, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, punkt 20.

7.2.3.1. Enne 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmed

(665) Teatavad kõnealused meetmed (lepingust nr 1 ja lepingust A koosnev kogum ja leping B) võeti enne 2005. aasta suuniste avaldamist 9. detsembril 2005 ([181]). Enne seda kuupäeva antud abi puhul on nii 2005. aasta suuniste punktis 85 kui ka 2014. aasta suuniste punktis 174 osutatud abi andmise hetkel kohaldatavatele eeskirjadele.

(666) Enne 2005. aasta suuniste vastuvõtmist oli komisjon vastu võtnud 1994. aasta suunised ([182]). Nendes suunistes ei käsitletud aga konkreetselt tegevusabi piirkondlikest lennujaamadest väljuva lennuliikluse edendamiseks. See küsimus tõstatus järk-järgult teatavates suurtes Euroopa lennujaamades üha suureneva ülekoormuse ja nende odavlennuettevõtjate turuletuleku tagajärjel, kes 1994. aastal veel ei tegutsenud. Sellest tulenevalt leiab komisjon, et käesoleva juhtumi suhtes ei saa 1994. aasta suuniseid kohaldada. Seepärast peab komisjon põhimõtteliselt hindama asjaomase abi kokkusobivust otseselt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

(667) Sellega seoses tuleb märkida, et seda, kuidas komisjon sellist liiki riigiabi hindab, on aja jooksul täiustatud, kuid teatavad elemendid on jäänud samaks. Need elemendid tulenevad üldpõhimõtetest, millega on reguleeritud abi siseturuga kokkusobivus vastavalt aluslepingu eespool osutatud sättele.

(668) Nii leidis komisjon Manchesteri lennujaama käsitlevas 1999. aasta juuni otsuses, ([183]) et lennujaamatasude mittediskrimineeriv ja ajaliselt piiratud vähendamine uute marsruutide reklaamimiseks on riigiabi eeskirjadega kokkusobiv.

(669) Järgnevalt leidis komisjon Charleroi' lennujaama käsitlevas otsuses 2004/393/EÜ, ([184]) et „tegevusabi, mis on suunatud uute marsruutide avamisele või teatavate lennusageduste suurendamisele, võib olla vajalik vahend väikeste piirkondlike lennujaamade arendamiseks. Sellised meetmed võivad tõepoolest veenda huvitatud ettevõtjaid võtma uutesse marsruutidesse investeerimise riski. Selleks, et käsitada kõnealust abi aluslepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivana, tuleb aga kindlaks teha, kas see abi on taotletava eesmärgi jaoks vajalik ja sellega proportsionaalne ning kas see kahjustab kaubandust määral, mis on vastuolus ühise huviga“ ([185]). Seepärast määras komisjon kindlaks teatavad tingimused, mis peavad olema täidetud selleks, et kõnealust tegevusabi saaks pidada siseturuga kokkusobivaks ja mis on eelkõige järgmised:

— abi peab toetama piirkondliku lennujaama majanduslikku arengut reisijate arvu netokasvu kaudu uutel marsruutidel; ([186])

— abi peab olema vajalik selles mõttes, et seda ei anta sama lennuettevõtja või mõne teise lennuettevõtja poolt juba teenindatava marsruudi ega samasuguse marsruudi jaoks; ([187])

— abil peab olema stimuleeriv mõju selles mõttes, et see peab aitama toetada tegevust, mis teatud aja pärast muutub tõenäoliselt kasumlikuks, mis tähendab, et abi andmine peab olema ajaliselt piiratud; ([188])

— abi peab olema proportsionaalne, see tähendab, et abisumma peab vastama reisijate arvu netokasvule; ([189])

— abi andmine peab olema läbipaistev ja mittediskrimineeriv ning seda ei tohi anda koos muud liiki abiga.

([181]) Vt punkt 3.2.2.1.

([182]) Suunised EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 kohaldamise ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamise kohta lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).

([183]) Komisjoni 26. mai 1999. aasta otsus riigiabi NN 109/98 kohta – Manchesteri lennujaam (ELT C 65, 13.3.2004).

([184]) Komisjoni 12. veebruari 2004. aasta otsus 2004/393/EÜ, mis käsitleb Valloonia piirkonna ja Brussels South Charleroi Airporti lennufirmale Ryanair antud soodustusi viimase tegevuse alustamisel Charlerois (ELT L 137, 30.4.2004, lk 1). See otsus tühistati 17. detsembri 2008. aasta kohtuotsusega Ryanair Ltd *vs.* komisjon, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Sellest hoolimata näitlikustab see komisjoni lähenemisviisi muutumist seda liiki abi hindamisel.

([185]) Vt komisjoni otsuse 2004/393/EÜ põhjendus 279.

([186]) Vt põhjendused 283–297.

([187]) Vt põhjendused 288–309.

([188]) Vt põhjendused 311–317.

([189]) Vt põhjendused 318–325.

(670) Peale selle osutas komisjon menetluse algatamise otsuse punktis 234, et ta teeb ettepaneku uurida kõnealuse abi siseturuga kokkusobivust ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel ning ükski kolmas huvitatud isik ega Prantsusmaa seda lähenemist ei vaidlustanud.

(671) Nagu mis tahes muu riigiabi, peab lennuettevõtjatele antav riigiabi olema vajalik majandustegevuse arengu soodustamiseks ja selle eesmärgiga proportsionaalne, et selle saaks tunnistada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivaks.

(672) Kokkuvõttes on komisjon seisukohal, et käesoleval juhul tuleb lepingust nr 1 ja lepingust A ning lepingust B koosneva kogumi siseturuga kokkusobivuse hindamisel lähtuda eespool nimetatud üldpõhimõtetest.

(673) Seepärast võtab komisjon nende meetmete kokkusobivuse hindamisel arvesse eespool nimetatud kriteeriume ja kohtupraktikat ([190]).

— *Väikese piirkondliku lennujaama majandusliku arengu toetamine seeläbi, et reisijate arv uutel marsruutidel kokkuvõttes suureneb*

(674) Lepingust nr 1 ja lepingust A koosnev kogum ning leping B on seotud uue marsruudi avamisega ja olemasoleva Londoni Stanstedi lennujaama marsruudi käigushoidmisega. Seega aitasid need lepingud kokkuvõttes suurendada La Rochelle'i lennujaamast väljuvate reisijate arvu ning samal ajal oli nende eesmärk hoida käigus olemasolevat Londoni Stanstedi lennujaama marsruuti.

— *Abi ei anta sama lennuettevõtja või mõne teise lennuettevõtja poolt juba teenindatava marsruudi ega samasuguse marsruudi jaoks*

(675) Lepingust nr 1 ja lepingust A koosnevas kogumis ning lepingus B ei käsitletud mitte üksnes uute marsruutide avamist, vaid ka olemasoleva Londoni Stanstedi lennujaama marsruudi jätkuvat teenindamist. Sellega seoses võtab komisjon teadmiseks asjaolu, et 10. aprillil 2003 ostis Ryanair Buzzi, mis oli teenindanud seda marsruuti alates 1. aprillist 2001 punktis 3.2.2.3 osutatud 8. novembri 2002. aasta lepingu alusel. Peale selle käsitles leping B sama marsruuti Londoni Stanstedi lennujaama, mida Ryanair lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi alusel juba teenindas. Seepärast ei vasta lepingust nr 1 ja lepingust A koosnev kogum ning leping B tingimusele, mille kohaselt meedet ei tohi võtta seoses juba teenindavata marsruudi ega samasuguse marsruudiga.

— *Meetmed on ajaliselt piiratud ja seotud marsruutidega, mis tõenäoliselt muutuvad kasumlikuks*

(676) Kui Buzz 2001. aastal La Rochelle'i – Londoni Stanstedi lennujaama marsruudi avas, siis ei teenindanud seda marsruuti ükski teine lennuettevõtja. Lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi sõlmimise ajal oli Buzz teenindanud seda marsruuti 8. novembri 2002. aasta lepingu alusel peaaegu kaks aastat, kuid nimetatud leping ei hõlmanud turundustasusid. Seevastu lepingust nr 1 ja lepingust A koosnevale kogumile järgnenud lepingud, milles on sätestatud selle marsruudi teenindamise tingimused, nimelt leping B (mille kehtivusaeg lõppes 2006. aasta aprilli lõpus), lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosnev kogum (mille kehtivusaeg lõppes 2009. aastal), lepingutest G, H, I ja J koosnev kogum (mille kehtivusaeg lõppes 2011. aasta lõpus) ning lepingust nr 6 ja lepingust K koosnev kogum (mille kehtivusaeg lõppes 2013. aasta märtsi lõpus) sisaldasid kõik Ryanairile/AMSile makstavat hüvitist (turundusteenuste eest tehtavate maksete vormis). Seega rahastati seda marsruuti kümne aasta vältel pärast lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi kehtivusaja lõppu ja seitsme aasta vältel pärast lepingu B kehtivusaja lõppu. See täiendav kestus on väga oluline. Samuti märgib komisjon, et teised lennuettevõtjad seda marsruuti ei teeninda.

(677) Peale selle märgib komisjon, et Prantsusmaa ei esitanud kasumlikkuse uuringuid lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumiga ning lepinguga B hõlmatud eri marsruutide ja lennusageduste kohta. Sellest tulenevalt tundub dokumenteeritud faktide põhjal, et kõnealust abi andnud ametiasutustel puudus selge väljavaade, et need marsruudid ja lennusagedused võiksid ilma toetuseta lähemas või kaugemas tulevikus elujõuliseks muutuda. Samuti tuleb tähele panna, et lepingust nr 1 ja lepingust A koosnevas kogumis ning lepingus B on käsitletud eri marsruute, millest mõni ei olnud lepingute sõlmimise ajal veel kindlakski määratud – see kinnitab, et asjaomastel ametiasutustel puudus igasugune teave, mis oleks võinud tekitada neis kindlustunnet selle kohta, et need marsruudid on elujõulised.

([190]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus (suurkoda), 22. september 2020, Austria Vabariik *vs.* komisjon, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punkt 20.

(678) Ühtlasi rõhutab komisjon, et Prantsusmaa ametiasutuste poolt Ryanairi teenindatavatele marsruutidele avalduva majandusliku mõju kohta esitatud teabes analüüsitakse Ryanairi klientide tunnuseid ja mõju, mida nad võivad piirkonna arengule avaldada, kuid see ei hõlma nende marsruutide ega muude Ryanairi poolt edaspidi tõenäoliselt teenindatavate marsruutide tulevase elujõulisuse prognoose.

(679) Seetõttu järeldab komisjon, et lepingust nr 1 ja lepingust A koosnev kogum ning leping B ei vasta tingimusele, mille kohaselt peavad meetmed olema ajaliselt piiratud ja hõlmama neid marsruute, mis tõenäoliselt muutuvad kasumlikuks.

— *Abisumma on seotud reisijate arvu netokasvuga*

(680) Lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi ning lepingu B alusel antud abi summad ei ole seotud lennuliikluse suurenemisega, sest kuigi neis on käsitletud uusi marsruute, siis nende avamine on hüpoteetiline ja lepingu põhieesmärk on olemasoleva Londoni Stanstedi lennujaama marsruudi teenindamise jätkamine. Seepärast leiab komisjon, et lepingust nr 1 ja lepingust A koosnev kogum ning leping B ei vasta kriteeriumile, mille kohaselt abisumma peab olema seotud reisijate arvu netokasvuga.

— *Abi andmine peab olema läbipaistev ja mittediskrimineeriv ning seda ei tohi anda koos muud liiki abiga*

(681) Prantsusmaa väitel oli kaubandus- ja tööstuskoda varem uurinud mitme ettevõtja veebisaitidel pakutavaid turundusteenuseid, mille tulemusel otsustati, et tema vajaduste ja strateegia jaoks olid kõige sobivamad AMSi pakutavat liiki teenused. Kaubandus- ja tööstuskoda leidis, et erinevalt Ryanairist ei suuda teised lennuettevõtjad, kelle teenindatav lennuliiklus La Rochelle'i lennujaamas moodustab vaid väikese osa, pakkuda piisavat aseainet Ryanairi kui peamise lennujaamas tegutseva veoettevõtja veebisaidile.

(682) Sellest tulenevalt peeti lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi ning lepingu B alusel antud abi üle kahepoolseid läbirääkimisi, mis ei olnud läbipaistvad ja mille puhul ei järgitud menetlust, mis tagaks diskrimineerimise puudumise, nagu avalik hankemenetlus. Seega ei vasta kõnealune abi läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise kriteeriumile.

(683) Seetõttu leiab komisjon, et lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi ning lepingu B alusel antud riigiabi ei saa tunnistada siseturuga kokkusobivaks.

7.2.3.2. Pärast 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmed

(684) Kuna 2005. aasta suunistega on ette nähtud võrdlusraamistik, mida kohaldati alates suuniste jõustumisest kuni 2014. aasta suuniste vastuvõtmiseni, siis leiab komisjon, et muude asjaomaste abimeetmete suhtes tuleb kohaldada 2005. aasta suuniseid. Komisjon on kohustatud kohaldama oma vastuvõetud suuniseid, välja arvatud juhul, kui need on vastuolus aluslepinguga, mida ei Prantsusmaa ega Ryanair või Jet2 ole väitnud ega tõendanud.

(685) Seega on komisjon seisukohal, et järgmiste abimeetmete kokkusobivust tuleb hinnata 2005. aasta suuniste ja kohtupraktika ([191]) alusel:

— lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosnev kogum,

— leping E,

— leping F,

— lepingutest G, H, I ja J koosnev kogum,

— lepingust nr 6 ja lepingust K koosnev kogum,

— leping L,

— lepingust nr 7 ja lepingust M koosnev kogum,

— leping N,

— Jet2ga 4. juulil 2008 sõlmitud leping.

([191]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus (suurkoda), 22. september 2020, Austria Vabariik *vs.* komisjon, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punkt 20.

(686) Nagu mis tahes muu riigiabi, peab lennuettevõtjatele antav riigiabi olema vajalik majandustegevuse arengu soodustamiseks ja selle eesmärgiga proportsionaalne, et selle saaks tunnistada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivaks. Seepärast hindab komisjon lisaks 2005. aasta suunistes esitatud ja eespool nimetatud kriteeriumidele ka vastavust vajalikkuse ja proportsionaalsuse kriteeriumidele.

(687) Esiteks on 2005. aasta suunistes täpsustatud, et lennuettevõtjatele antava tegevusabi (näiteks starditoetuse uute marsruutide avamiseks) võib komisjoni teatiste ja muude piirkondlikku abi käsitlevate sätete alusel tunnistada siseturuga kokkusobivaks üksnes erandkorras ja rangetel tingimustel ebasoodsamas olukorras olevates Euroopa piirkondades, see tähendab piirkondades, mille suhtes kohaldatakse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis a sätestatud erandit, ning äärepoolseimates ja väikese rahvastikutihedusega piirkondades ([192]). Kuna La Rochelle'i lennujaam ei asu sellises piirkonnas, ei saa seda erandit kohaldada.

(688) Samuti ei ole 2005. aasta suuniste kohaselt väikestes lennujaamades sageli nii palju reisijaid, et saavutada kriitiline suurus ja tasuvuspiir, ning seepärast ei ole lennuettevõtjad alati valmis ilma otsese stiimulita võtma riski, et avada marsruute, mille lähtepunktiks on tundmatud ja läbi proovimata lennujaamad. Seetõttu võib komisjon 2005. aasta suuniste kohaselt nõustuda sellega, et lennuettevõtjatele antakse teatavatel tingimustel ajutiselt riigiabi, kui see annab neile vajaliku stiimuli luua piirkondlikest lennujaamadest uusi marsruute ja pakkuda uusi lennugraafikuid ning meelitada ligi niisuguse reisijate hulga, mis võimaldab neil pikas perspektiivis tasuvusläve saavutada ([193]).

(689) Konkreetsed kokkusobivuse kriteeriumid on esitatud 2005. aasta suuniste punktis 79. Komisjon on seisukohal, et mitu kõnealust kriteeriumit ei ole täidetud, eeskätt järgmised.

— *Elujõulisuse saavutamine kindla aja jooksul ja abi järkjärguline kahanemine (kriteerium d), äriplaani puudumine (kriteerium i) ning abi kestus ja osatähtsus (kriteerium f)*

(690) Ükski kõnealune meede ei olnud üles ehitatud viisil, mis tagaks, et abi järk-järgult kahandatakse ja et see piirdub teatava protsendimääraga rahastamiskõlblikest kuludest, millele ei ole asjaomastes lepingutes ega komisjonile teadaolevalt üheski muus kaubandus- ja tööstuskojale lepingute sõlmimise ajal kättesaadavas dokumendis osutatud.

(691) Lisaks puuduvad tõendid selle kohta, et eelnevalt oleks esitatud äriplaan, mis võimaldaks hinnata meetmete pikaajalist elujõulisust. Kuna vastupidisele viitav teave puudub, järeldab komisjon seega, et kõnealust abi ei antud marsruutide jaoks, mis oleksid võinud ilma abita elujõuliseks saada. Peale selle osutab abimeetmete järjestikune võtmine seoses Londoni Stanstedi lennujaama ja Brüsseli Charleroi' lennujaama (alates 2003. aastast), Dublini (alates 2006. aastast), Oslo (alates 2010. aastast) ja Porto (alates 2011. aastast) marsruutidega sellele, et subsideerimise lõppemise korral ei oleks Ryanair neid marsruute teenindanud.

(692) Sellest tulenevalt järeldab komisjon, et ühegi kõnealuse meetme puhul ei ole eespool nimetatud kriteeriumid täidetud.

— *Seos uute marsruutidega või lisalendudega olemasolevatel marsruutidel (kriteerium c)*

(693) Komisjon märgib, et mõnel juhul sõlmiti kõnealused lepingud eesmärgiga avada uusi marsruute, kuid peamiselt selleks, et tagada olemasolevate marsruutide teenindamise jätkamine.

— Seoses lepinguga C on põhjenduses 89 märgitud, et sellega lihtsalt kohustatakse Ryanairi teenindama La Rochelle'i ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelist marsruuti, vedades vähemalt 95 000 reisijat aastas. Põhjendustest 82 ja 85 nähtub aga, et lepingutes A ja B oli juba käsitletud igapäevaselt teenindatavat marsruuti Londoni Stanstedi lennujaama ja La Rochelle'i vahel. Lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi ning lepingu B kohase lennuliikluse hindamisel leidis komisjon, et tema arvutuste kohaselt ei ületa iga-aastane reisijate arv sellel marsruudil kunagi 86 000 inimest. Seepärast leiab komisjon, et need meetmed vastavad kriteeriumile c.

— Seoses lepinguga D on põhjenduses 92 märgitud, et sellega kohustatakse Ryanairi teenindama (uut) marsruuti La Rochelle'i ja Dublini vahel, vedades vähemalt 45 000 reisijat aastas. Seepärast leiab komisjon, et see meede vastab kriteeriumile c.

([192]) 2005. aasta suuniste punkt 27.
([193]) 2005. aasta suuniste punktid 71 ja 74.

— Seoses lepinguga G on põhjenduses 96 märgitud, et sellega kohustatakse Ryanairi teenindama La Rochelle'i ja Dublini vahelist marsruuti, vedades vähemalt 53 000 reisijat aastas, mis on lepinguga D võrreldes 8 000 reisijat rohkem. Seepärast leiab komisjon, et see meede vastab kriteeriumile c.

— Seoses lepinguga H on põhjenduses 99 märgitud, et sellega kohustatakse Ryanairi teenindama uut marsruuti La Rochelle'i ja Brüsseli Charleroi' lennujaama vahel, vedades esimesel aastal vähemalt 9 000 reisijat ja järgmistel aastatel vähemalt 16 000 reisijat. Seepärast leiab komisjon, et see meede vastab kriteeriumile c.

— Seoses lepinguga I on põhjenduses 102 märgitud, et sellega kohustatakse Ryanairi teenindama La Rochelle'i ja Dublini vahelist marsruuti, vedades vähemalt 17 000 reisijat aastas. Ryanair aga juba teenindas seda marsruuti varasema lepingu D alusel, milles kehtestatud lennuliiklusega seotud eesmärk oli suurem (45 000 reisijat aastas). Seepärast leiab komisjon, et see meede ei vasta kriteeriumile c.

— Nagu on kirjeldatud põhjenduses 106, kohustus Ryanair lepingu K alusel teenindama uut marsruuti Norrasse. Nagu on kirjeldatud põhjenduses 78 eespool, ei võtnud Ryanair lennujaamateenuste lepinguga nr 6, mille puhul komisjon leiab, et see moodustab lepinguga K ühe ja sama meetme (vt punkti 7.2.1.5 alapunkti b alapunkt 4), mingeid kohustusi seoses lennusagedusega, kuid võttis järgmised lennuliiklusega seotud kohustused: 53 000 reisijat Londoni Stanstedi lennujaama, 17 000 reisijat Dublini, 17 000 reisijat Brüsseli Charleroi' lennujaama ja 17 000 reisijat Oslo Rygge lennujaama marsruudil. Komisjon märgib, et Dublini marsruudi puhul on see kohustus sama, Brüsseli Charleroi' lennujaama marsruudi puhul mõnevõrra suurem (1 000 reisijat ehk ligikaudu +6 %), ent Londoni Stanstedi lennujaama marsruudi puhul palju väiksem (– 28 000 reisijat ehk 30 % vähem kui lepingus C kehtestatud eesmärk vedada 95 000 reisijat). Uue Norrasse suunduva marsruudi lisamine, millel veetavate reisijate arvuks on kehtestatud 17 000 inimest, ei kompenseeri lennuliikluse üldist vähenemist lepingu K alusel (– 10 000 reisijat ([194])). Seepärast leiab komisjon, et see meede ei vasta kriteeriumile c.

— Nagu on kirjeldatud põhjenduses 110, kohustus Ryanair lepingu L alusel teenindama uut marsruuti Corki. Ryanair ei võtnud aga mingeid kohustusi seoses reisijate arvu või lennusagedusega. Seepärast leiab komisjon, et see meede ei vasta kriteeriumile c.

— Lepingud E, F, M ja N ei sisalda mingeid kohustusi seoses reisijate arvu või lennusagedusega. Seepärast leiab komisjon, et need meetmed ei vasta kriteeriumile c.

(694) Seega vastavad kriteeriumile c ainult lepingud C, D, G ja H.

— *Tegevuse alustamisega seotud lisakulude hüvitamine (kriteerium e)* ([195])

(695) Komisjon leiab, et sellele kriteeriumile ei vasta mitte ükski kõnealustest meetmetest. Kaubandus- ja tööstuskoja makstud summad ei kajastanud osa tegevuse alustamisega seotud lisakuludest, mille hinnangut Ryanair/AMS ega Jet2 ei ole komisjonile teadaolevalt kaubandus- ja tööstuskojale esitanud.

— *Seos marsruudi arendamisega (kriteerium g)* ([196])

(696) Komisjon märgib, et Ryanairi ja Jet2ga sõlmitud turundusteenuste lepingute eesmärk ei olnud suurendada nende kahe lennuettevõtjaga lendavate reisijate arvu. On tõsi, et mõne kõnealuse lepingu sõlmimine langes kokku teatavate marsruutide avamisega ning et mõni leping sisaldab lennusageduse või reisijate arvuga seotud kohustusi, nagu on kirjeldatud punktides 3.2.2.1 ja 3.2.2.2. Komisjon on aga seisukohal, et need kohustused lepingu kehtivusajal ei muutu ja et puudub tegelik lennuliikluse arendamist stimuleeriv kava, mis oleks samaväärne muude

([194]) Seega on lepingust K tulenev lennuliiklusega seotud kohustuse muutumine, arvutatuna reisijate arvu muutumisega igal eraldi marsruudil, 0 + 1 000 – 280 000 + 17 000 = – 10 000 reisijat.

([195]) Abi summa peab rangelt piirduma tegevuse alustamisega seotud lisakuludega, mida kantakse uue marsruudi avamisel või lennusageduse suurendamisel ning mida lennuettevõtja ei pea kandma pärast tegevuse käivitumist.

([196]) Abimaksed peavad olema seotud veetavate reisijate arvu tegeliku muutumisega.

selliste juhtumite puhul olemasoleva kavaga, mida komisjon on hiljuti uurinud ([197]). Seega puuduvad reisijate arvu tegeliku kasvuga seotud allahindlused või trahvid. Seepärast ei ole lennuettevõtjatele makstud abisummad seotud marsruutide tegeliku arendamisega. Seega leiab komisjon, et sellele kriteeriumile ei vasta mitte ükski kõnealustest meetmetest.

— *Abi mittediskrimineeriv andmine (kriteerium h)* ([198])

(697) Komisjon märgib, et käesoleval juhul peeti lepingute üle läbirääkimisi otse asjaomaste lennuettevõtjatega ja teavet ei avalikustatud. Seepärast tähendab see, et abi anti ilma konkureeriva menetluseta, mille raames teistel potentsiaalselt huvitatud lennuettevõtjatel oleks olnud võimalik pakkuda end stardiabi saamiseks samadel tingimustel asjaomaseid marsruute teenindama.

(698) Seega ei ole punktis h osutatud kriteerium täidetud.

(699) Kõike eespool kirjeldatut arvesse võttes leiab komisjon, et ükski käesoleva uurimisega hõlmatud lepingute alusel Ryanairile/AMSile ja Jet2-le antud ebaseaduslik abimeede ei vasta kõikidele 2005. aasta suunistes sätestatud kriteeriumidele. Seega on siseturuga kokkusobimatu järgmistest meetmetest tulenev abi:

— lepingutest nr 2 ja 3 ning lepingutest C ja D koosnev kogum,

— leping E,

— leping F,

— lepingutest G, H, I ja J koosnev kogum,

— lepingust nr 6 ja lepingust K koosnev kogum,

— leping L,

— lepingust nr 7 ja lepingust M koosnev kogum,

— leping N,

— Jet2ga 4. juulil 2008 sõlmitud leping.

8. **JÄRELDUSED**

(700) Sellest tulenevalt leiab komisjon esiteks, et La Rochelle'i lennujaamale avaliku sektori asutuse pädevusse jäävate ülesannete täitmiseks makstud subsiidiumid ning väidetavalt liiga väikeste arvete esitamine teenuste eest, mida kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond osutas lennujaamale aastatel 2006–2012, ei kujuta endast riigiabi.

(701) Samuti leiab komisjon, et Prantsusmaa andis aastatel 2001–2006 makstud investeeringutoetusi ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Nende investeeringutoetuste näol on aga tegemist siseturuga kokkusobiva abiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

(702) Järgmisena leiab komisjon, et Prantsusmaa võttis La Rochelle'i lennujaama kasuks ebaseaduslikult mitu tegevusabimeedet (liiga väikeste arvete esitamine teenuste eest, mida kaubandus- ja tööstuskoja üldosakond osutas lennujaamale aastatel 2001–2005, La Rochelle'i lennujaama saadud tagasimakstavad ettemaksed ja kohalike omavalitsuste antud subsiidiumid, mille eesmärk oli toetada La Rochelle'i lennujaama reklaamivaid meetmeid), rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Nende tegevusabimeetmete näol on aga tegemist siseturuga kokkusobiva abiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

([197]) Näiteks sisaldas joonealuses märkuses nr 12 viidatud komisjoni Nîmes'i lennujaama käsitleva otsuse põhjenduses 99 osutatud leping sooduskava reisijate arvu suurendamise ergutamiseks. Selle raames maksis Nîmes'i kaubandus- ja tööstuskoda toetust 5,50 eurot reisija eest 1. kuni 49 999. reisijani, 6,50 eurot reisija eest 50 000. kuni 99 999. reisijani ja 10 eurot reisija eest 100 000. kuni 129 999. reisijani. Samuti sisaldas see Ryanairi makstavat trahvi 5,65 eurot reisija kohta juhul, kui lennuliiklusega seotud eesmärk on väiksem kui 71 000 reisijat.

([198]) Iga avalik-õiguslik asutus, kes kavatseb kas lennujaama kaudu või muul viisil anda lennuettevõtjale stardiabi uue marsruudi avamiseks, peab oma kavatsused aegsalt ja piisavalt teavet andes avalikustama, et kõik huvitatud lennuettevõtjad saaksid oma teenuseid pakkuda.

(703) Peale selle leiab komisjon, et kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi, AMSi ja Jet2 vahel sõlmitud ja käesolevas ametlikus uurimismenetluses käsitletud eri lennujaamateenuste lepingud ja turundusteenuste lepingud (v.a. Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepingud nr 4 ja 5) hõlmavad riigiabi, mille andmisel rikuti ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 ja mis on siseturuga kokkusobimatu.

(704) Ühtlasi leiab komisjon, et Ryanairi vabastamine lennuraja valgustamise tasust ei hõlma riigiabi. Samuti järeldab komisjon, et lennuettevõtjad Flybe, Aer Arann, Buzz ja easyJet ei saanud riigiabi oma tegevuse eest La Rochelle'i lennujaamas.

9. **TAGASINÕUDMINE**

(705) Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab komisjon juhul, kui ta on leidnud, et abi on siseturuga kokkusobimatu, kohustama liikmesriiki kõnealuse abi andmise lõpetama või seda abi muutma ([199]).

(706) Nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([200]) artiklis 16 on sätestatud järgmine: „Kui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada („tagastamisotsus"). Komisjon ei nõua abi tagastamist, kui see on vastuolus liidu õiguse üldpõhimõttega". Euroopa Kohus on järjepidevalt otsustanud, et kui komisjon leiab abi olevat siseturuga kokkusobimatu, siis on tagasinõudmise eesmärk taastada varasem olukord ([201]). Sellega seoses on Euroopa Kohus seisukohal, et see eesmärk saavutatakse, kui abi saajad maksavad tagasi ebaseadusliku abina antud summad koos intressiga, kaotades seega konkurentide ees saadud eelise. Sel viisil taastatakse abi andmisele eelnenud olukord ([202]).

(707) Kõnealuse juhtumi puhul ei tundu käesolevas otsuses kindlaks tehtud ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu abi tagasimaksmine olevat vastuolus ühegi liidu õiguse üldpõhimõttega. Eelkõige ei ole ei Prantsusmaa ega huvitatud isikud esitanud selle kohta mingeid argumente.

(708) Seepärast peab Prantsusmaa võtma kõik vajalikud meetmed, et kõnealuste lepingute alusel ebaseaduslikult antud abi Ryanairilt, AMSilt ja Jet2-lt tagasi nõuda.

(709) Alljärgnevas tabelis 20 on esitatud summad, mille kaubandus- ja tööstuskoda Prantsusmaa väitel kuni aastani 2011 Ryanairile/AMSile turundusteenuste eest maksis.

Tabel 20

Ryanairile/AMSile ja Jet2-le aastatel 2003–2013 makstud summad

Aasta	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[—]	[—]	[—]	[—]	[—]	[—]	[—]	[—]	[—]	[—]
Jet2							[—]		[—]	[—]	[—]

(710) Tabelis 20 on esitatud üksnes kogusummad, mis eri turundusteenuste lepingute alusel igal aastal maksti. Prantsusmaa ei esitanud aga tabelit, milles oleks näidatud lepingutes kehtestatud summade ja igal aastal iga lepingu alusel tegelikult makstud summade vaheline seos.

([199]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. juuli 1973, komisjon *vs.* Saksamaa, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.

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

([201]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. september 1994, Hispaania *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punkt 75.

([202]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. juuni 1999 Belgia *vs.* komisjon, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punktid 64 ja 65.

(711) Tagasinõutavad abisummad tuleb seega kehtestada järgmiselt.

— Tagasinõutav summa tuleb arvutada iga põhjenduses 699 osutatud ebaseadusliku abimeetme kohta. Iga uuritud meetme puhul vastab abi summa asjaomase meetme nüüdispuhasväärtusele, mis arvutatakse allahinnatud iga-aastaste täiendavate rahavoogude summana, nagu on esitatud tabelis 15.

— Kuna Prantsusmaa ei esitanud iga meetme nüüdispuhasväärtuse usaldusväärset rekonstruktsiooni, võetakse tagasinõutava abi summa arvutamise aluseks komisjoni väljapakutud (alusstsenaariumil põhinev) rekonstruktsioon.

(712) Selleks et kajastada lennuettevõtjale ja tema tütarettevõtjatele lepingute alusel antud tegelikku eelist, peab Prantsusmaa kohandama põhjenduses 711 nimetatud summasid järgmiselt.

— Prantsusmaa võib kohandada arvutustes kasutatud lennundusega seotud lisakulusid tegelikult tehtud makseid käsitlevate tõendite põhjal, mille Prantsusmaa peab esitama.

— Prantsusmaa peab võtma arvesse võimalikke erinevusi lennuettevõtja poolt lennundusteenuste lepingu alusel tegelikult tehtud ja pärast nende tegemist täheldatud maksete ning nendele tuluartiklitele vastavate (eelnevalt) kavandatud rahavoogude vahel. Nimetatud kohandused peavad põhinema tegelikult tehtud makseid käsitlevatel tõenditel, mille Prantsusmaa peab esitama.

— Prantsusmaa peab võtma arvesse võimalikke erinevusi lennuettevõtjale või tema tütarettevõtjatele turundusteenuste lepingu alusel tegelikult tehtud ja pärast nende tegemist täheldatud turundusega seotud maksete ning vastavate (eelnevalt) kavandatud turunduskulude vahel. Nimetatud kohandused peavad põhinema tegelikult tehtud makseid käsitlevatel tõenditel, mille Prantsusmaa peab esitama.

— Prantsusmaa peab võtma arvesse võimalikke erinevusi eri (lennujaamateenuste ja turundusteenuste) lepingute (eelnevalt) kavandatud kehtivusaja ja nende tegeliku kestuse vahel. Mõne lepingu varajase lõpetamise korral ei saanud lennuettevõtja põhimõtteliselt nende lepingute alusel enam makseid ja tal ei olnud enam võimalik nende lepingute alusel lennujaama taristut ega maapealset teenindust kasutada. Nimetatud kohandused peavad põhinema tegelikult tehtud makseid käsitlevatel tõenditel, mille Prantsusmaa peab esitama.

(713) Nagu on selgitatud põhjenduses 451, leiab komisjon, et riigiabieeskirjade kohaldamisel tuleb Ryanairi ja AMSi pidada üheks majandusüksuseks ning et samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid tuleb käsitada ühe kokkuleppena selle üksuse ning kaubandus- ja tööstuskoja vahel. Seepärast leiab komisjon, et Ryanair ja AMS vastutavad ühiselt aastatel 2003–2011 (enne põhjenduses 4 osutatud menetluse algatamise otsuse kuupäeva, see tähendab 8. veebruari 2012) sõlmitud lepingute alusel saadud abi tagasimaksmise eest. Seevastu lepingust nr 1 ja lepingust A koosneva kogumi ning lepingu B alusel saadud abi peab tagasi maksma Ryanair, sest need lepingud sõlmiti ilma AMSi osaluseta otseselt kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahel.

(714) Jet2-lt tagasinõutava abi puhul tuleb järgida põhjendustes 711–713 kirjeldatud metodoloogilisi põhimõtteid. Kuna Jet2-lt tagasinõutav summa ei saa ületada 200 000 eurot, siis ei saa välistada, et abisumma jääb allapoole vähese tähtsusega abi käsitlevas määruses ([203]) sätestatud erandi künnist. Prantsusmaa ametiasutused ja huvitatud isikud ei ole aga ametliku uurimismenetluse jooksul väitnud, et kõnealune määrus võib olla kohaldatav.

(715) Prantsuse ametiasutused peavad eespool toodud summad sisse nõudma nelja kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest.

([203]) Komisjoni 18. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1407/2013, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L 352, 24.12.2013, lk 1).

(716) Samuti peavad Prantsusmaa ametiasutused kooskõlas komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 (muudetud komisjoni määrusega (EL) 2015/2282) ([204]) V peatükiga lisama abisummale tagasinõudmisega seotud intressi, mida tuleb arvestada alates kuupäevast, mil kõnealune abi ettevõtja käsutusse anti, see tähendab alates iga abisumma tegeliku väljamaksmise kuupäevast kuni selle summa tegeliku tagasimaksmiseni ([205]). Kuna käesoleval juhul on rahavood, millest abi koosneb, keerulised ja need tekkisid aasta jooksul mitmel kuupäeval või teatavate tululiikide puhul ka pidevalt, on komisjon seisukohal, et tagasinõutava intressi arvutamisel võib eeldada, et kõnealuse abi väljamaksmine toimus aasta lõpul, see tähendab iga asjaomase aasta 31. detsembril.

(717) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib liikmesriik ettenägematute raskuste ilmnemisel või sellistest asjaoludest teadlikuks saamisel, mida komisjon ei märganud, anda neist probleemidest komisjonile teada, et ta saaks neid arvesse võtta, ja esitada ettepanekud sobilike muudatuste tegemiseks. Sellistel juhtudel peavad komisjon ja liikmesriik tegema probleemide lahendamiseks heas usus koostööd, järgides samas rangelt ELi toimimise lepingu sätteid ([206]).

(718) Komisjon palub Prantsusmaal edastada talle teave kõikide probleemide kohta, millega Prantsusmaa võib käesoleva otsuse rakendamisel kokku puutuda,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna poolt tema lennujaamateenusele aastatel 2001–2012 antud tagasimakstavate ettemaksete näol on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Prantsusmaa andis seda riigiabi ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

2. La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna poolt tema lennujaamateenusele aastatel 2001–2005 osutatud teenuste eest liiga väikeste arvete esitamise näol on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Prantsusmaa andis seda riigiabi ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

3. Rahaliste toetuste näol, mida Charente-Maritime'i departemang, Communauté d'Agglomération de La Rochelle ja Poitou-Charentes'i piirkond La Rochelle'i lennujaamale tema tehtud müügiedendustöö eest andsid, on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Prantsusmaa andis seda riigiabi ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

4. Investeeringutoetused, mida Charente-Maritime'i üldnõukogu, Poitou-Charentes'i piirkondlik nõukogu, Communauté d'Agglomération de La Rochelle ja ERF aastatel 2001–2005 andsid, kujutavad endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Prantsusmaa andis seda riigiabi ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

5. La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja poolt Rocheforti/Saint-Agnant' lennujaamale osutatud teenuste eest makstud hüvitise näol ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

([204]) Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1), ja komisjoni 27. novembri 2015. aasta määrus (EL) 2015/2282, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004 riigiabiteatiste vormi ja teabelehtede suhtes (ELT L 325, 10.12.2015, lk 1).

([205]) Vt joonealuses märkuses nr 175 viidatud määruse (EL) 2015/1589 artikli 16 lõige 2.

([206]) Vt nt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. veebruar 1989, komisjon *vs.* Saksamaa, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, punkt 9, ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. aprill 1995, komisjon *vs.* Itaalia, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, punkt 17.

6. La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna poolt tema lennujaamateenusele aastatel 2006–2012 osutatud teenuste eest väidetavalt liiga väikeste arvete esitamise näol ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7. Subsiidiumide näol, mida FIATA andis La Rochelle'i lennujaama täidetud avaliku sektori asutuse pädevusse jäävate ülesannete eest, ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8. Lõigetes 1–4 nimetatud riigiabi on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv.

Artikkel 2

1. La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja üldosakonna ning Ryanairi vahel vastavalt 1. veebruaril 2007 ja 13. jaanuaril 2010 sõlmitud lepingute näol ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

2. La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning Aer Aranni vahel sõlmitud Corki (Iirimaa) marsruuti käsitleva lennujaamateenuste lepingu näol ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

3. La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning Flybe'i vahel 18. märtsil 2009 sõlmitud Glasgow' (Šotimaa) marsruuti käsitleva lennujaamateenuste lepingu näol ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

4. Lennuettevõtjaga Buzz seotud müügiedendusmeetmete ja teavitamiskulude näol, mida on mainitud kontrollikoja aruandes, ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5. easyJetilt ostetud väidetavate turundusteenuste näol, mida on mainitud kontrollikoja aruandes, ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 3

1. Siseturuga on kokkusobimatud järgmised meetmed, mis hõlmavad riigiabi, mida Prantsusmaa andis ebaseaduslikult nii Ryanairile kui ka ettevõtjale Airport Marketing Services, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3:

a) 10. detsembril 2003 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste leping ja 1. detsembril 2003 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahel sõlmitud turundusteenuste leping;

b) 1. jaanuaril 2004 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahel sõlmitud turundusteenuste leping;

c) 1. mail 2006 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingud ja 1. aprillil 2006 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste leping;

d) 1. aprillil 2006 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu 1. juunil 2007 allkirjastatud muudatus;

e) 21. septembril 2007 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste leping;

f) 17. septembril 2009 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste lepingud;

g) 13. jaanuaril 2010 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingu 1. veebruaril 2010 allkirjastatud muudatus ning 25. veebruaril 2010 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste leping;

h) 25. veebruaril 2010 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste 23. juunil 2010 allkirjastatud muudatus;

i) 13. jaanuaril 2010 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingu 28. jaanuaril 2011 allkirjastatud muudatus ning 25. veebruaril 2010 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu 11. veebruaril 2011 allkirjastatud muudatus;

j) 25. veebruaril 2010 La Rochelle'i kaubandus- ja tööstuskoja ning ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu 11. veebruaril 2011 allkirjastatud muudatus.

2. Riigiabi, mida Prantsusmaa Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes kaubandus- ja tööstuskoja ning Jet2 vahel 4. juulil 2008 sõlmitud lennujaama- ja turundusteenuste lepingute alusel ebaseaduslikult Jet2-le andis, on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 4

1. Prantsusmaa nõuab abisaajatelt tagasi artiklis 3 osutatud riigiabi. Ryanair ja ettevõtja Airport Marketing Services vastutavad solidaarselt artikli 3 lõikes 1 osutatud abi tagasimaksmise eest.

2. Tagasinõutavatelt summadelt võetakse intressi alates kuupäevast, mil need abisaajatele kättesaadavaks tehti, kuni nende tegeliku tagastamise kuupäevani.

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

4. Prantsusmaa tühistab kõik artiklis 1 osutatud abi väljamaksmata maksed alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.

Artikkel 5

1. Artiklis 3 nimetatud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

2. Prantsusmaa tagab, et käesolev otsus viiakse ellu nelja kuu jooksul pärast otsusest teatamise kuupäeva.

Artikkel 6

1. Kahe kuu jooksul pärast käesolevast otsusest teatamist edastab Prantsusmaa komisjonile järgmise teabe:

a) artikli 4 kohaselt tagasinõutavate abisummade suurus;

b) tagasinõudmisega seotud intresside arvutus;

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

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

2. Prantsusmaa teavitab komisjoni käesoleva otsuse alusel võetud riiklike meetmete edenemisest seni, kuni artiklis 3 osutatud abi on täielikult tagasi makstud. Komisjoni taotlusel esitab Prantsusmaa viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Samuti esitab Prantsusmaa üksikasjaliku teabe abisaajatelt juba tagasi saadud abisummade ja intressi kohta.

Artikkel 7

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 26. juuli 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER