PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2023/1683,

annettu 26 päivänä heinäkuuta 2022,

toimenpiteestä SA.26494 2012/C (ex 2012/NN), jonka Ranska on toteuttanut La Rochellen lentoaseman pitäjän ja tiettyjen kyseisellä lentoasemalla toimivien lentoyhtiöiden hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 5145)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

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

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

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

sekä katsovat seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Komissio on saanut 28 päivänä heinäkuuta 2008, 20, 22 ja 23 päivänä syyskuuta 2008, 1 ja 21 päivänä lokakuuta 2008 ja 20 päivänä marraskuuta 2008 päivätyillä kirjeillä useilta kansalaisilta kanteluja, jotka koskevat Ryanair-lentoyhtiön saamia etuja La Rochelle-Île de Rén lentoasemalla, jäljempänä 'lentoasema', sekä taloudellisia tukia, jotka on annettu lentoasemalle. Kanteluissa viitattiin Poitou-Charentesin alueellisen tarkastusviraston, jäljempänä 'CRC', 13 päivänä toukokuuta 2008 julkaisemaan raporttiin, jäljempänä 'CRC:n raportti', La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin, jäljempänä 'CCI', hallinnoinnista.

(2) Komissio lähetti 17 päivänä maaliskuuta 2009 päivätyllä kirjeellä Ranskan viranomaisille ei-luottamuksellisen version kanteluista ja pyysi näitä selvittämään kyseisiä toimenpiteitä. Komissio lähetti kirjeen uudelleen 25 päivänä toukokuuta 2011. Ranskan viranomaiset pyysivät 20 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä vastauksen määräajan pidentämistä 26 päivään heinäkuuta 2011 asti, mihin komissio suostui 21 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Ranskan viranomaiset pyysivät vielä määräajan pidentämistä 26 päivään elokuuta 2011 asti, mihin komissio jälleen suostui 28 päivänä heinäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Ranskan viranomaiset toimittivat lopulta vastauksen 30 päivänä elokuuta 2011 päivätyssä kirjeessä.

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

([2]) EUVL C 130, 4.5.2012, s. 10, ja EUVL C 113, 15.4.2014, s. 30.

(3) Komissio pyysi 11 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Ryanairilta lisätietoja, jotka tämä toimitti 22 päivänä heinäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Komissio toimitti 14 päivänä lokakuuta 2011 päivätyllä kirjeellä nämä huomautukset Ranskalle kommentoitaviksi. Komissio ei saanut vastausta, joten se lähetti muistutuksen 16 päivänä marraskuuta 2011. Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle 21 päivänä marraskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä, etteivät ne halunneet kommentoida näitä huomautuksia.

(4) Komissio ilmoitti 8 päivänä helmikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Ranskalle päätöksestään, jäljempänä 'aloittamispäätös', aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee CCI:n lentoyhtiöille Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet ja Buzz mahdollisesti myöntämiä tukia.

(5) Komissio pyysi 22 päivänä helmikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Ranskaa toimittamaan lisätietoja. Ranska pyysi 12 päivänä maaliskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä vielä pidennystä määräaikaan, joka oli asetettu aloittamispäätöksessä ja 22 päivänä helmikuuta 2012 päivätyssä kirjeessä esitettyihin lisätietopyyntöihin vastaamiselle. Ranska toimitti 13 päivänä huhtikuuta 2012 huomautuksensa sekä komission aloittamispäätöksessä pyytämät tiedot ja asiakirjat. Koska vastauksesta puuttui tiettyjä tietoja, komissio lähetti Ranskalle muistutuksen 19 päivänä huhtikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä. Ranskan viranomaiset toimittivat lopulta vastauksensa 27 päivänä huhtikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä.

(6) Ryanair lähetti 16 päivänä huhtikuuta 2012 komissiolle huomautuksensa muista tapauksista, joissa se oli osallisena, ja pyysi komissiota ottamaan sen huomautukset huomioon kaikissa Ryanairia koskevissa valtiontukiasioissa.

(7) Komission päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([3]) 4 päivänä toukokuuta 2012. Komissio kehotti asianomaisia esittämään kyseisiä toimenpiteitä koskevat huomautuksensa kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.

(8) Komissio pyysi jälleen 16 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Ranskaa toimittamaan lisätietoja. Ranska vastasi pyyntöön 16 päivänä elokuuta 2012 päivätyllä kirjeellä (ja siihen 5 päivänä syyskuuta 2012 tehdyllä oikaisulla).

(9) Komissio on saanut huomautuksia asianomaisilta. CCI toimitti huomautuksensa 24 päivänä heinäkuuta 2012. Ryanairin tytäryhtiö Airport Marketing Services, jäljempänä 'AMS', esitti huomautuksensa 1 päivänä kesäkuuta 2012. Ryanair toimitti lisäksi 1 päivänä kesäkuuta 2012, 3 päivänä kesäkuuta 2013, 3 päivänä helmikuuta 2014 ja 10 päivänä huhtikuuta 2015 joukon huomautuksia ja taloudellisia analyysejä tekevän konsulttiyrityksen (Oxera) laatimia talousanalyysiraportteja.

(10) Komissio sai huomautuksia myös useilta muilta asianomaisilta osapuolilta, kuten julkisilta elimiltä ([4]), yrityksiltä ([5]), yhdistyksiltä ([6]) ja yksityishenkilöiltä.

(11) Lisäksi Ryanair toimitti 11 päivänä huhtikuuta 2013, 23 päivänä joulukuuta 2013, 9 ja 31 päivänä tammikuuta 2014, 7 päivänä helmikuuta 2014, 28 päivänä maaliskuuta 2014, 27 päivänä tammikuuta 2015, 7 päivänä joulukuuta 2015 ja 1 päivänä huhtikuuta 2019 yleisiä huomautuksia, jotka koskivat kaikkia komission tutkittavana olevia, Ryanairiin liittyviä valtiontukiasioita. Ryanair toimitti 15 ja 29 päivänä syyskuuta 2014 myös Oxeran laatimia talousanalyysiraportteja useista Ryanairia koskevista valtiontukitapauksista.

([3]) EUVL C 130, 4.5.2012, s. 10.

([4]) Conseillers du Commerce Extérieur (ulkomaankaupan neuvonantajat) (30.5.2012), Charente-Maritimen departementti (8.6.2012), Office de Tourisme de La Rochelle (La Rochellen matkailutoimisto) (4.6.2012), Poitou-Charentesin CCI (1.6.2012), Angoulêmen CCI (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme (Charente-Maritimen matkailun edistämiskeskus) (1.6.2012), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (La Rochellen kuntaliittymä) (4.6.2012), Royanin kaupungintalo (29.5.2012), Vendée Tourisme (Vendéen matkailun edistämiskeskus) (30.5.2012) ja Poitou-Charentesin alue (10.7.2012).

([5]) Doc Services (18.5.2012), Fountaine Pajot (21.5.2012), Le Richelieu (25.5.2012), Atlandis (26.5.2012), Le Relais du Bois (30.5.2012), Groupe Cafés Merling (31.5.2012), Grand Pavois (30.5.2012), Cuisines Villeger (23.5.2012), Irium (4.6.2012), Sogerma (29.5.2012), La Rochelle Evénements (29.5.2012).

([6]) Amicale Rivedoux (paikallisyhdistys) (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (La Rochelle-Ile de Rén hotelliyhdistys) (31.5.2012), Envol Vert (ympäristöjärjestö) (3.6.2012), Ile de Ré Tourisme (Ile de Rén matkailun edistämiskeskus) (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (La Rochellen ammattipurjehtijoiden yhdistys) (30.5.2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI, Charente-Maritimen matkailutoimistojen yhdistys) (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

(12) Komissio lähetti Ranskalle asianomaisten osapuolten huomautukset 15 päivänä kesäkuuta 2012, 3 päivänä toukokuuta 2013, 9 ja 23 päivänä tammikuuta 2014, 4 päivänä helmikuuta 2014, 2 päivänä heinäkuuta 2014, 12 päivänä syyskuuta 2014, 19 päivänä toukokuuta 2015, 16 päivänä joulukuuta 2015 ja 17 päivänä toukokuuta 2019 päivätyillä kirjeillä. Komissio antoi Ranskalle tilaisuuden vastata näihin huomautuksiin. Ranska vastasi näihin kirjeisiin 13 päivänä heinäkuuta 2012, 25 päivänä heinäkuuta 2012, 29 päivänä tammikuuta 2014, 23 päivänä toukokuuta 2014, 18 päivänä joulukuuta 2015 ja 24 päivänä kesäkuuta 2019. Ranska ilmoitti 13 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyssä kirjeessään komissiolle, etteivät jo saadut huomautukset antaneet aihetta kommentteihin niiden kommenttien lisäksi, jotka Ranska oli jo toimittanut Marseille Provencen lentoasemaa koskevan asian yhteydessä ([7]). Lisäksi Ranska ilmoitti komissiolle 25 päivänä heinäkuuta 2012, 29 päivänä tammikuuta 2014, 23 päivänä toukokuuta 2014 ja 18 päivänä joulukuuta 2015 päivätyillä kirjeillä, ettei se halunnut esittää kommentteja asianomaisten osapuolten huomautuksista.

(13) Komissio lähetti Ranskalle ja huomautuksia jo toimittaneille kolmansille osapuolille kirjeet, joissa se ilmoitti aikovansa arvioida kyseisten tukitoimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille lentoasemille ja lentoyhtiöille myönnettävää valtiontukea koskevien EU:n suuntaviivojen ([8]), jäljempänä 'vuoden 2014 suuntaviivat', perusteella. Komissio pyysi näiden kirjeiden vastaanottajia esittämään halutessaan huomautuksia asiasta. Lisäksi *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([9]) julkaistiin 15 päivänä huhtikuuta 2014 ilmoitus, jossa Ranskaa ja asianomaisia osapuolia kehotettiin esittämään huomautuksensa asiasta.

(14) Ranska toimitti vuoden 2014 suuntaviivoja koskevat huomautuksensa 19 päivänä maaliskuuta 2014.

(15) Komissio sai huomautuksia CCI:lta (11 päivänä kesäkuuta 2014), Communauté d'Agglomération de La Rochellelta (La Rochellen kuntaliittymä) (6 päivänä kesäkuuta 2014), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiativelta (UDOTSI, Charente-Maritimen matkailutoimistojen yhdistys) (13 päivänä toukokuuta 2014), Angoulêmen CCI:lta (7 päivänä toukokuuta 2014), Irium Holding Group SAS:ltä (2 päivänä toukokuuta 2014), Groupe Cafés Merlingiltä (30 päivänä huhtikuuta 2014) ja Transport & Environnement -kansalaisjärjestöltä (13 päivänä toukokuuta 2014). Huomautukset toimitettiin 2 päivänä heinäkuuta 2014 päivätyllä kirjeellä Ranskalle, joka ei kommentoinut niitä.

(16) Komissio pyysi 19 päivänä toukokuuta 2015 päivätyllä kirjeellä Ranskaa toimittamaan lisätietoja. Ranska vastasi pyyntöön 4 päivänä elokuuta 2015, 18 päivänä marraskuuta 2015, 4 päivänä joulukuuta 2015 ja 14 päivänä maaliskuuta 2016 päivätyillä kirjeillä.

(17) Komissio pyysi 18 päivänä marraskuuta 2016 päivätyllä kirjeellä Ranskaa toimittamaan lisätietoja. Ranska vastasi pyyntöön 20 päivänä joulukuuta 2016, 15 päivänä helmikuuta 2017, 11 päivänä heinäkuuta 2017 ja 20 päivänä heinäkuuta 2017 päivätyillä kirjeillä.

(18) Komissio pyysi 29 päivänä maaliskuuta 2017 päivätyllä kirjeellä Ranskaa toimittamaan lisätietoja. Ranska toimitti vastauksensa 18 päivänä elokuuta 2017 päivätyllä kirjeellä.

(19) Komissio pyysi 19 päivänä toukokuuta 2017 päivätyllä kirjeellä Ranskaa toimittamaan lisätietoja. Ranska vastasi pyyntöön 18 päivänä elokuuta 2017 ja 15 päivänä marraskuuta 2017 päivätyillä kirjeillä.

(20) Komissio pyysi 18 päivänä elokuuta 2017 päivätyllä kirjeellä Ranskaa toimittamaan lisätietoja. Ranska vastasi pyyntöön 16 päivänä huhtikuuta 2018 päivätyllä kirjeellä.

(21) Komissio pyysi 5 päivänä joulukuuta 2017 päivätyllä kirjeellä Ranskaa toimittamaan lisätietoja. Ranska vastasi pyyntöön 16 päivänä helmikuuta 2018 päivätyllä kirjeellä.

(22) Komissio pyysi 9 päivänä huhtikuuta 2019 päivätyllä kirjeellä Ranskaa toimittamaan lisätietoja. Ranska vastasi pyyntöön 21 päivänä kesäkuuta 2019 päivätyllä kirjeellä.

2. **LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉN LENTOASEMA**

(23) La Rochelle-Île de Rén lentoasema sijaitsee La Rochellessa Charente-Maritimen departementissa Ranskassa, 5 kilometriä La Rochellesta luoteeseen ja 2 kilometrin päässä Île de Rén sillasta. Lentoasema on kansallisen ja kansainvälisen kaupallisen liikenteen käytössä.

([7]) Komission päätös (EU) 2016/1698, annettu 20 päivänä helmikuuta 2014, valtiontuista SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007), jotka Ranska on myöntänyt Marseille Provencen lentoasemalle ja sitä käyttäville lentoyhtiöille (EUVL L 260, 27.9.2016, s. 1).

([8]) Komission tiedonanto: Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille, EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3.

([9]) EUVL C 113, 15.4.2014, s. 30.

(24) Ranskan valtio, La Rochellen kaupunki ja CCI tekivät päätöksen lentoaseman avaamisesta vuonna 1936. Tämä päätös kuului kauppakamareista 9 päivänä huhtikuuta 1898 annetun lain muuttamisesta 20 päivänä kesäkuuta 1933 annetun lain soveltamisalaan. Kauppakamareista 9 päivänä huhtikuuta 1898 annetussa laissa, sellaisena kuin se oli alkuperäisessä muodossaan, säädettiin, että ”kauppa- ja teollisuuskamarit voidaan julistaa julkisen käyttöoikeusurakan saajiksi tai niiden hoidettavaksi voidaan antaa julkisia palveluja, erityisesti merisatamiin ja vesiväyliin liittyviä palveluja”. Tämä säännös ulotettiin 20 päivänä kesäkuuta 1933 annetulla lailla koskemaan lentoasemia. Lentopaikka avattiin vuonna 1939.

(25) Lentoaseman pääkiitotie on 2 255 metriä pitkä ja 45 metriä leveä. Ranska arvioi, että lentoaseman teoreettinen vuotuinen enimmäiskapasiteetti on 700 000 matkustajaa.

(26) Lentoasemaa ylläpitää CCI, joka on myös lentoaseman omistaja. Lentoasemayksikkö on erillinen CCI:n yleispalveluyksikön kirjanpidosta ([10]).

(27) Taulukko 3 esittää yleiskatsauksen La Rochellen lentoaseman matkustajaliikenteestä viime vuosina. Lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta vuonna 2005 annettujen yhteisön suuntaviivojen ([11]), jäljempänä ’vuoden 2005 suuntaviivat’, 15 kohdan mukaan La Rochellen lentoasema on D-luokan lentoasema eli ”pieni alueellinen lentoasema”.

(28) Tutkimusajanjakson aikana lentoasemaa käyttivät enimmäkseen halpalentoyhtiöt eli Ryanair, Airlinair (vaihtoi vuonna 2013 nimekseen Hop), Flybe, easyJet, Jet2 ja Buzz. Reittejä liikennöidään vuosi- tai kausiluonteisesti tai tilauslentojen osalta tapauskohtaisemmin. Lentoasemaa käytetään myös vapaa-ajan lentoihin, sotilaslentoihin ja viranomaislentoihin.

(29) Ranskan mukaan muodollisen tutkintamenettelyn kattamana ajanjaksona liikennöitiin seuraavia reittejä:

Taulukko 1

La Rochellen lentoasemalla vuosina 2001–2006 harjoitettu lentoliikenne

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Kaupalliset lennot		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
joista	säännöllisiä reittejä	*3 200*[4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	muita	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Loma- ja liikelennot		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
joista	yksityisten omistajien ja ilmailukerhojen ilma-aluksia	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	ilmailukerhojen ilma-aluksia	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Sotilas- ja viranomaislennot		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Muut (mukaan lukien lentotyö)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Kaikki lennot		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) CCI:n yleispalveluyksikkö vastaa CCI:n muusta toiminnasta, kuten La Rochellen alueen yritysten edustamisesta. Se tarjoaa myös palveluja näille yrityksille, avustaa yritysten perustamisessa, kehittämisessä ja siirtämisessä sekä tarjoaa perus- ja jatkokoulutusta.

([11]) EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Matkustajaliikenne säännöllisillä reiteillä	***72 912***	***89 339***	***92 427***	***97 521***	***125 858***	***178 938***
La Rochelle – Pariisi	*23 312*[5]	*9 132*[6]	*18 785*			
La Rochelle – Clermont-Ferrand	*20 060*	*23 263*	*22 194*	*5 909*		
La Rochelle – Lontoo	*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]				
Muut kaupallisen liikenteen matkustajat	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
joista kotimaisia	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
kansainvälisiä	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Lähtevien ja saapuvien matkustajien kokonaismäärä	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
Josta kauttakulkumatkustajia (lasketaan vain kerran)	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Tavaraliikenne	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Lähde: Ranskan viranomaiset

Säännöllisten reittien aloitusajankohdat:

(4) La Rochelle – Lontoo -reitti avattiin 5 päivänä huhtikuuta 2001.

(5) La Rochelle – Pariisi -reitti keskeytettiin 1 päivänä lokakuuta 2001.

(6) Air Jet otti La Rochelle – Pariisi -reitin liikennöitäväkseen 15 päivänä heinäkuuta 2002 ja Air Atlantique otti sen toukokuussa 2003, minkä jälkeen se keskeytettiin 31 päivänä joulukuuta 2004.

(7) Air Jet liikennöi La Rochelle – Bordeaux -reittiä 15 päivästä heinäkuuta 19 päivään elokuuta 2002.

(8) La Rochelle – Lontoo -reitti keskeytettiin huhtikuussa 2003 (Ryanair osti Buzzin).

(9) Flybe aloitti La Rochelle – Southampton -reitin liikennöinnin 24 päivänä kesäkuuta 2004.

(10) Airlinair aloitti La Rochelle – Lyon -reitin liikennöinnin (Poitiersin kautta) 14 päivänä lokakuuta 2004.

(11) Flybe aloitti La Rochelle – Birmingham -reitin liikennöinnin 27 päivänä maaliskuuta 2005.

(12) Ryanair aloitti La Rochelle – Dublin -reitin liikennöinnin 29 päivänä huhtikuuta 2006.

(13) Easyjet aloitti La Rochelle – Bristol -reitin liikennöinnin 21 päivänä heinäkuuta 2006.

Taulukko 2

La Rochellen lentoasemalla vuosina 2007–2011 harjoitettu lentoliikenne

		2007	2008	2009	2010	2011
Kaupalliset lennot		***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
joista	säännöllisiä reittejä	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
	muita	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Loma- ja liikelennot		***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
joista	yksityisten omistajien ja ilmailukerhojen ilma-aluksia	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
	ilmailukerhojen ilma-aluksia	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Sotilas- ja viranomaislennot		***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Muut (mukaan lukien lentotyö)		***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Kaikki lennot		***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Matkustajaliikenne säännöllisillä reiteillä		***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 – Lontoo (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 – Lontoo (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 – Bryssel[7]				*10 546*	*16 320*	*17 140*
La Rochelle – Nizza[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 – Pariisi[12]						*6 490*
Muut kaupallisen liikenteen matkustajat		***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Lähtevien ja saapuvien matkustajien kokonaismäärä		***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
Josta kauttakulkumatkustajia (lasketaan vain kerran)		***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Tavaraliikenne		***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Lähde: Ranskan viranomaiset

Säännöllisten reittien aloitusajankohdat:

(1) Flybe aloitti La Rochelle – Manchester -reitin liikennöinnin 22 päivänä toukokuuta 2007.

(2) EasyJet aloitti La Rochelle – Lontoo Gatwick -reitin liikennöinnin 14 päivänä heinäkuuta 2007.

(3) EasyJet aloitti La Rochelle – Glasgow -reitin liikennöinnin 3 päivänä toukokuuta 2008.

(4) Jet2 aloitti La Rochelle – Edinburgh -reitin liikennöinnin 17 päivänä toukokuuta 2008.

(5) Jet2 aloitti La Rochelle – Leeds Bradford -reitin liikennöinnin 24 päivänä toukokuuta 2008.

(6) Aer Arann aloitti La Rochelle – Cork -reitin liikennöinnin 24 päivänä toukokuuta 2008.

(7) Ryanair aloitti La Rochelle – Bryssel -reitin liikennöinnin 5 päivänä kesäkuuta 2009.

(8) Airlinair aloitti La Rochelle – Nizza -reitin liikennöinnin 16 päivänä toukokuuta 2009.

(9) Ryanair aloitti La Rochelle – Cork -reitin liikennöinnin 1 päivänä kesäkuuta 2010.

(10) Ryanair aloitti La Rochelle – Oslo -reitin liikennöinnin 2 päivänä huhtikuuta 2010.

(11) Ryanair aloitti La Rochelle – Porto -reitin liikennöinnin 28 päivänä maaliskuuta 2011.

(12) Airlinair aloitti La Rochelle – Pariisi -reitin liikennöinnin 8 päivänä huhtikuuta 2011.

(30) Taulukko 3 jäljempänä esittää lentoasemaa vuosina 2000–2012 käyttäneiden saapuvien ja lähtevien matkustajien kokonaismäärät.

Taulukko 3

Liikenne ja lennot La Rochellen lentoasemalla

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

Lähde: Ranskan viranomaiset ja vuoden 2012 lukujen osalta sivusto *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (vuoden 2012 luvut kattavat kaiken matkustajaliikenteen).

3. **TOIMENPITEIDEN KUVAUS**

(31) Muodollinen tutkintamenettely koskee seuraavia toimenpiteitä:

— eri julkisten elinten ja viranomaisten lentoaseman pitäjälle antama rahoitustuki vuodesta 2001 muodollisen tutkintamenettelyn aloittamiseen 8 päivänä helmikuuta 2012;

— sopimukset, jotka lentoaseman pitäjä on allekirjoittanut lentoyhtiöiden kanssa vuoden 2001 ja tutkintamenettelyn aloittamisen (8 päivä helmikuuta 2012) välisenä aikana.

3.1 **Toimenpiteet lentoaseman hyväksi**

3.1.1 *Toiminnan rahoitus*

3.1.1.1 Julkisen vallan tehtäviin myönnetyt tuet

(32) Viranomaiset rahoittivat vuosina 2001–2011 erinäisiä La Rochellen lentoaseman toteuttamia julkisen vallan tehtäviä, jotka liittyivät turvallisuuteen ja turvatoimiin (ks. taulukko 4 jäljempänä). Kyseinen rahoitus kuuluu tämän muodollisen tutkintamenettelyn piiriin.

(33) Ranskan mukaan tämä rahoitus kattaa niiden julkisen vallan tehtävien kustannukset, joiden toteuttaminen kuuluu lentoaseman pitäjille ja maksaminen valtiolle. Rahoitus kuuluu Ranskan lentoasemien julkisen vallan tehtävien rahoittamista koskevaan yleiseen järjestelmään, josta säädetään kansallisessa lainsäädännössä. Järjestelmä perustuu lentoasemaveroon ja täydentävään rahoitusvälineeseen. Näiden välineiden taustaa ja sääntöjä sekä niillä rahoitettuja tehtäviä on jo kuvattu useissa komission viimeaikaisissa päätöksissä ([12]). Komissio haluaa kuitenkin tuoda esiin seuraavat näkökohdat, jotka on otettava huomioon tutkittaessa tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluvia toimenpiteitä.

(34) Lain mukaan lentoasemien turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvät tehtävät annetaan lentoaseman pitäjille ([13]). Ne toteuttavat tarvittavat toimet EU:n ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti ja kattavat niihin liittyvät kustannukset. Kustannukset korvataan lentoasemaverosta, jonka tulot on tarkoitettu yksinomaan yleishyödyllisten turvallisuus- ja turvatehtävien kustannusten kattamiseen.

(35) Tämän rahoitusvälineen toimintaa koskevat periaatteet ja menoluokat, jotka sillä voidaan kattaa, on kuvattu tarkemmin kahdessa viiteasiakirjassa ([14]). Lentoasemaveron perivät sellaisia lentopaikkoja ylläpitävät julkiset tai yksityiset tahot, joilla lähtevien tai saapuvien lentojen määrät ovat viimeisimmän tilastoidun kalenterivuoden aikana ylittäneet 5 000 liikenneyksikköä (yksi liikenneyksikkö = yksi matkustaja tai 100 kg postia tai rahtia).

(36) Yleisen verolain 1609 w §:n mukaan ”verotulot osoitetaan kullakin lentopaikalla palontorjunta- ja pelastuspalvelujen, luonnonvaraisista eläimistä johtuvien vaaratekijöiden ehkäisyn, turvatoimien ja ympäristönsuojelutoimenpiteiden rahoittamiseen. Vuosittain [ministeriöiden] päätöksellä vahvistettava tietty prosenttiosuus verotuloista käytetään lentoasemille asennettavien, biometristä tunnistusta käyttävien rajatarkastuslaitteiden rahoittamiseen. Maksun määrä vahvistetaan kunkin lentopaikan rahoitustarpeiden perusteella, ja siinä otetaan huomioon erityisesti voimassa olevien säännösten noudattamiseksi tarjottavat palvelut sekä liikennemäärien, kustannusten ja lentopaikan pitäjän muiden tulojen odotettu kehitys.”

([12]) Ks. erityisesti komission päätös (EU) 2016/633, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, valtiontuesta SA.33961, jonka Ranska on myöntänyt Nîmes – Uzès – Le Viganin kauppa- ja teollisuuskamarille, Veolia Transport Aéroport de Nîmesille, Ryanair Limitedille ja Airport Marketing Services Limitedille (EUVL L 113, 27.4.2016, s. 32), jäljempänä ’Nîmesin lentoasemaa koskeva päätös’, johdanto-osan 32–43 kappale. Ks. myös komission päätös (EU) 2015/1227, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, valtiontuesta SA.22614 (C 53/2007), jonka Ranska on myöntänyt Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarille, Ryanairille, Airport Marketing Services -yhtiölle ja Transavialle (EUVL L 201, 30.7.2015, s. 109), jäljempänä ’Paun lentoasemaa koskeva päätös’, johdanto-osan 98–108 kappale.

([13]) Liikennelain L.6332-3 ja L.6341-2 §.

([14]) Yleisen verolain 1609 w §, joka koskee lentoasemaveroa, ja lentopaikkojen pitäjien ilmoitusmenettelystä lentoasemaveron matkustajakohtaisen maksun määrittämiseksi 30 päivänä joulukuuta 2009 annettu ministeriöiden päätös.

(37) Maksun määrä vahvistetaan sen vuoksi vuosittain kunkin lentoaseman turva- ja turvallisuuskustannusten mukaan. Lentopaikkojen pitäjät laativat tätä varten vuotuisen ilmoituksen kustannuksista ja liikenteestä. Ilmoitukset lähetetään paikalliselle siviili-ilmailun turvallisuusviranomaiselle, joka tarkastaa ja hyväksyy ne voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti. Maksun määrän laskee Ranskan siviili-ilmailuviranomainen (*Direction générale de l'aviation civile*), joka tarkastaa kaikki ilmoitetut luvut uudelleen ja ottaa huomioon edellisten vuosien kumulatiiviset tulokset. Maksun määrä vahvistetaan tämän jälkeen ministeriöiden päätöksellä, joka julkaistaan Ranskan virallisessa lehdessä.

(38) Lisäksi yleisen verolain 1609 w §:ssä säädetään, että Ranskan siviili-ilmailuviranomainen voi tarkastaa lentoaseman pitäjien ilmoittamat luvut.

(39) Tämän menettelyn hallinnointia koskevat säännöt vahvistettiin alun perin yleiskirjeessä, ja vuodesta 2010 alkaen siihen on sovellettu sääntöjä, joista säädettiin lentopaikkojen pitäjien ilmoitusmenettelystä lentoasemaveron matkustajakohtaisen maksun määrittämiseksi 30 päivänä joulukuuta 2009 annetussa ministeriöiden päätöksessä. Sääntöjä sovelletaan samalla tavalla kaikkiin Ranskan lentoasemiin.

(40) Lentoasemaveron lisäksi La Rochellen lentoaseman pitäjä sai valtiontukea myös lentoasemien ja lentoliikenteen tukirahaston, jäljempänä 'FIATA', kautta. FIATAn tarkoituksena oli täydentää lentoasemaverosta saatavia tuloja, jotka ovat usein riittämättömiä lentoasemille, joiden liikennemäärät ovat vähäiset, koska ne eivät voi periä käyttäjiltään liian korkeita maksuja. Vuonna 2008 valtio korvasi FIATAn lentoasemaveron korotuksella, mikä johti siihen, että maksun määrä ylitti turva- ja turvallisuuskustannusten kattamiseksi tarvittavan määrän tietyillä lentoasemilla. Tästä syntyy ylijäämä, joka jaetaan pienimmille lentoasemille niiden lentoasemaverosta saamien tulojen täydentämiseksi.

(41) Edellä esitetyn sääntelyn osalta Ranska toimitti komissiolle yleiskatsauksen kaikista tuista, jotka on myönnetty La Rochellen lentoaseman toteuttamiin julkisen vallan tehtäviin valtion varoista. Taulukko 4 esittää nämä tuet jäljempänä:

Taulukko 4

Julkisen vallan tehtäviin liittyvät kustannukset (turvallisuus ja turvatoimet) ja lentoasemalle näistä tehtävistä maksetut tuet

Tukityyppi (euroina)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Yhteensä
	LIIKENNEMÄÄRÄ												
Matkustajaliikenne (lähtevä)	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**
	TURVALLISUUSKUSTANNUKSET												
Ilma-alusten palontorjunta- ja turvallisuuspalvelut sekä luonnonvaraisista eläimistä johtuvien vaaratekijöiden ehkäisy	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) Turvallisuuskustannukset yhteensä	**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**
	TURVAKUSTANNUKSET												
c – Ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastustilat ja -laitteet	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 – Turvavalvottujen alueiden kulunvalvonta	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 – Henkilöiden ja käsimatkatavaroiden turvatarkastukset	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) Turvakustannukset yhteensä (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**
	TURVALLISUUS- JA TURVAKUSTANNUKSET YHTEENSÄ												
Turvallisuus- ja turvakustannukset yhteensä (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**
Yleiskustannukset	–	–	–	–	–	–	–	–	–	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Lentopaikan pitäjän turvallisuus- ja turvamaksut	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2 526	8 556	**11 082**
(A) Kustannukset yhteensä	**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**
	LENTOASEMAVERO												
Matkustajakohtainen maksu	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	–

Tukityyppi (euroina)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Yhteensä
Kustannukset matkustajaa kohti	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	–
Rahtimaksu	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	–
	VARAT												
Verotuotto	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**
Veronkorotuksen tuotto vuodesta 2008	–	–	–	–	–	–	–	–	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Paikallisten julkisyhteisöjen tuet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Muut varat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Lentoasematuet (aiemmin FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	–	–	–	–	**2 739 599**
(B) Varat yhteensä	**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**
	TASE												
Julkisen vallan tehtävien vuotuinen tase (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**
Kumulatiivinen tase	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**
Rahoituskulut	599	4 021	5 799	90	– 12 443	– 4 050	3 040	– 5 648	– 26 546	– 25 729	– 24 626	– 23 799	**– 110 292**
Diskonttokorko	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	–
Julkisen vallan tehtävien monivuotinen tase (diskontattu kumulatiivinen tase)	**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**

Lähde: Ranskan viranomaiset

3.1.1.2 CCI:n yleispalveluyksikön La Rochellen lentoasemalle tarjoamien palvelujen väitetty alilaskutus

(42) CCI:n yleispalveluyksikkö tarjoaa palveluja, erityisesti kirjanpito-, tietotekniikka- ja henkilöstöpalveluja, jotka ovat yhteisiä sen eri yksiköille, myös lentoasemayksikölle. Taulukko 5 jäljempänä esittää CCI:n La Rochellen lentoasemalta laskuttamat palvelut.

Taulukko 5

CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemayksiköltä tutkimusajanjaksolla laskuttamat summat

	Yleishallinto	Viestintä	HR	Kirjanpito	IT	Tutkimukset/hankkeet	Kulut	Laskutetut maksut
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

Lähde: Ranskan viranomaiset

(43) Ranskan viranomaiset selvensivät seuraavia seikkoja CCI:n La Rochellen lentoasemalle tarjoamista palveluista.

— Yleiset hallintokustannukset kattavat kahteen alapalveluun liittyvät kustannukset eli valittujen edustajien alapalvelun kustannukset, jotka lasketaan käsiteltävien esityslistojen lukumäärän perusteella, ja pääosastoa koskevan palvelun kustannukset, jotka lasketaan johtajan kuhunkin palveluun käyttämän ajan perusteella.

— Lentoasemayksiköllä ei ole viestintäosastoa, vaan se käyttää CCI:n yleispalveluyksikön viestintäpalvelua. Viestintäpalvelun kustannukset lasketaan vuoden lopussa kuhunkin palveluun ja toimintaan käytetyn ajan ja niistä aiheutuneiden kustannusten perusteella.

— Henkilöstöpalvelujen kustannukset riippuvat toimitettujen palkkakuittien määrästä.

— Kirjanpitopalvelujen osalta arvioidaan kirjausten määrä ja palvelun kustannukset jaetaan suhteessa tähän määrään.

— Tietotekniikkapalvelun kustannukset lasketaan kunkin IT-erän kustannuserittelyjen perusteella.

— Tutkimus-/hankepalvelussa tiettyyn hankkeeseen ja/tai tehtävään käytetty aika on merkittävin peruste kustannusten arvioinnissa.

(44) Lisäksi Ranskan viranomaiset huomauttivat, että vuosina 2001–2005 laskutetut määrät olivat kiinteitä summia. Ensimmäinen jakoperuste otettiin käyttöön vuonna 2006, ja jakoperusteita tarkennettiin vuosina 2007–2012. Jakoperuste on keino kohdentaa välilliset kustannukset liiketoiminta-alueille (ja/tai palveluille) käyttämällä joko kiinteää osuutta tai prosenttiosuutta kustannuksen luonteesta riippuen. Jakoperusteissa oletetaan, että kustannukset ovat suhteessa tarjottuun palveluun. Taulukko 5 esittää jakoperusteet, jotka perustuvat kuuteen eri kriteeriin CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemalle tarjoaman palvelun mukaan. Jakoperusteet perustuvat olettamuksiin alasta riippumatta siitä. Tästä seuraa, että ellei voida osoittaa, että valitut kertoimet tai perusteiden laskemiseen käytetyt menetelmät ovat olleet täysin epärealistisia tai erittäin puutteellisia, ei voida katsoa, että perusteet olisivat virheellisiä tai aliarvostettuja. Ranskan viranomaiset ovat vahvistaneet, että jakoperusteiden perustana käytetyt kriteerit ovat objektiivisia ja asianmukaisia.

(45) Lopuksi Ranskan viranomaiset täsmensivät laskutetut määrät sekä matkustajaliikenteen kehityssuuntaukset vuosina 2001–2012.

— Vuosina 2001–2005 laskutettiin yhteensä 433 160 euroa. Liikenne kasvoi kyseisellä ajanjaksolla, mutta keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä pysyi alle 100 000:ssa.

— Vuonna 2006 laskutettiin yhteensä 162 000 euroa. Kyseisenä vuonna lentoaseman matkustajamäärä kasvoi merkittävästi ja oli 180 890 eli 42 prosenttia enemmän kuin vuonna 2005.

— Vuosina 2007–2012 laskutettiin yhteensä 1 386 000 euroa. Vuonna 2007 matkustajamäärä oli yli 200 000.

3.1.1.3 CCI:n Rochefortin/Saint-Agnantin lentoasemalle tarjoamien palvelujen väitetty ylilaskutus

(46) La Rochellen lentoaseman johtaja ja yksi sihteeri avustivat tammikuun 1 päivän 2002 ja kesäkuun 30 päivän 2006 välisenä aikana Rochefortin/Saint-Agnantin lentoaseman, jäljempänä 'Rochefortin lentoasema', hallinnoinnissa ja toiminnassa Rochefortin kauppa- ja teollisuuskamarin kanssa tehdyn palvelusopimuksen mukaisesti ([15]). La Rochellen CCI valittiin 11 päivänä heinäkuuta 2001 hallinnoimaan Rochefortin lentoasemaa tarjouskilpailun perusteella.

(47) Palvelusopimuksen kohteena oli Rochefortin lentoaseman hallinnointi ja toiminta, ja se kattoi muun muassa yleishallintopalvelut, urakkoihin ja laitehankintoihin liittyvät palvelut sekä käyttäjille tarjottavat palvelut.

(48) Sopimuksen koko voimassaoloaikana (2002–2006) tarjottujen palvelujen kokonaiskustannukset olivat 991 235 euroa ([16]). La Rochellen CCI sai näistä palveluista 293 264 euroa.

([15]) Nämä palvelut tarjottiin Rochefortin CCI:n ja La Rochellen CCI:n muodostaman konsortion ja Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefortin (Rochefortin lentoaseman sekayhtymä) välisen sopimuksen mukaisesti.

([16]) CRC:n raportin taulukko 21.

3.1.1.4 CCI:n yleispalveluyksikön myöntämät takaisinmaksettavat ennakot

Taulukko 6

Takaisinmaksettavien ennakoiden jaottelu 2001–2012

(euroa)

Vuosi	Ennakot
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
YHTEENSÄ 2001–2012	**7 061 199**

Lähde: Ranskan viranomaiset

(49) CCI:n yleispalveluyksikkö suoritti vuosina 2001–2012 lentoasemalle takaisinmaksettavia ennakkomaksuja yhteensä 7 061 199 euron edestä. Nämä takaisinmaksettavat ennakot myönnettiin ilman pääoman tuottovaatimusta. Ranskan mukaan kyse on lainoista, jotka lentoaseman on maksettava takaisin. Ennakot on kirjattu CCI:n yleispalveluyksikön taseeseen vastaavina ja lentoaseman taseeseen vastattavina siten, että CCI käyttää lentoaseman kiinteistöomaisuutta lainojen vakuutena.

(50) Ranskan viranomaiset totesivat, että takaisinmaksettavien ennakoiden tarkoituksena oli yhtäältä tarjota lentoasemalle tarvittava likviditeetti infrastruktuuriin liittyvien investointihankkeiden käynnistämiseksi ja toisaalta tasapainottaa talousarviota ja siten kattaa lentoaseman toimintatappio väliaikaisesti, koska kyse oli ennakkomaksuista.

3.1.1.5. Paikallisten julkisyhteisöjen taloudelliset tuet La Rochellen lentoaseman toteuttamiin myynninedistämistoimiin

(51) CCI sai La Rochellen lentoaseman toteuttamien myynninedistämistoimien rahoittamiseen tukea Poitou-Charentesin alueelta, Charente-Maritimen departementilta ja La Rochellen kuntaliittymältä. Taulukko 7 esittää yleiskatsauksen näistä eri tuista.

Taulukko 7

Paikallisilta julkisyhteisöiltä odotetut ja niiden tosiasiallisesti maksamat taloudelliset tuet La Rochellen lentoaseman toteuttamiin myynninedistämistoimiin

(euroa)

Odotetut taloudelliset tuet	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007** [1]	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Charente-Maritimen departementti			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
La Rochellen kuntaliittymä			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Poitou-Charentesin alue			115 000	42 500	42 500								
YHTEENSÄ			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Tosiasiallisesti maksetut taloudelliset tuet	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Charente-Maritimen departementti			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
La Rochellen kuntaliittymä			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Poitou-Charentesin alue			115 000		85 000								
YHTEENSÄ			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Lähde: Ranskan viranomaiset

[1] Ranskan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan La Rochellen lentoaseman toteuttamiin myynninedistämistoimiin ei myönnetty taloudellista tukea vuosina 2007–2009.

(52) Nämä maksut maksettiin CCI:n sekä Charente-Maritimen departementin, La Rochellen kuntaliittymän ja Poitou-Charentesin alueen välisten sopimusten perusteella.

(53) Ranskan viranomaiset pystyivät toimittamaan komissiolle ainoastaan kaksi vuonna 2010 tehtyä sopimusta, joista toinen oli Charente-Maritimen departementin kanssa ja toinen La Rochellen kuntaliittymän kanssa ([17]).

(54) Molempien vuonna 2010 tehtyjen sopimusten nojalla Charente-Maritimen departementti ja La Rochellen kuntaliittymä ovat sitoutuneet rahoittamaan osan ”myynninedistämistoimenpiteistä, joita CCI aikoi kohdistaa ulkomaisiin matkailijoihin ja erityisesti Lontoon, Dublinin, Oslon ja Brysselin markkinoille, koska näihin kaupunkeihin liikennöidään lentoasemalta” ([18]). Sopimuksissa ei kuitenkaan täsmennetä, minkä tyyppisiä myynninedistämistoimia CCI:n tai palveluntarjoajien on toteutettava. Sopimuksissa ei etenkään mainita, että palveluntarjoajat ovat lentoyhtiöitä tai niiden tytäryhtiöitä.

3.1.2 *Investointiavustukset*

(55) Useat paikalliset julkisyhteisöt ja Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) myönsivät vuosina 2001–2005 La Rochellen lentoasemalle tukia, jäljempänä ’investointiavustukset’, joilla rahoitettiin erilaisia investointeja yhteensä noin 3 miljoonan euron arvosta (ks. taulukko 8 jäljempänä):

— Charente-Maritimen valtuusto myönsi lentoasemalle 46 000 euroa vuonna 2001 ja 744 000 euroa vuonna 2005;

— Poitou-Charentesin aluevaltuusto myönsi lentoasemalle 744 000 euron laitemäärärahan vuonna 2005;

— La Rochellen kuntaliittymä myönsi lentoasemalle 967 000 euron laitemäärärahan vuonna 2005;

— EAKR myönsi lentoasemalle 485 000 euron tuen vuonna 2005.

(56) Avustuksilla rahoitettiin muun muassa seuraavia investointeja:

— uuden lähtö- ja tulohallin rakentaminen;

— kiitotien vahvistaminen, pidentäminen ja leventäminen;

— rullaustien vahvistaminen ja leventäminen;

— ilma-alusten seisontapaikkojen vahvistaminen ja leventäminen;

— sekä laskeutusaltaan rakentaminen lentoaseman saattamiseksi vesilain mukaiseksi.

(57) Ranskan viranomaiset totesivat myös, että investointien tarkoituksena oli erityisesti varmistaa eurooppalaisten lentoyhtiöiden yleisesti käyttämien ilma-alusten (B737, A320) turvallinen liikennöinti laajentamalla kiitorataa 45 metrin leveyteen (La Rochelle on ollut yksi harvoista kaupallisista lentoasemista, jolla on 30 metriä leveä kiitotie), pidentämällä sitä 115 metriä länteen (minkä tarkoitus oli lieventää siirretyn kynnyksen vaikutusta laskeutumismatkaan) sekä mukauttamalla rullausteitä ja asematasoja siten, että ilma-alukset voivat liikkua turvallisesti. Lisäksi lentoasema pystyi tiettyjen investointien ansiosta täyttämään ympäristönsuojeluvelvoitteensa (vesilaki).

(58) Ranskan viranomaiset totesivat, että La Rochellen lentoasema ei saanut avustuksia maksullisen pysäköintialueen rakentamiseen vuonna 2006 ja sen laajentamiseen vuonna 2008.

(59) Taulukko 8 jäljempänä sisältää yleiskatsauksen kaikista investointitoimenpiteistä, joihin on myönnetty investointiavustuksia.

(60) Ranskan viranomaisten mukaan CCI sekä lentoaseman omistaja ja lentoaseman pitäjä rahoittivat sen osuuden investoinneista, jota ei katettu avustuksilla.

([17]) Sopimukset lähetettiin komissiolle 4 päivänä kesäkuuta 2012.

([18]) CCI:n ja Charente-Maritimen departementin ja La Rochellen kuntaliittymän välillä 29 päivänä kesäkuuta 2010 ja 16 päivänä heinäkuuta 2010 allekirjoitettujen sopimusten alkusanat.

Taulukko 8

Yhteenveto kaikista toimenpiteistä, joihin on myönnetty investointiavustuksia

(euroa)

Investoinnin luonne	Kokonaisinvestointikustannukset	Tuen myöntämispäivä	Investointiin osallistunut julkinen elin	Tuen määrä
Kunnostus ja parannukset (kiitotie mukaan luettuna)	5 876 000	4.1.2001	Valtuusto	46 000
		2.12.2005	EAKR	485 000
		29.10.2004	Valtuusto	744 000
		14.3.2005	Aluevaltuusto	744 000
		23.3.2005	Kuntaliittymä	967 000
YHTEENSÄ				2 986 000

Lähde: Ranskan viranomaiset

3.2 **Lentoyhtiöiden hyväksi toteutetut toimenpiteet**

3.2.1 *Lentoasemamaksuja koskevat huomautukset*

(61) Ranskan mukaan kaikki lentoaseman pitäjän lentoaseman käyttäjille tarjoamat lentoasemapalvelut hinnoitellaan Ranskan lentoasemapalvelujen maksuasteikon mukaisesti. Jokaisesta ehdotetusta maksusta pyydetään neuvoa-antavan talouskomitean, jäljempänä 'Cocoeco', lausunto, missä yhteydessä lentoaseman käyttäjiä (lentoyhtiöt, työntekijäjärjestöt, lentotoimintaa harjoittavat yritykset, yhdistykset) voidaan kuulla voimassa olevista maksuista. Ranskan mukaan lentoliikenteeseen liittymättömien maksujen korotukset siis ilmoitetaan vuosittain Cocoecolle. Jokainen pitäjän ehdottama maksu ja Cocoecon lausunto lähetetään myös departementin prefektille ennen sen voimaantuloa.

(62) Ranska toimitti komissiolle lentoasemapalvelujen maksuasteikot, joita sovellettiin vuosina 2001–2013. Ranska toimitti komissiolle myös kaikki Cocoecon vuosina 2001–2013 antamat lausunnot, lukuun ottamatta vuotta 2005, jonka aikana Cocoeco ei kokoontunut.

(63) Ranska totesi myös, että lentoyhtiöt maksavat kiitotien valaistusmaksun sen mukaan, sovelletaanko yöllä tai huonossa säässä liikkumista koskevia siviili-ilmailun sääntöjä (jolloin lennonvarmistuspalvelu määrittää valaistuksen tarpeen) vai onko lentäjä pyytänyt valaistusta. Ranskan viranomaisten mukaan La Rochellen lennonvarmistuspalvelu toimittaa tarvittavat tiedot siitä, onko lennolla käytetty valaistusta, ja lentoaseman pitäjä laskuttaa summan lentoyhtiöltä tämän mukaisesti.

(64) Ranska toteaa, että lentoasema saa seuraavia lentoliikenteeseen liittymättömiä maksuja: i) valtion omaisuuden hallintamaksut (kiinteä osa ja syntyneen liikevaihdon mukaan määräytyvä osa) seuraavista toiminnoista: pysäköintialueet, autonvuokraamot, lentokonehallit, ravintolat, myymälät, mainonta ja ii) erilaiset vastikkeelliset palvelut.

3.2.2 *Lentoyhtiöiden kanssa tehdyt sopimukset*

(65) Komission tutkinta koskee CCI:n ja lentoyhtiöiden vuoden 2001 ja vuoden 2012 helmikuun 8 päivänä aloitetun muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen välillä tekemiä sopimuksia, jotka koskevat lentoaseman lentoyhtiöiltä ilmailualan palveluista perimiä maksuja, jäljempänä 'lentoasemapalvelusopimukset', sekä sopimuksia, joilla säännellään lentoyhtiöiden lentoasemalle tarjoamista markkinointipalveluista maksettavia maksuja, jäljempänä 'markkinointipalvelusopimukset'.

(66) Komissio on tarkastellut CCI:n ja seuraavien lentoyhtiöiden tekemiä lentoasemamaksusopimuksia ja/tai markkinointipalvelusopimuksia: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz ja easyJet.

3.2.2.1 Ryanairin/AMS:n kanssa tehdyt sopimukset

(67) Ranskan mukaan seuraava taulukko sisältää kaikki sopimukset, jotka CCI on tutkimusajanjaksona tehnyt Ryanairin ja AMS:n kanssa:

Taulukko 9

Luettelo CCI:n ja Ryanairin/AMS:n tekemistä sopimuksista

Nro	Sopimukset	Allekirjoituspäivä	Sopimuskausi
1	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimus	10.12.2003	1.5.2003–30.4.2006
A	CCI:n ja Ryanairin markkinointipalvelusopimus (Yhdistynyt kuningaskunta ym.)	1.12.2003	1.5.2003–31.12.2003
B	CCI:n ja Ryanairin markkinointipalvelusopimus (Yhdistynyt kuningaskunta ym.)	3.6.2004	1.1.2004–30.4.2006
C	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus nro 1 (Yhdistynyt kuningaskunta)	1.4.2006	1.5.2006–31.4.2009
D	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus nro 2 (Irlanti)	1.4.2006	1.5.2006–31.4.2009
2	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimus nro 1 (Yhdistynyt kuningaskunta)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
3	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimus nro 2 (Irlanti)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
4	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimus	1.2.2007	1.2.2007–30.4.2009
E	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus	1.6.2007	1.6.2007–30.9.2007
F	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus	21.9.2007	28.10.2007–29.3.2008
G	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus nro 1 (Yhdistynyt kuningaskunta)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
H	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus nro 2 (Belgia)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
I	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus nro 3 (Irlanti)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
J	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
5	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimus	13.1.2010	1.5.2009–30.4.2012
6	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimuksen lisäsopimus nro 1	1.2.2010	1.2.2010–31.3.2013
K	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus	25.2.2010	31.3.2010–30.3.2013
L	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus nro 1	23.6.2010	23.6.2010–30.3.2013
7	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimuksen lisäsopimus nro 2	28.1.2011	28.1.2011–30.4.2012

Nro	Sopimukset	Allekirjoituspäivä	Sopimuskausi
M	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus nro 2	11.2.2011	28.3.2011–30.3.2013
N	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus nro 3	11.2.2011	31.3.2011–30.3.2013

a) CCI:n ja Ryanairin tekemät lentoasemapalvelusopimukset

(68) Kuten taulukko 9 osoittaa, CCI ja Ryanair tekivät tutkimusajanjakson aikana useita sopimuksia, joissa vahvistettiin lentoasemamaksut ja maahuolintamaksut.

(69) Ranska totesi kaikkien tässä jaksossa tarkoitettujen lentoasemapalvelusopimusten osalta seuraavaa:

— sopimuksissa vahvistetut lentoasemamaksut ovat Cocoecon hyväksymiä, ja niitä sovelletaan kaikkiin lentoyhtiöihin;

— CCI ei tarjoa muita maahuolintapalveluja kuin tankkausta;

— Ryanairilta ei laskutettu kiitotien valaistusmaksua, koska se liikennöi lentoja vain päivän aikana, minkä vuoksi se ei ole tarvinnut valaistusta.

(70) Näiden sopimusten tarkastelun perusteella on siis selvää, että Ryanairilta kunkin sopimuksen nojalla perittävät lentoasemamaksut vastaavat Cocoecon hyväksymää yleismaksutaulukkoa.

— *Sopimus 1: 10 päivänä joulukuuta 2003 tehty sopimus*

(71) Tässä ensimmäisessä sopimuksessa, jonka CCI ja Ryanair allekirjoittivat 10 päivänä joulukuuta 2003 ja jota sovellettiin takautuvasti kolmen vuoden ajan 1 päivästä toukokuuta 2003 alkaen, vahvistettiin Ryanairiin sovellettavien lentoasemamaksujen määrä. Ryanair sitoutui sopimuksessa liikennöimään päivittäistä reittiä La Rochellen lentoaseman ja Lontoon Stanstedin välillä ja mahdollisesti avaamaan yhden tai useamman reitin Bryssel-Charleroihin, Frankfurt-Hahniin tai jollekin muulle lentoasemalle edellyttäen, että kyseisten reittien ansiosta Ryanair voi liikennöidä La Rochellen lentoasemalta vähintään 340 päivänä jokaisena sopimuksen kattamana vuonna.

(72) Ryanairin oli lisäksi 10 päivänä joulukuuta 2003 tehdyn sopimuksen nro 1 2 artiklan b alakohdan nojalla maksettava maahuolintamaksu, jonka suuruus oli [...] euroa kutakin BAe 146-300 -lentokonetta kohti, [...] euroa kutakin Boeing 737-300 -konetta kohti ja [...] euroa kutakin Boeing 737-800 -konetta kohti. Ranska väitti aluksi 30 päivänä elokuuta 2011 päivätyssä kirjeessään, että tankkausta lukuun ottamatta CCI ”ei tarjoa muita maahuolintapalveluja” ja että ”käyttäjät tekevät maahuolintapalveluja koskevat sopimukset suoraan yksityisen kolmannen osapuolen kanssa”. Ranska selitti 12 päivänä huhtikuuta 2012 päivätyssä vastauksessaan, että CCI oli toiminut ainoastaan välittäjänä Ryanairin ja maahuolintayhtiö Atlantican välillä. CCI:n mukaan CCI:n ja Ryanairin 10 päivänä joulukuuta 2003 tekemässä lentoasemapalvelusopimuksessa ainoastaan määritettiin Atlantican vahvistamat hinnat. Ranska ja CCI toteavat, että Ryanair on vuodesta 2007 lähtien toiminut suoraan Atlantican kanssa. Tämä vastuu siirrettiin Atlanticalle 1 päivänä helmikuuta 2007 tehdyllä maahuolintasopimuksella, jossa pidettiin voimassa Ryanairin Boeing 737-800 -lentokoneiden maahuolintapalveluista edellisessä sopimuksessa määrätty maksu.

— *Sopimus 2: 1 päivänä toukokuuta 2006 tehty sopimus*

(73) CCI ja Ryanair tekivät tämän sopimuksen 1 päivänä toukokuuta 2006 kolmeksi vuodeksi. Ryanair sitoutui sopimuksessa liikennöimään La Rochellen ja Lontoon Stanstedin välistä reittiä, jonka matkustajamäärä on vähintään 95 000 matkustajaa vuodessa.

— *Sopimus 3: 1 päivänä toukokuuta 2006 tehty sopimus*

(74) CCI ja Ryanair tekivät tämän sopimuksen 1 päivänä toukokuuta 2006 kolmeksi vuodeksi. Ryanair sitoutui sopimuksessa liikennöimään La Rochellen ja Dublinin välistä reittiä, jonka matkustajamäärä on vähintään 45 000 matkustajaa vuodessa.

— *Sopimus 4: 1 päivänä helmikuuta 2007 tehty sopimus*

(75) Tämä sopimus, jonka CCI ja Ryanair tekivät 1 päivänä helmikuuta 2007 ja jonka voimassaolo päättyi 30 päivänä huhtikuuta 2009, korvasi epäsuorasti sopimuksen 2. Ryanair sitoutui sopimuksessa liikennöimään päivittäistä reittiä La Rochellen lentoaseman ja Lontoo Stanstedin välillä sekä mahdollisesti avaamaan yhden tai useamman reitin Bryssel-Charleroihin, Frankfurt-Hahniin tai jollekin muulle lentoasemalle. Se sitoutui myös liikennöimään La Rochellen lentoasemalta vähintään 340 päivän ajan kunakin sopimuksen kattamana vuonna. Atlantica tarjosi 1 päivästä helmikuuta 2007 alkaen maahuolintapalveluja Ryanairille johdanto-osan 71 kappaleessa tarkoitetun maahuolintasopimuksen nojalla.

— *Sopimus 5: 13 päivänä tammikuuta 2010 tehty sopimus*

(76) CCI ja Ryanair tekivät tämän sopimuksen 13 päivänä tammikuuta 2010, ja sitä sovellettiin takautuvasti kolmen vuoden ajan 1 päivästä toukokuuta 2009 alkaen. Ryanair sitoutui sopimuksessa liikennöimään päivittäisiä reittejä La Rochellen lentoaseman ja Lontoon Stanstedin, Dublinin ja Bryssel-Charleroin välillä sekä mahdollisesti avaamaan yhden tai useamman reitin jollekin muulle Ryanairin liikennöimälle lentoasemalle.

(77) Sopimusta muutettiin seuraavilla kahdella lisäsopimuksella:

— *Sopimus 6: tammikuun 13 päivänä 2010 tehdyn sopimuksen nro 5 helmikuun 1 päivänä 2010 tehty lisäsopimus nro 1*

(78) Tässä 13 päivänä tammikuuta 2010 tehdyn sopimuksen nro 5 lisäsopimuksessa, joka oli voimassa 31 päivään maaliskuuta 2013, vahvistettiin reitit, joita Ryanair liikennöi La Rochellen lentoasemalta kesäkaudesta 2010 alkaen seuraavin ehdoin:

— Lontoo Stansted: matkustajamäärä (saapuvat ja lähtevät) vähintään 53 000 matkustajaa kutakin täyttä vuotta kohti;

— Dublin (vain kesä): matkustajamäärä (saapuvat ja lähtevät) vähintään 17 000 matkustajaa kutakin täyttä vuotta kohti;

— Bryssel-Charleroi (vain kesä): matkustajamäärä (saapuvat ja lähtevät) vähintään 17 000 matkustajaa kutakin täyttä vuotta kohti;

— Oslo Rygge (vain kesä): matkustajamäärä (saapuvat ja lähtevät) vähintään 17 000 matkustajaa kultakin täydeltä vuodelta.

(79) Tällä lisäsopimuksella täydennettiin 13 päivänä tammikuuta 2010 tehtyä sopimusta 5.

— *Sopimus 7: tammikuun 13 päivänä 2010 tehdyn sopimuksen nro 5 tammikuun 28 päivänä 2011 tehty lisäsopimus nro 2*

(80) Tässä 13 päivänä tammikuuta 2010 tehdyn sopimuksen nro 5 lisäsopimuksessa Ryanair sitoutui liikennöimään kesästä 2011 alkaen Portoon ainoastaan kesällä liikennöitävää reittiä, jonka matkustajamäärä on vähintään 17 000 matkustajaa (saapuvat ja lähtevät) kultakin täydeltä vuodelta.

b) CCI:n ja Ryanairin/AMS:n väliset markkinointipalvelusopimukset

(81) Kuten taulukko 9 osoittaa, CCI teki myös useita markkinointisopimuksia. CCI teki nämä sopimukset Ryanairin kanssa vuosina 2003–2006. Vuodesta 2006 alkaen sopimukset tehtiin AMS:n kanssa, joka on Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö.

— *Sopimus A: Ryanairin kanssa 1 päivänä joulukuuta 2003 tehty sopimus*

(82) CCI ja Ryanair tekivät 1 päivänä joulukuuta 2003 sopimuksen, jota sovellettiin takautuvasti 1 päivästä toukokuuta 2003 joulukuun 31 päivään 2003. Ryanair sitoutui liikennöimään päivittäistä reittiä La Rochellen lentoaseman ja Lontoon Stanstedin välillä 1 päivästä toukokuuta 2003 alkaen ja mahdollisesti avaamaan yhden tai useamman lisäreitin Frankfurt-Hahniin, Bryssel-Charleroihin tai jollekin muulle lentoasemalle, jota liikennöitäisiin vähintään 340 päivänä vuodessa.

(83) Tämän sopimuksen mukaan Ryanair sitoutui julkaisemaan verkkosivustollaan kolme linkkiä matkailualan verkkosivustoille, jotka liittyvät La Rochellen alueeseen, ja käynnistämään kampanjan La Rochellen reittiensä mainostamiseksi.

(84) CCI maksoi Ryanairille [...] euroa:

— [...] euroa sopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä;

— [...] euroa, kun Ryanair on esittänyt yhteenvedon toteutetuista markkinointikampanjoista ja niiden kustannuksista, joiden piti olla vähintään [...] euroa.

— *Sopimus B: Ryanairin kanssa 3 päivänä kesäkuuta 2004 tehty sopimus*

(85) CCI ja Ryanair tekivät 3 päivänä kesäkuuta 2004 sopimuksen, joka kattoi 1 päivän tammikuuta 2004 ja 30 päivän huhtikuuta 2006 välisen ajanjakson. Ryanair sitoutui liikennöimään päivittäistä reittiä La Rochellen lentoaseman ja Lontoon Stanstedin välillä 1 päivästä tammikuuta 2004 alkaen ja mahdollisesti avaamaan yhden tai useamman lisäreitin Frankfurt-Hahniin, Bryssel-Charleroihin tai jollekin muulle lentoasemalle, jota liikennöitäisiin vähintään 340 päivänä vuodessa. Ryanair sitoutui myös siihen, että sen lentojen täyttöaste olisi vähintään 60 prosenttia.

(86) Tämän sopimuksen mukaan Ryanair sitoutui näyttämään verkkosivustoillaan linkkejä La Rochellen alueen matkailusivustoille.

(87) CCI maksoi Ryanairille [...] euroa vuodessa, mikä pienenisi, jos Ryanair ei saavuttaisi täyttöastetta koskevia tavoitteitaan. Määrä laskettaisiin uudelleen kuljetettujen matkustajien määrän perusteella. Maksut oli määrä suorittaa neljännesvuosittain, ja mahdolliset liikamaksut korvattaisiin seuraavana vuonna.

(88) Komissio ei saanut mitään asiakirjoja, joista kävisi ilmi CCI:n Ryanairille seuraavien kahden vuoden aikana maksama tarkka summa.

— *Sopimus C: AMS:n kanssa 1 päivänä huhtikuuta 2006 tehty Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskeva sopimus*

(89) CCI ja AMS tekivät 1 päivänä huhtikuuta 2006 kolmivuotisen sopimuksen, joka tuli voimaan 1 päivänä toukokuuta 2006. Tämä sopimus liittyy Ryanairin sitoumukseen liikennöidä La Rochellen ja Lontoon Stanstedin välistä reittiä, jonka matkustajamäärä on vähintään 95 000 matkustajaa vuodessa.

(90) Tämän sopimuksen mukaan AMS sitoutui tarjoamaan erilaisia markkinointipalveluja verkkosivustolla www.ryanair.com vastineeksi [...] eurosta vuodessa eli [...] eurosta kuukaudessa. Näitä olivat seuraavat:

— sisältäen englanninkielisellä sivustolla www.ryanair.com ([19]) 56 päivän ajan näytettävän linkin CCI:n määrittelemälle verkkosivustolle, josta maksetaan korvaukseksi […] euroa;

— sisältäen neljä 150 sanan kappaletta Ryanairin verkkosivuston La Rochelle -kohdesivun ”Five things to do” -osiossa, joista maksetaan [...] euroa;

— sisältäen kaksi linkkiä Ryanairin verkkosivuston La Rochelle -kohdesivun tilapalkissa CCI:n nimeämälle verkkosivustolle, joista maksetaan [...] euroa;

— sisältäen linkin Ryanairin verkkosivuston La Rochelle -kohdesivun ”Five things to do” -osiossa CCI:n nimeämälle verkkosivustolle, josta maksetaan [...] euroa;

— lähetetään Ryanairin verkkosivuston postituslistan tilaajille Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja Irlannissa La Rochellea mainostava sähköpostiviesti, josta maksetaan [...] euroa.

(91) Osapuolet voivat sopia lisäpalveluista. CCI maksaisi näistä palveluista kuukausittain AMS:n lähettämien laskujen perusteella.

— *Sopimukset D ja E: AMS:n kanssa 1 päivänä huhtikuuta 2006 tehty Irlantia koskeva sopimus ja sen 1 päivänä kesäkuuta 2007 tehty lisäsopimus*

(92) CCI ja AMS tekivät 1 päivänä huhtikuuta 2006 sopimuksen D, joka tuli voimaan 1 päivänä toukokuuta 2006 ja oli voimassa kolme vuotta. Tämä sopimus liittyy Ryanairin sitoumukseen liikennöidä La Rochellen ja Dublinin välistä reittiä, jonka matkustajamäärä olisi vähintään 45 000 matkustajaa vuodessa.

(93) Tämän sopimuksen mukaan AMS sitoutui näyttämään Ryanairin verkkosivustolla www.ryanair.com linkin CCI:n suunnittelemalle verkkosivustolle 212 päivänä vuodessa, josta sille maksettaisiin [...] euroa vuodessa eli [...] euroa kuukaudessa. Osapuolet voivat sopia lisäpalveluista. CCI maksaisi näistä palveluista kuukausittain AMS:n lähettämien laskujen perusteella.

([19]) Alkuperäinen englanninkielinen teksti: ”the www.ryanair.com English language homepage”.

(94) Sopimusta D muutettiin lisäsopimuksella 1 päivänä kesäkuuta 2007 (sopimus E) vuoden 2007 markkinointipalvelujen osalta: AMS sitoutui näyttämään Ryanairin verkkosivustolla linkkiä CCI:n suunnittelemalle verkkosivustolle 212 päivän sijasta 45 päivän ajan vuoden 2007 kesäkuun ja syyskuun välisenä aikana, josta sille maksettaisiin [...] euroa.

— *Sopimus F: AMS:n kanssa 21 päivänä syyskuuta 2007 tehty Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskeva sopimus*

(95) CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti 21 päivänä syyskuuta 2007 sopimuksen F, joka koski markkinointipalveluja Ryanairin Yhdistyneiden kuningaskuntien verkkosivustolla. Sopimuksella F muutettiin sopimusta C ja sovittiin markkinointipalveluista jo suunniteltujen palvelujen lisäksi eli viiden ylimääräisen myynninedistämissähköpostin lähettämisestä Ryanairin postituslistan 255 000 englanninkieliselle tilaajalle talvella 2007–2008. Näiden lisäpalvelujen hinta olisi [...] euroa.

— *Sopimus G: AMS:n kanssa 17 päivänä syyskuuta 2009 tehty Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskeva sopimus*

(96) CCI ja AMS tekivät 17 päivänä syyskuuta 2009 kolmivuotisen sopimuksen, jota sovellettiin takautuvasti 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen. Tämä sopimus liittyy Ryanairin sitoumukseen liikennöidä La Rochellen ja Lontoon Stanstedin välistä reittiä, jonka matkustajamäärä olisi vähintään 53 000 matkustajaa vuodessa.

(97) Tämän sopimuksen mukaan AMS sitoutui tarjoamaan erilaisia markkinointipalveluja [...] eurolla vuodessa. Näitä olivat seuraavat:

— linkin näyttäminen CCI:n nimeämälle verkkosivustolle Yhdistyneen kuningaskunnan Ryanairin kotisivulla osoitteessa www.ryanair.com 22 päivän ajan, josta maksettaisiin [...] euroa;

— yksi kappale Ryanairin verkkosivuston La Rochelle -kohdesivulla, josta maksettaisiin [...] euroa;

— linkin näyttäminen CCI:n nimeämälle verkkosivustolle Ryanairin verkkosivuston La Rochelle -kohdesivun tilapalkissa, josta maksettaisiin [...] euroa.

(98) Näiden palvelujen kokonaishinta oli [...] euroa, johon sovellettiin alennusta. Osapuolet voivat sopia lisäpalveluista.

— *Sopimus H ja J: AMS:n kanssa 17 päivänä syyskuuta 2009 tehty Belgiaa koskeva sopimus ja sen lisäsopimus*

(99) CCI ja AMS tekivät 17 päivänä syyskuuta 2009 kolmivuotisen sopimuksen, jota sovellettiin takautuvasti 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen (sopimus H). Tämä sopimus liittyy Ryanairin sitoumukseen liikennöidä La Rochellen ja Bryssel-Charleroin välistä reittiä, jolla olisi ensimmäisenä vuonna vähintään 9 000 matkustajaa ja seuraavien kahden vuoden aikana vähintään 16 000 matkustajaa.

(100) Sopimuksen mukaan AMS sitoutui näyttämään Ryanairin verkkosivuston (www.ryanair.com) ([20]) Alankomaiden ja Belgian kotisivuilla CCI:n määrittämää linkkiä 95 päivän ajan ensimmäisenä vuonna ja 160 päivän ajan seuraavien kahden vuoden aikana. Näiden palvelujen hinta oli [...] euroa ja [...] euroa, josta CCI:lta laskutettiin ensimmäisenä vuonna [...] euroa ja seuraavina vuosina [...] euroa. Osapuolet voivat sopia lisäpalveluista.

(101) Sopimusta muutettiin samana päivänä sopimuksella J, jonka nojalla AMS sitoutui näyttämään vuonna 2009 linkkiä CCI:n nimeämälle verkkosivustolle Ryanairin verkkosivuston www.ryanair.com Alankomaiden ja Belgian kotisivulla vielä 10 päivän ajan. Tämän lisäpalvelun kustannukset olisivat [...] euroa.

— *Sopimus I: AMS:n kanssa 17. syyskuuta 2009 tehty Irlantia koskeva sopimus*

(102) CCI ja AMS tekivät 17 päivänä syyskuuta 2009 uuden kolmivuotisen sopimuksen, jota sovellettiin takautuvasti 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen (sopimus I). Tämä sopimus liittyy Ryanairin sitoumukseen liikennöidä La Rochellen ja Dublinin välistä reittiä, jonka matkustajamäärä olisi vähintään 17 000 matkustajaa vuodessa.

([20]) Alkuperäinen englanninkielinen teksti: "the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage".

(103) Tämän sopimuksen mukaan AMS sitoutui näyttämään Ryanairin irlantilaisilla kotisivulla www.ryanair.com linkkiä CCI:n nimeämälle verkkosivustolle 200 päivän ajan. Tästä palvelusta veloitettiin [...] euroa, josta laskutettiin CCI:lta [...] euroa vuodessa. Osapuolet voivat sopia lisäpalveluista.

— *Sopimus K: AMS:n kanssa 25 päivänä helmikuuta 2010 tehty sopimus*

(104) CCI ja AMS tekivät 25 päivänä helmikuuta 2010 kolmivuotisen sopimuksen, joka tuli voimaan 31 päivänä maaliskuuta 2010 (sopimus K). Tämä sopimus korvasi ja kumosi osapuolten väliset aiemmat sopimukset.

(105) Vuonna 2009 tehtiin kolme markkinointipalvelusopimusta, jotka kattoivat kaikki markkinat, joilla myynninedistämistoimenpiteitä suunniteltiin, eli Yhdistyneen kuningaskunnan, Irlannin ja Belgian. Osapuolet tekivät kuitenkin vuonna 2010 yhden sopimuksen kaikille kolmelle näistä markkinoista.

(106) Sopimus liittyy Ryanairin liikennöimiin reitteihin, jotka yhdistävät La Rochellen lentoaseman Yhdistyneeseen kuningaskuntaan, Irlantiin, Belgiaan ja Norjaan (jälkimmäinen on uusi reitti). Vaikka sopimuksessa ei ole matkustajien lukumäärää tai lentotiheyttä koskevia vaatimuksia, siinä määrätään, että jos vuorotiheyttä vähennetään tai jokin kyseisistä reiteistä peruutetaan, markkinointipalvelupakettia muutetaan vastaavasti.

(107) Tämän sopimuksen mukaan AMS sitoutui tarjoamaan erilaisia markkinointipalveluja [...] eurolla vuodessa. Näitä olivat seuraavat:

— viisi kappaletta Ryanairin verkkosivuston ”Five things to do” -osiossa;

— kolmen linkin näyttäminen Ryanairin verkkosivustolla;

— linkin näyttäminen Ryanairin verkkosivuston Irlannin, Norjan ja Alankomaiden kotisivuilla 90 päivän ajan;

— linkin näyttäminen Ryanairin verkkosivuston Yhdistyneen kuningaskunnan kotisivulla 50 päivän ajan.

(108) Osapuolet voivat sopia lisäpalveluista.

(109) Sopimusta muutettiin seuraavilla kolmella lisäsopimuksella:

— *Sopimus L: 25 päivänä helmikuuta 2010 tehdyn sopimuksen K Irlantia koskeva lisäsopimus nro 1*

(110) Helmikuun 25 päivänä 2010 tehdyn sopimuksen K ensimmäinen lisäsopimus allekirjoitettiin 23 päivänä kesäkuuta 2010. Lisäsopimus liittyy Ryanairin sitoumukseen liikennöidä La Rochellen ja Corkin välistä reittiä. Tämän sopimuksen mukaan AMS sitoutui pidentämään 70 päivään ajanjaksoa, jonka aikana linkki CCI:n valitsemalle verkkosivustolle näytettäisiin Ryanairin verkkosivustolla www.ryanair.com, josta sille maksettaisiin [...] euroa.

— *Sopimus M: 25 päivänä helmikuuta 2010 tehdyn sopimuksen K Portugalia koskeva lisäsopimus nro 2*

(111) Sopimuksessa, joka allekirjoitettiin 11 päivänä helmikuuta 2011, AMS sitoutui tarjoamaan erilaisia markkinointipalveluja [...] eurolla, joista se laskuttaisi [...] euroa vuodessa. Näitä olivat seuraavat:

— linkin näyttäminen CCI:n nimeämälle verkkosivustolle Ryanairin verkkosivuston www.ryanair.com Portugalin kotisivun ”Lentoasemat ja turismi” -osiossa 365 päivänä vuodessa;

— La Rochellen esitteleminen (CCI:n valitsema teksti, kuva ja linkki) Ryanairin verkkosivuston Portugalin kotisivulla neljänä viikkona vuodessa.

— *Sopimus N: 25 päivänä helmikuuta 2010 tehdyn sopimuksen K Norjaa koskeva lisäsopimus nro 3*

(112) Helmikuun 25 päivänä 2010 tehtyyn sopimukseen K tehtiin kolmas lisäsopimus vuonna 2011. Tämän sopimuksen mukaan AMS sitoutui tarjoamaan erilaisia markkinointipalveluja [...] eurolla, joista laskutettaisiin [...] euroa ensimmäisenä vuonna ja [...] euroa toisena vuonna.

(113) Ensimmäisenä vuonna (31.3.2011–31.10.2011) palvelut olivat seuraavat:

— La Rochellen esitteleminen (CCI:n valitsema teksti, kuva ja linkki) Ryanairin verkkosivuston Norjan kotisivulla kuuden viikon ajan vuodessa.

— CCI:n valitseman mainospalkin näyttäminen Ryanairin verkkosivuston Norjan kotisivun oikeassa reunassa neljän kuukauden ajan vuodessa.

(114) Toisena vuonna (31.3.2012–31.10.2012) palvelut olivat seuraavat:

— La Rochellen esitteleminen (CCI:n valitsema teksti, kuva ja linkki) Ryanairin verkkosivuston Norjan kotisivulla kolmen viikon ajan vuodessa.

— CCI:n valitseman mainospalkin näyttäminen Ryanairin verkkosivuston Norjan kotisivun oikeassa reunassa kolmen kuukauden ajan vuodessa.

3.2.2.2 Sopimukset Flyben, Aer Arannin ja Jet2:n kanssa

a) Maksuja koskeva päätös, tehty 27 päivänä maaliskuuta 2008

(115) Cocoecolle 27 päivänä maaliskuuta 2008 toimitetussa maksuja koskevassa päätöksessä vahvistetaan kannustimet uusien säännöllisten reittien avaamiselle. Tässä hinnoittelupäätöksessä määrätään lentoliikennemaksujen asteittain alenevasta alennuksesta, joka on rajoitettu kolmeen vuoteen uusien reittien avaamisen osalta tai olemassa olevien reittien liikennöinnin talvikaudella jatkamisen osalta. Hinnoittelupäätöksessä vahvistetaan näiden alennusten myöntämisedellytykset:

— uusien säännöllisten reittien ([21]) avaamista koskeva alennus myönnetään seuraavin edellytyksin: i) uusi säännöllinen reitti (kausittainen tai vuotuinen), ii) liikennöinti aloitetaan vuonna 2008 ja iii) IATAn kevät- ja kesäkaudella tarjotaan yli 2 000 paikkaa;

— reittien liikennöintiä talvella koskeva alennus myönnetään seuraavin edellytyksin: i) olemassa oleva reitti, jota ei ole koskaan liikennöity IATAn talvikaudella ennen vuotta 2008, ja ii) toimenpiteet koskevat ainoastaan talvikautta.

(116) Taulukko 10 jäljempänä esittää näiden kannustintoimenpiteiden mukaiset alennukset.

Taulukko 10

27 päivänä maaliskuuta 2008 tehdyn hinnoittelupäätöksen mukaiset lentoasemamaksujen alennukset

	Vuosi 1	Vuosi 2	Vuosi 3
Laskeutumismaksu	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Valaistus	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Pysäköinti	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Matkustajamaksu	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Lähde: Ranskan viranomaiset

b) Sopimus Jet2:n kanssa

(117) CCI teki 4 päivänä heinäkuuta 2008 Jet2-lentoyhtiön kanssa lentoasemamaksuja koskevan sopimuksen Edinburghiin ja Leedsiin suuntautuvista lennoista ([22]). Sopimus kattoi kolmen vuoden jakson, ja sitä sovellettiin takautuvasti 12 päivästä toukokuuta 2008 alkaen.

([21]) Ranskan mukaan uuden säännöllisen reitin määritelmä on vuoden 2005 suuntaviivoissa käytetty määritelmä.

([22]) CCI:n ja Jet2:n 12 päivänä toukokuuta 2008 tekemässä sopimuksessa viitataan myös La Rochellen ja Belfastin väliseen reittiin, joka oli suunniteltu kaudeksi 2009. Ranskan viranomaisten mukaan La Rochelle–Belfast-reittiä ei kuitenkaan koskaan otettu käyttöön.

(118) Sopimuksessa sovitaan myös merkittävistä alennuksista lentoasemamaksuihin. Taulukko 10 sisältää alennusten määrät. Jet2 sitoutui tarjoamaan vähintään 2 000 matkustajapaikkaa kunakin kautena. Muussa tapauksessa alennuksia vähennettäisiin 5 prosentilla seuraavana vuonna.

(119) Tämän sopimuksen mukaan CCI maksaisi [...] euroa ”tukea markkinointiin” ensimmäisenä vuonna (2008), ja toisena ja kolmantena vuonna (teoriassa 2009 ja 2010) se maksaisi markkinointimaksun, jonka määrää ”mukautetaan lentoaikataulun perusteella”. Sopimuksen mukaan markkinointimaksun määrää voidaan mukauttaa lisäsopimuksella, joka perustuu saavutettuun täyttöasteeseen ja lentoaikataulujen kehitykseen. Sopimuksessa määrätään tuen maksamisen edellytykseksi, että Jet2:n esittää laskun ja tositteet (markkinointisuunnitelma ja toteutettujen myynninedistämistoimien laskut). Saadakseen tukea Jet2 sitoutui lisäksi tarjoamaan vähintään 2 000 paikkaa reittiä kohti kutakin IATAn kevät- ja kesäkautta kohden. Jos edellä mainittua paikkamäärää ei saavutettaisi kyseisenä ajanjaksona, Jet2 ei sopimuksen mukaan saisi markkinointimaksua kyseiseltä vuodelta.

(120) Ranska ilmoitti 30 päivänä elokuuta 2011 päivätyssä kirjeessään komissiolle, että CCI maksoi Jet2:lle [...] euroa vuosina 2008 ja 2009, mutta ei suorittanut maksuja Jet2:lle vuonna 2010.

c) Sopimukset Flyben ja Aer Arannin kanssa

(121) Komission tutkinta koskee CCI:n sekä Flyben ja Aer Arannin välisiä lentoasemamaksuja koskevia sopimuksia:

— Flyben kanssa 18 päivänä maaliskuuta 2009 tehty kolmivuotinen Glasgow’n reittiä koskeva sopimus, jota sovellettiin takautuvasti 3 päivästä toukokuuta 2008;

— Aer Arannin kanssa tehty kolmivuotinen Corkin reittiä koskeva sopimus, joka astui voimaan 24 päivänä toukokuuta 2008 (allekirjoituspäivää ei mainita sopimuksessa).

(122) Näissä kahdessa sopimuksessa sovitaan merkittävistä alennuksista lentoasemamaksuihin. Taulukko 10 esittää alennusten määrät. Näiden kahden sopimuksen mukaan lentoyhtiöt sitoutuivat tarjoamaan vähintään 2 000 paikkaa kunakin kautena. Muussa tapauksessa alennuksia vähennettäisiin 5 prosentilla seuraavana vuonna.

(123) Ranskan mukaan nämä alennukset myönnettiin 27 päivänä maaliskuuta 2008 tehdyssä hinnoittelupäätöksessä vahvistettujen ehtojen mukaisesti.

3.2.2.3 Buzzin kanssa tehdyt sopimukset

(124) CRC:n raportin mukaan Buzz-lentoyhtiö, joka on KLM:n tytäryhtiö, avasi keväällä 2001 ensimmäisen halpalentoreitin La Rochellen ja Lontoon Stanstedin välillä ([23]). CRC:n raportissa todetaan, että Buzzilta perittiin tuolloin voimassa olleiden hintataulukoiden mukaiset lentoasemamaksut. CRC:n raportissa todetaan myös, että Buzz hyötyi myynninedistämistoimista ja viestintämenoista yhteensä 59 068,51 euroa vuosina 2001 ja 2002. Lopuksi CRC toteaa, että Ryanair alkoi tosiasiallisesti liikennöidä reittiä vuonna 2003 ja että CCI laskutti Ryanairia palveluistaan samoilla ehdoilla kuin Buzzia vuoden loppuun asti.

(125) Ranska huomauttaa, että Buzzin kanssa tehtiin yksi ainoa sopimus, joka oli 8 päivänä marraskuuta 2002 tehty sopimus. CCI:n ja Buzzin välillä 8 päivänä marraskuuta 2002 tehty kolmivuotinen lentoasemapalvelusopimus koski Buzzin La Rochellen lentoasemalle liikennöimiä säännöllisiä yhteyksiä ja infrastruktuurin käyttöehtoja.

(126) Ranska huomauttaa myös, että CRC:n raportissa mainitut Buzzin myynninedistämistoimet ja viestintämenot liittyivät itse asiassa viestintätoimiin, jotka toteutettiin Maison de la Francen eikä Buzzin kanssa tehdyn sopimuksen perusteella. CCI:n mukaan Buzzille ei siis maksettu markkinointimaksuja.

([23]) CRC:n mukaan ”La Rochellen ja Lontoon Stanstedin välisen reitin käynnistämisestä vuonna 2001 tehtiin 8 päivänä marraskuuta 2002 palvelusopimus, joka oli voimassa kolme vuotta 25 päivästä maaliskuuta 2001 alkaen”.

3.2.2.4 Suhde easyJetiin

(127) CRC:n raportissa mainitaan, että easyJet pyysi vuonna 2006 Bristolin reitille [...] euroa markkinointitukea, josta oli raportin valmistumisajankohtana väitetysti tehty suullinen sopimus.

(128) Ranska huomauttaa, että toisin kuin CRC:n raportissa todettiin, easyJet ei saanut rahoitusta markkinointi- tai mainontapalveluihin. Ranskan mukaan tällaisesta mahdollisuudesta kyllä keskusteltiin epävirallisesti lentoaseman ja easyJetin välisissä neuvotteluissa, mutta se ei koskaan toteutunut, joten easyJetin kanssa ei koskaan tehty markkinointitukea koskevaa sopimusta.

4. **SYYT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEEN**

(129) Komissio katsoi tarpeelliseksi aloittaa muodollisen tutkintamenettelyn, jotta voidaan yhtäältä tutkia kaikki eri viranomaisten ja elinten CCI:lle eli La Rochellen lentoaseman pitäjälle 3.1 jaksossa kuvatulla tavalla myöntämät taloudelliset tuet vuoden 2001 ja menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekopäivän välisenä aikana ja toisaalta arvioida mahdollista tukea, jota lentoyhtiöille on myönnetty kaikkien 3.2.2 jaksossa kuvattujen CCI:n ja lentoyhtiöiden välisten sopimusten nojalla vuoden 2001 ja menettelyn aloittamista koskevan päätöksen päivämäärän (8 päivä helmikuuta 2012) välisenä aikana.

4.1 **Toimenpiteet lentoaseman hyväksi**

(130) Analysoidessaan CCI:lle eli La Rochellen lentoaseman pitäjälle myönnettyä taloudellista tukea komissio esitti näkemyksensä mahdollisesta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta tuesta ja epäili tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

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

(131) Ranskan viranomaiset totesivat, että osa valtion myöntämästä rahoituksesta oli tarkoitettu sellaisten julkisen vallan tehtävien kustannusten kattamiseen, jotka eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua taloudellista toimintaa. Tällaista rahoitusta on kuitenkin käytettävä ainoastaan näistä tehtävistä aiheutuvien kustannusten kattamiseen, eikä sitä voida kohdentaa muuhun taloudelliseen toimintaan ([24]). Komissio katsoi, ettei sillä ollut riittävästi tietoa julkisen vallan tehtävien kustannusten tarkasta luonteesta ja ettei se voinut myöskään sulkea pois sitä, että lentoasema hyötyi näiden kustannusten kattamisesta.

(132) Ranska totesi myös, että kyseinen rahoitus ei muodosta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua etua. Ranska katsoo lisäksi, että La Rochellen lentoaseman hallinnointi kokonaisuudessaan on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu. Sen vuoksi komissio tarkasteli CCI:n hyväksi toteutettuja rahoitustukitoimenpiteitä *Altmark*-oikeuskäytännön ([25]) perusteella. Komissio katsoi, että Ranska ei ollut osoittanut yhdenkään *Altmark*-tuomiossa asetetusta neljästä edellytyksestä täyttyneen. Näiden edellytysten on täytyttävä, jotta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta aiheutuvien kustannusten korvaaminen ei anna etua.

(133) Siltä osin kuin on kyse CCI:lle myönnettyjen taloudellisten tukien soveltuvuudesta yhteismarkkinoille markkinatalousto imijaperiaatteen mukaan, komissio ei voinut sulkea pois sitä, että kyseiset taloudelliset tuet olisivat antaneet CCI:lle valikoivaa etua koko päätöksen kattaman ajanjakson ajan. Näin ollen se ei voinut sulkea pois sitä, että nämä toimenpiteet olisivat olleet valtiontukea.

4.1.1.1 Infrastruktuurin ja julkisen vallan tehtävien rahoitus

(134) Komissio totesi, ettei sillä ollut mitään näyttöä, jonka perusteella se olisi voinut katsoa, että julkisten elinten myöntämät infrastruktuurituet olivat taloudellisesti kannattavia tai että niistä olisi ollut odotettavissa mitään taloudellista tuottoa.

([24]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.3.1997, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; komission päätös, tehty 19 päivänä maaliskuuta 2003 (valtiontuki N 309/2002) (EUVL C 148, 25.6.2003) ja komission päätös, tehty 16 päivänä lokakuuta 2002, (valtiontuki N 438/2002) – Tuki satamaviranomaisille julkisten viranomaisten tehtävien suorittamiseksi (EYVL C 284, 21.11.2002).

([25]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, *Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg* v. *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) Kuten edellä on selitetty, komissiolla oli julkisen vallan tehtävien rahoittamiseen tarkoitetun tuen osalta epäilyksiä sellaisten valtion maksamien kustannusten tarkasta luonteesta, jotka Ranskan viranomaisten mukaan liittyvät julkisen vallan käyttöön.

4.1.1.2 Toiminnan rahoitus

(136) Komissio katsoi CRC:n raportin perusteella, että tiettyjä CCI:n yleispalveluyksikön ja lentoasemayksikön tilien välisiä varainsiirtoja ei ilmeisesti ollut tehty puhtaasti kaupallisina liiketoimina.

(137) Ensinnäkin vaikuttaa siltä, että CCI:n yleispalveluyksikkö laskutti osasta sen lentoasemalle tarjoamista palveluista liian vähän, koska lentoaseman kirjanpito ei vastaa näiden palvelujen todellisia kustannuksia. Komissio ei ole sulkenut pois sitä mahdollisuutta, että väitetyn alilaskutuksen tarkoituksena oli lieventää lentoaseman vuosina 2001–2006 kärsimiä tappioita.

(138) Lisäksi vaikuttaa siltä, että lentoaseman toiminta rahoitettiin CCI:n yleisestä talousarviosta lentoaseman tileille maksetuilla takaisinmaksettavilla ennakoilla, jotka näyttävät olevan ilman kustannuksia myönnettyjä rahoitusvaroja.

(139) Komissio katsoi myös, että CCI:lle Rochefortin lentoaseman hallinnoinnista ja toiminnasta maksetut määrät näyttivät ylittävän tavanomaisissa markkinaolosuhteissa odotettavissa olevat määrät, koska lentoasemalla oli niin vähän liikennettä.

(140) Lisäksi La Rochellen lentoaseman näiden palvelujen tarjoamisesta saamasta summasta 40 000 euron osuudella ei katettu CCI:lle palvelujen tarjoamisesta aiheutuneita kustannuksia, vaan se oli itse asiassa ”palveluntarjoajan maksu”, joka vastasi keskimäärin 16:ta prosenttia näistä palveluista laskutetusta kokonaismäärästä.

(141) Mitä tulee eri viranomaisten CCI:lle tiettyjen reittien liikennöinnistä maksamiin taloudellisiin tukiin, komissio kyseenalaisti, olivatko nämä toimenpiteet tosiasiassa maksuja lentoasemalle, kun otetaan huomioon, että maksut kulkivat lentoaseman tilien kautta, vai olivatko ne tukea kyseisille lentoyhtiöille.

4.1.2 *Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti*

(142) Komissio sovelsi vuoden 2005 suuntaviivoja arvioidessaan investointitoimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille ([26]). Komissio katsoi, ettei sillä ollut käytettävissään kaikkia tietoja, joita se olisi tarvinnut voidakseen arvioida kyseisten toimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille vuoden 2005 suuntaviivojen kriteerien perusteella.

(143) Komissiolla oli myös epäilyksiä toteutetuista julkisen vallan tehtävistä mahdollisesti liikaa suoritettujen korvausten soveltuvuudesta sisämarkkinoille ja CCI:lle mahdollisesti myönnetystä toimintatuesta.

4.2 **Lentoyhtiöiden hyväksi toteutetut toimenpiteet**

(144) Komissio esitti lentoyhtiöiden hyväksi toteutettujen toimenpiteiden arvioinnin osalta myös näkemyksensä mahdollisesta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta tuesta ja epäili tällaisen tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

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

(145) Komissio arvioi valikoivan edun olemassaoloa lentoyhtiöiden kanssa tehdyissä sopimuksissa tutkimalla, olisiko tavanomaisissa markkinatalousolosuhteissa toimiva yksityinen lentoaseman pitäjä tehnyt samanlaisissa olosuhteissa kaupallisia sopimuksia, jotka ovat vastaavanlaisia kuin CCI:n tekemät sopimukset.

([26]) Analysoitaessa tiettyjä toimenpiteitä, jotka on toteutettu ennen vuoden 2005 suuntaviivojen julkaisemista, on otettava huomioon komission aiempi päätöksentekokäytäntö. Aiempaan päätöksentekokäytäntöön perustuvat kriteerit on konsolidoitu vuoden 2005 suuntaviivoihin, joten suuntaviivoja voidaan soveltaa suoraan näihin toimenpiteisiin.

(146) Ensinnäkin komissio totesi, että lentoaseman toiminta oli tappiollista tutkimusajanjakson jokaisena tilikautena ja että CRC:n raportin ([27]) mukaan lentoaseman perimät maksut olivat eri suuruisia eri lentoyhtiöille ([28]). Kaikista näistä syistä komissio epäilee, toimiko lentoasema harkitsevan sijoittajan tavoin kaupallisissa suhteissaan La Rochellen lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden kanssa.

(147) Määrittääkseen, toimiko lentoaseman pitäjä kuin harkitseva markkinataloussijoittaja, jota ohjaavat tuottavuusnäkymät ([29]), komissio katsoi, että tehtyjä sopimuksia oli arvioitava kunkin kyseessä olevan ajanjakson osalta niiden allekirjoitushetken tietojen valossa.

4.2.1.1 Valikoiva etu Ryanairin/AMS:n kanssa tehdyissä sopimuksissa

(148) Komissio katsoi, että lentoasemapalvelusopimuksia ja markkinointipalvelusopimuksia oli arvioitava yhdessä, koska Ryanair ja AMS muodostivat kyseisten toimenpiteiden osalta yhden edunsaajan. Lisäksi komissio katsoi, että markkinointipalvelusopimusten allekirjoittamisen ehtona oli lentoasemapalvelusopimusten tekeminen. Markkinointipalvelusopimusten ainoa odotettu hyöty oli lentoasemaa käyttävien Ryanairin matkustajien määrän kasvu.

(149) Komissio suhtautui epäilevästi siihen, oliko lentoaseman pitäjä toiminut lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimuksia allekirjoittaessaan harkitsevan markkinataloustoimijan tavoin, joka noudattaa kokonaisvaltaista tai alakohtaista rakennepolitiikkaa ja jonka vaikuttimena toimivat keskipitkän ja pitkän aikavälin tuottavuusnäkymät. Komissio totesi, että Ryanairin/AMS:n kanssa tehdyistä sopimuksista ei ollut tehty markkinatutkimuksia ja/tai liiketoimintasuunnitelmia, jotka olisivat antaneet taloudellisia perusteita lentoaseman päätökselle tehdä tällaisia sitoumuksia Ryanairin/AMS:n kanssa.

(150) Ranskan mukaan näiden sopimusten tekemisen taloudellisena perusteena olivat hyödyt, joita ne toisivat alueen yrityksille ja matkailulle. Komissio huomautti kuitenkin, että aluekehitykseen liittyviä näkökohtia ei voitu ottaa huomioon harkitsevaa sijoittajaa koskevaa kriteeriä sovellettaessa ([30]).

(151) Komissio suhtautui epäilevästi Ryanairiin sovellettaviin lentoasemamaksuihin, erityisesti 10 päivänä joulukuuta 2003 allekirjoitettuun sopimukseen, jolla Ryanairille myönnettiin poikkeus kiitotien valaistusmaksusta.

(152) Komissio totesi, että useat julkiset elimet osallistuivat markkinointipalvelusopimusten kustannusten rahoittamiseen. Sen vuoksi se pohti, oliko asianmukaista arvioida lentoaseman toimintaa yhdessä valtion tai lentoaseman pitäjää valvovien tai sen rahoittamiseen osallistuvien muiden viranomaisten toiminnan kanssa.

(153) Komissio kyseenalaisti myös sen, oliko Ryanairin kanssa tehdyissä peräkkäisissä sopimuksissa ja erityisesti 10 päivänä joulukuuta 2003 tehdyssä Ryanairin ja CCI:n välisessä maahuolintasopimuksessa tarkoitettuja maahuolintapalveluja todella olemassa. Ranska totesi 30 päivänä elokuuta 2011 päivätyssä vastauksessaan, että CCI ei tarjonnut maahuolintapalveluja.

(154) Komissio katsoi kaikista näistä syistä, että sillä oli epäilyjä siitä, olivatko lentoasema ja Ryanairin toimintakustannuksiin osallistuneet tai niihin myötävaikuttaneet julkiset elimet toimineet harkitsevan markkinataloussijoittajan tavoin tehdessään tutkinnan kohteena olevat sopimukset.

([27]) Toukokuun 13 päivänä 2008 päivätyssä CRC:n raportissa julkaistiin lentoaseman taloudellinen tulos vuosilta 2001–2006. Ranska mainitsi 30 päivänä elokuuta 2011 päivätyssä kirjeessään, että lentoasema oli tappiollinen myös vuoden 2006 jälkeen.

([28]) CRC:n raportin mukaan Airlinair oli ainoa valaistusmaksua maksanut lentoyhtiö, kun taas halpalentoyhtiöt vapautettiin maksusta talvikaudella ja jopa kesällä lentosääntöjen mukaisten yölentojen osalta (ks. raportin 3.1 luku).

([29]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1991, *Italia* v. *komissio* (”*Alfa Romeo*”), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 20 kohta, ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, *Alitalia* v. *komissio*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, 84 kohta.

([30]) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 21.1.1999, yhdistetyt asiat T-129/95, T-2/96 ja T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke ja Lech-Stahlwerke* v. *komissio*, ECLI:EU:T:1999:7, 120 kohta.

4.2.1.2 Valikoivan edun olemassaolo Jet2:n, Flyben ja Aer Arannin kanssa tehdyissä sopimuksissa

(155) Komissio totesi, että lentoyhtiöiden Jet2, Flybe ja Aer Arann kanssa tehdyt sopimukset johtivat huomattaviin alennuksiin maksuista ([31]) ja että Ranskan mukaan näitä alennuksia sovellettiin syrjimättömästi kaikkiin lentoyhtiöihin, jotka täyttivät 27 päivänä maaliskuuta 2008 tehdyssä hinnoittelupäätöksessä vahvistetut kriteerit (ks. 3.3.2.2 jakso).

(156) Komissio totesi kuitenkin, että kuten Ranska on maininnut, lentoaseman toiminta oli tappiollista tutkimusajanjakson aikana. Näiden kannustimien kannattavuus laskettiin arvioitujen toimintakustannusten perusteella, mikä vapautti lentoyhtiöt velvollisuudesta osallistua niiden käyttämän infrastruktuurin rahoittamiseen. Sen vuoksi komissio katsoi, että nämä kannustimet olivat omiaan viemään lentoasemalta toimintatuloja, jotka olivat välttämättömiä lentoaseman taloudellisen elinkelpoisuuden varmistamiseksi.

4.2.1.3 Jet2:lle, easyJetille ja Buzzille markkinointipalveluista maksetuista summista aiheutunut valikoiva etu

(157) Vastauksena lisätietopyyntöön Ranska viittasi Jet2:lle markkinointipalveluista vuonna 2009 maksettuihin määriin, joiden kokonaismäärä oli [...] euroa. Lisäksi CRC:n raportissa mainitaan, että easyJet ”haki [...] euroa markkinointitukea” Bristolin reitille vuonna 2006 ([32]) ja että Buzz hyötyi yhteensä 59 068,51 euron myynninedistämistoimista ja viestintämenoista vuosina 2001 ja 2002.

(158) Komissio katsoi, ettei sillä ollut käytettävissään riittävästi tietoja, jotka osoittaisivat, että maksetut määrät eivät olleet tukea tai että maksut suoritettiin harkitsevan sijoittajan periaatteen mukaisesti ja että näitä maksuja vastaan suoritetut markkinointipalvelut vastasivat maksettuja määriä.

4.2.2 *Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti*

(159) Komissio katsoi, että vuoden 2005 suuntaviivojen julkaisemisen jälkeen myönnettyjen toimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille oli arvioitava näiden suuntaviivojen perusteella ja että ennen suuntaviivojen julkaisemista myönnettyjen toimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille oli arvioitava toimenpiteiden myöntämisajankohtana voimassa olleen komission päätöksentekokäytännön mukaisesti. Komissio kuitenkin totesi myös, että hyväksymällä vuoden 2005 suuntaviivat se oli vahvistanut päätöksentekokäytäntönsä lentoaseman pitäjille myönnetyn tuen soveltuvuuden arvioimiseksi ja että suuntaviivoissa vahvistettuja perusteita voitiin soveltaa myös toimenpiteisiin, jotka on myönnetty ennen suuntaviivojen julkaisemista.

(160) Komissio katsoi, että sillä oli käytettävissään olevien tietojen perusteella epäilyjä lentoyhtiöiden hyväksi toteutettujen toimenpiteiden soveltuvuudesta sisämarkkinoille.

5. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET**

(161) Komissio sai huomautuksia seuraavilta asianomaisilta osapuolilta:

— CCI, Ryanair ja AMS;

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

— seuraavat yhdistykset: Amicale Rivedoux (paikallisyhdistys), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (La Rochelle-Ile de Rén hotelliyhdistys), Envol Vert (ympäristöjärjestö), Ile de Ré Tourisme (Ile de Rén matkailun edistämiskeskus), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (La Rochellen ammattipurjehtijoiden yhdistys), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI, Charente-Maritimen matkailutoimistojen yhdistys), Destination La Rochelle;

([31]) Ensimmäisenä vuonna 75 prosenttia, toisena vuonna 50 prosenttia ja kolmantena vuonna 25 prosenttia.
([32]) CRC:n raportin 5.1.1 luku.

— seuraavat julkiset elimet: Conseillers du Commerce Extérieur (ulkomaankaupan neuvonantajat), Charente-Maritimen departementti, Office de Tourisme de La Rochelle (La Rochellen matkailutoimisto), Poitou-Charentesin CCI, Angoulêmen CCI, Charente-Maritime Tourisme (Charente-Maritimen matkailutoimisto), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (La Rochellen kuntaliittymä), Royanin kaupungintalo, Vendée Tourisme (Vendéen matkailutoimisto) ja Poitou-Charentesin alue;

— ja yksityishenkilöiltä.

5.1 **CCI:n huomautukset**

(162) CCI:n huomautukset ovat jatkoa Ranskan 12 päivänä huhtikuuta 2012 lähettämille huomautuksille, ja CCI toimitti niissä lisätietoja Ranskan huomautuksista.

— *Lentoaseman hyväksi toteutettuja toimenpiteitä koskevat huomautukset*

(163) CCI katsoo ensinnäkin, että komission tutkimat toimenpiteet eivät olleet omiaan vaikuttamaan kilpailuun, koska kumpikaan La Rochellen lentoaseman vaikutusalueella sijaitsevista kahdesta lentoasemasta (Rochefort/Saint-Aignan ja Niort) ei ole tarjonnut kaupallisia lentoja. Se kiistää myös väitteen, jonka mukaan Angoulêmen lentoasema sijaitsee samalla vaikutusalueella kuin La Rochellen lentoasema, koska se sijaitsee kahden tunnin automatkan päässä.

(164) Investointituen osalta CCI katsoo, että osa tutkittavana olevasta investointituesta oli tarkoitettu julkisen vallan tehtäviin, jotka liittyvät turvallisuuteen ja turvatoimiin, eikä se näin ollen ole valtiontukea. Tämä koskee turvallisuusmaksulla rahoitettuja tehtäviä ja infrastruktuuria sekä infrastruktuuria, jota käytetään seuraaviin ei-taloudellisiin toimintoihin: turvatarkastuspiste, tullitarkastukset ja kolmen palontorjunta-ajoneuvon pysäköintihalli.

(165) CCI katsoo myös, että sen tehtäväksi on annettu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu. Kauppalain L.170–1 §:n mukaan CCI:n tehtävänä on huolehtia alueen taloudellisesta kehityksestä, houkuttelevuudesta ja aluesuunnittelusta, ja lentoaseman hallinnointi sen alueella edistää näiden tavoitteiden saavuttamista. CCI korostaa, että La Rochelle on eristyksissä. Se on ainoa yli 150 000 asukkaan ranskalainen taajama, jonne ei ole moottoritietä. Sillä ei ole myöskään suurnopeusjunayhteyttä eikä suunnitelmia tällaisen yhteyden rakentamiseksi, ja junamatka Pariisista sinne kestää tällä hetkellä yli kolme tuntia.

(166) CCI katsoo toissijaisesti, että infrastruktuurin rahoitusta olisi pidettävä sisämarkkinoille soveltuvana tukena komission vuosina 2000–2005 noudattaman käytännön ja vuoden 2005 suuntaviivojen perusteella.

(167) CCI korostaa CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemayksikölle tarjoamien palvelujen alilaskutuksen osalta, että kyseiset palvelut tarjotaan yhteispalveluna CCI:n eri yksiköille, palvelut ovat luonteeltaan rakenteellisia (kirjanpito, tietotekniikka ja henkilöstö) ja että niiden kustannukset jaetaan CCI:n kaikkien yksiköiden kesken. Näin ollen on odotettavissa, että palvelujen laskutus ei perustu kaupalliseen logiikkaan ja että laskutetut summat ovat pienempiä kuin ulkoiselta organisaatiolta laskutettavat summat olisivat. CCI:n mukaan tämä vastaa unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, jonka mukaan palvelujen tarjoaminen samaan verkostoon kuuluville yksiköille ei aina noudata puhtaasti kaupallista lähestymistapaa ([33]).

(168) Rochefortin/Saint-Agnantin lentoasemalle tarjottujen palvelujen ylilaskutuksesta CCI katsoo, että riidanalaiset määrät eivät ole lisälaskutusta, vaikka liikennemäärä ylitti palvelujen eritelmissä vahvistetun lentomäärän.

(169) CCI esittää, että takaisinmaksettavia ennakkoja ei voida pitää avustuksina, koska kyse on lainoista, jotka lentoaseman on maksettava takaisin. Ennakot olivat itse asiassa rahoitusta, joka siirrettiin CCI:n sisäisestä budjettikohdasta toiseen, mikä selittää sen, miksi korkoa ei peritty. CCI katsoo lisäksi toimineensa yksityisen toimijan tavoin huolehtimalla lentoasemansa likviditeettitarpeista.

([33]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 3.7.2003, *Chronopost SA*, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) Näin ollen CCI katsoo, että vaikka komissio katsoisi, että toimien rahoitus on valtiontukea, sitä olisi pidettävä sisämarkkinoille soveltuvana tukena vuoden 2014 suuntaviivojen perusteella.

— *Lentoyhtiöiden hyväksi toteutettuja toimenpiteitä koskevat huomautukset*

(171) Lentoaseman ja lentoyhtiöiden välisten sopimusten osalta CCI katsoo ensinnäkin, että sopimuksia ei voida *Stardust*-tuomiossa ([34]) esitettyjen kriteerien perusteella katsoa valtion sopimuksiksi.

(172) CCI katsoo myös, että lentoaseman markkinointipalvelusopimuksissaan maksama hinta ei ylittänyt markkinahintaa. Se toteaa erityisesti, että La Rochellen lentoaseman markkinointipalveluistaan maksama hinta oli markkinahinnan mukainen tai jopa sitä alhaisempi ja perustui AMS:n verkkosivustolla saatavilla olevaan hintataulukkoon.

(173) CCI katsoo, että sopimukset AMS:n kanssa tehtiin kannattavuuden saavuttamiseksi, koska niiden tarkoituksena oli parantaa lentoaseman vetovoimaa ja sen yleistä suhdetta Ryanairiin. CCI katsoo, että vuosien 2003–2018 liiketoimintasuunnitelma, jossa otettiin huomioon markkinointikustannukset arvioitaessa lentoaseman suhdetta Ryanairiin, osoittaa pitkän aikavälin kannattavuusnäkymien olemassaolon.

(174) Eri lentoyhtiöiden maksamien lentoasemamaksujen osalta CCI huomauttaa, että Ryanairin vapauttaminen valaistusmaksusta selittyy sillä, että lentoyhtiö liikennöi ainoastaan päivälentoja, joissa ei tarvita valaistusta.

(175) Tietyille lentoyhtiöille myönnettyjen lentoasemamaksujen alennusten osalta CCI katsoo, että alennusten ainoana tavoitteena oli uusien reittien avaaminen ja että alennukset olivat ajallisesti rajattuja ja syrjimättömiä. Lisäksi se toteaa, että lentoasemamaksuilla oli myönteinen vaikutus lentoaseman kannattavuuteen.

(176) CCI soveltaa Jet2:lle markkinointipalveluista maksettuihin summiin samoja perusteluja kuin edellä Ryanairin ja AMS:n osalta. CCI huomauttaa, että toisin kuin CRC väittää raportissaan, easyJet ei saanut mitään korvausta markkinointipalveluista.

(177) Julkisyhteisöjen lentoreittien liikennöinnistä maksamien taloudellisten tukien osalta CCI kiistää sen, että lentoaseman liiketoimintasuunnitelmassa olisi otettu huomioon markkinointisopimusten rahoittaminen paikallisten julkisyhteisöjen toimesta. Se katsoo, että kyseiset julkisyhteisöt ovat allekirjoittaneet nämä markkinointipalvelusopimukset osana yleishyödyllistä tehtäväänsä, joka on alueensa kehityksen edistäminen.

5.2 **Ryanairin ja AMS:n huomautukset**

(178) Ryanair kiistää aloittamispäätöksessä esitetyn komission analyysin. Ryanair katsoo, että komission olisi käytettävä vertailumenetelmää harkitsevan sijoittajan kriteeriä soveltaessaan. Ryanair myös toimitti useita vertailumenetelmään perustuvia rahoitustutkimuksia osoittaakseen, että Ryanairin ja La Rochellen lentoaseman väliset lentoasemapalvelusopimukset olivat markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia.

(179) Ryanair arvostelee myös komission päätöstä arvioida Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä sopimuksia kokonaisuutena. Ryanair kiistää myös sen, että CCI:n toteuttamat toimenpiteet olivat valtion toteuttamia tai että niissä olisi käytetty valtion varoja.

(180) Ryanair toimitti lisäksi taloudellisen tutkimuksen, jonka tarkoituksena oli osoittaa, että Ryanairin La Rochellen lentoaseman kanssa tekemät sopimukset olivat markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia, kun niitä tarkastellaan kannattavuuden lisääntymistä koskevalla ennakkoanalyysimenetelmällä. Tutkimuksen mukaan analyysissä ei pitäisi rajoittua sopimusten todelliseen kestoon, vaan siinä olisi otettava huomioon myös sopimusten teoreettinen kesto ottaen huomioon mahdolliset vaihtoehdot sopimusten voimassaolon jatkamiseksi itse sopimuksissa määrätyllä tavalla. Tutkimus perustuu Ryanairin liikennelukujen keskimääräisiin muutoksiin useilla muilla lentoasemilla, joilta se liikennöi.

([34]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, *Ranskan tasavalta* v. *komissio* (*Stardust*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(181) Ryanair katsoo myös, että AMS:n hinnat ovat markkinahintojen mukaisia ja että julkisen lentoaseman päätös ostaa AMS:n palveluja oli markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen.

(182) Ryanair toimitti myös taloudellisen selvityksen, jossa pyrittiin osoittamaan, että Ryanairin ja AMS:n kanssa tehdyt sopimukset olivat yhdessä tarkasteltuina (Ryanairin riitauttama lähestymistapa) markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia.

(183) Ryanair arvostelee lopuksi komission arviota AMS:n kanssa tehdyistä markkinointipalvelusopimuksista, jonka mukaan niiden ainoa arvo on Ryanairin kanssa matkustavien matkustajien määrän mahdollinen kasvu sopimusten voimassaoloaikana, jolloin sopimuksille ei niiden voimassaolon päättymisen jälkeen jää mitään arvoa. Ryanairin mukaan lentoasemapalvelusopimukset ja markkinointipalvelusopimukset tuottavat lisätuloja niiden voimassaoloaikana ja tulevaa arvoa niiden voimassaolon päättymisen jälkeen. Markkinointipalvelusopimusten tuleva arvo perustuu lentoaseman maineen paranemisesta johtuvaan liikenteen kasvuun sopimusten voimassaolon päättymisen jälkeen.

(184) Myös AMS kiistää komission analyysin. Ensinnäkin AMS katsoo, että sen markkinointipalvelusopimusten odotetut hyödyt lentoasemille eivät rajoitu pelkästään Ryanairia käyttävien matkustajien määrän kasvuun. AMS:n mukaan Ryanairin verkkosivuston kävijät, joihin sen mainonta todennäköisesti vaikuttaa, eivät ole yksinomaan Ryanairin asiakkaita ja käyttävät todennäköisesti muitakin lentoyhtiöitä. AMS huomauttaa myös, että tietyn lentoaseman ja Ryanairin välinen markkinointipalvelusopimus ei vaikuta lentoasemalta liikennöivien Ryanairin lentokoneiden täyttöasteeseen.

(185) AMS kiistää myös komission päätöksen arvioida Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä sopimuksia yhdessä. AMS selittää vielä, että Ryanairin verkkosivustolla julkaistava mainonta antaa lentoasemalle mahdollisuuden houkutella enemmän saapuvia matkustajia, jotka käyttävät todennäköisemmin rahaa kuin lähtevät matkustajat, ja siten lisätä lentoliikenteeseen liittymättömiä tulojaan.

5.3 **Muiden kolmansien huomautukset**

(186) Useat yksityishenkilöt ja Envol Vert -yhdistys ilmoittivat komissiolle kannattavansa aloitettua menettelyä ja tuomitsevansa Ryanairin saamat tuet. Jotkut yksityishenkilöt kyseenalaistavat myös La Rochellen lentoaseman tuottaman taloudellisen hyödyn todellisen laajuuden.

(187) Kaikki muut asianomaiset osapuolet korostavat La Rochellen lentoaseman panosta matkailun ja alueen talouden kehittämiseen. Ne korostavat myös, että lentoaseman sulkemisella olisi haitallinen vaikutus erityisesti tiettyjen asianomaisten osapuolten omaan taloudelliseen toimintaan.

(188) Angoulêmen CCI tuo esiin, että Angoulêmen ja La Rochellen lentoasemien välillä ei ole kilpailua.

(189) Poitou-Charentesin CCI ilmaisi tukensa Euroopan parlamentin päätöslauselmalle ([35]) alueellisten lentoasemien ja lentoliikennepalvelujen tulevaisuudesta Euroopan unionissa. Päätöslauselmassa pyritään tunnustamaan alueellisten lentoasemien rooli paikallistalouden kehittämisessä.

(190) Poitou-Charentesin alue korostaa, ettei se ole maksanut lentoasemalle suoria tukia, vaan ainoastaan CCI:lle, jotta tämä voisi hoitaa tehtävänsä menestyksekkäästi.

(191) UDOTSI katsoo, että on ratkaisevan tärkeää säilyttää rahoitus, jonka avulla rahoitusta saavat lentoyhtiöt voivat jatkaa ja laajentaa toimintaansa La Rochellen lentoasemalla. UDOTSI toteaa, että rahoituksen vähentäminen johtaisi matkailun vähenemiseen Charente-Maritimen alueella, millä olisi kielteinen vaikutus paikalliseen talouteen.

(192) La Rochellen kuntaliittymä ja Charente-Maritimen departementti huomauttavat, että niiden osallistuminen CCI:n kanssa tehtyjen markkinointisopimusten mukaisesti toteutettuihin markkinointikampanjoihin kuului niiden toimivaltaan ja oli niiden paikallisen kehitystehtävän mukaista. Kuntaliittymä toteaa, että se liittyi CCI:n kanssa samaan markkinointisopimukseen, minkä ansiosta AMS alensi hintojaan. Lopuksi kuntaliittymä toteaa myös, ettei

([35]) Euroopan parlamentin mietintö, annettu 10 päivänä toukokuuta 2012, alueellisten lentoasemien ja lentoliikenteen tulevaisuudesta EU:ssa (2011/2196(INI)).

sillä ole suoraa intressiä La Rochellen lentoaseman hallinnointiin, ja katsoo näin ollen, että sen rahoitusosuutta ei pitäisi sisällyttää lentoaseman liiketoimintasuunnitelmaan.

6. **RANSKAN KOMMENTIT JA HUOMAUTUKSET**

6.1 **Toimenpiteet lentoaseman hyväksi**

— *Lentoaseman yleinen etu*

(193) Ranskan mukaan lentoaseman kaikki toiminnot (mukaan lukien kaupallinen ilmailu) ovat yleishyödyllisiä palveluja ja erityisesti alueen talouden ja matkailun kehittämistä, joten mitään lentoaseman pitäjille myönnettyjä summia ei voida pitää valtiontukena.

— *Investointiavustukset*

(194) Ranska ei yhdy komission kantaan ([36]) asiassa *Aéroports de Paris* ([37]) annetun tuomion sovellettavuudesta ennen vuoden 2005 suuntaviivojen julkaisemista myönnettyihin infrastruktuuritukitoimenpiteisiin. Se katsoo, että on sovellettava vuoden 1994 suuntaviivoja ([38]) ja erityisesti niiden 12 kohtaa, jonka mukaan komissio ei valvo infrastruktuuritukia. Ranskan mukaan edellä mainitussa asiassa *Aéroports de Paris* annettuun tuomioon – jonka mukaan lentoaseman hallinnointi ja toiminta on määritelty taloudelliseksi toiminnaksi, ja joka koski suurta eurooppalaista keskuslentoasemaa ja oikeudellista kysymystä, joka ei liity lentoasemarahoitukseen – sisältyvää poikkeamista aiemmasta oikeuskäytännöstä ei näin ollen voitu katsoa sitovan suoraan jäsenvaltioita lentoasemainfrastruktuurin rahoittamisen osalta, kun taas ainoa tuolloin voimassa ollut teksti – vuoden 1994 suuntaviivat – osoitti selvästi, että lentoasemien infrastruktuurihankkeet olivat yleisiä talouspoliittisia toimenpiteitä, jotka eivät kuulu valtiontukien valvonnan piiriin. Lisäksi Ranska katsoo, että komission käytäntö oli vuoden 1994 suuntaviivojen mukainen ([39]). Tämän oikeudellisen epävarmuuden ilmapiirin vuoksi Ranska katsoo toimineensa ainoan tuolloin voimassa olleen asiakirjan eli vuoden 1994 suuntaviivojen mukaisesti.

(195) Lisäksi Ranska katsoo, ettei yksikään riidanalaisista investointituista ole omiaan vaikuttamaan kilpailuun ja että ne olisi näin ollen jätettävä komission tutkinnan ulkopuolelle.

(196) Ranskan mukaan investoinnit ovat harkitsevasti toimivan markkinataloussijoittajan periaatteen mukaisia. Ranska toteaa, että eri investointitoimenpiteet ovat olleet perusteltuja lentoaseman riittämättömään käsittelykapasiteettiin liittyvien kroonisten ongelmien vuoksi. Ranskan mukaan CCI päätti puuttua näihin rajoitteisiin investoimalla lentoaseman käsittelykapasiteetin lisäämiseen. Ranska esittää, että eri investointipäätökset määritettiin järjestelmällisesti ennusteselvitysten sekä vuosina 2000, 2002 ja 2008 etukäteen laadittujen liiketoimintasuunnitelmien tulosten perusteella. Näiden tutkimusten perusteella Ranska katsoo, että CCI toimi kohtuullisten oletusten perusteella päättäessään 21 päivänä helmikuuta 2003 tekemällään päätöksellä hakea rahoitusta edellä mainituilta eri viranomaisilta.

(197) Ranska katsoo, että sen investoinnit olivat rajallisia ja että lentoaseman toimintatapa investoinneissa oli taloudellisesta näkökulmasta aina hyvin harkittu, koska se odotti saturaatiopisteen saavuttamista ennen välttämättömien töiden toteuttamista.

([36]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 162 ja 163 kappale.

([37]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, *Aéroports de Paris* v. *komissio*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

([38]) Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan soveltaminen valtiontukiin ilmailualalla (EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5).

([39]) Komission päätös, tehty 30 päivänä maaliskuuta 1999, Italia, Elban saaren lentoasema, valtiontuki NN 638/1998 (EUVL C 67, 17.3.2004, s. 9); komission päätös, tehty 14 päivänä kesäkuuta 1999, Yhdistynyt kuningaskunta – Manchesterin lentoasema, valtiontuki NN 109/98 (EUVL C 65, 13.3.2004, s. 5), johdanto-osan 6 kappale.

(198) Toissijaisesti Ranska katsoo, että jos komissio katsoo, että tutkittavana olevat toimenpiteet ovat valtiontukea, sen olisi katsottava ne sisämarkkinoille soveltuviksi, koska toimenpiteet on myönnetty yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien tehtävien suorittamiseksi SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa säädettyjen edellytysten mukaisesti. Ranskan viranomaiset katsovat, että La Rochellen lentoasemaa kokonaisuudessaan voidaan pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna, koska sen päätehtävänä on varmistaa sen palveleman alueen saavutettavuus, mahdollistaa taloudellista ja sosiaalista kehitystä ja edistää matkailua.

(199) Ranska väittää vielä toissijaisesti, että infrastruktuurituki soveltuu sisämarkkinoille vuoden 2005 suuntaviivojen nojalla.

— *Toiminnan rahoitus*

(200) Ensinnäkin Ranska katsoo, että ilma-alusten palontorjuntaan ja luonnonvaraisista eläimistä johtuvien vaaratekijöiden ehkäisyyn liittyvät palvelut ovat julkisen viranomaisen toimivaltaan kuuluvia tehtäviä, jotka ovat olennaisia lentoasemien turvallisuuden kannalta, ja että ne olisi sen vuoksi jätettävä La Rochellen lentoasemaa koskevan komission tutkinnan ulkopuolelle.

(201) Ranska toteaa myös, että La Rochellen lentoasemalle myönnetty rahoitus ei ole omiaan vaikuttamaan kilpailuun SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla, joten arvioidut toimenpiteet eivät ole valtiontukea.

(202) Toissijaisesti Ranska katsoo, että jos komissio katsoo, että tutkittavana olevat toimenpiteet ovat valtiontukea, sen olisi katsottava ne sisämarkkinoille soveltuviksi vuoden 2014 suuntaviivojen perusteella.

6.2 **Lentoyhtiöiden hyväksi toteutetut toimenpiteet**

— *Jet2:n, Flyben ja Aer Arannin maksujen alennukset*

(203) Ranska toteaa, että Jet2-, Flybe- ja Aer Aran -lentoyhtiöihin sovellettu alennusjärjestelmä oli asteittain aleneva ja ajallisesti rajoitettu, ja sitä sovellettiin kaikkiin lentoyhtiöihin, jotka täyttivät 27 päivänä maaliskuuta 2008 tehdyssä CCI:n maksupäätöksessä asetetut ehdot.

(204) Ranskan mukaan tällainen alennus, joka on kaikkien saatavilla ja joka myönnetään rajoitetuksi ajaksi, ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea, koska toimenpide ei ole valikoiva eikä vaikuta kilpailuun.

— *Markkinoinnin tukitoimenpiteet*

(205) Ranska toteaa, että kasvavien alueellisten lentoasemien on edistettävä palvelujensa ja alueidensa tunnettuutta markkinointikampanjoiden avulla matkustajamääriensä lisäämiseksi.

(206) Lisäksi Ranska toteaa, että jos palvelusta maksetaan markkinahinta, komission käytännön mukaan valtiontukea ei voida todeta.

(207) Ranska korostaa markkinointipalvelujen markkinahinnan arvioinnin monitahoisuutta, jossa on otettava huomioon tarjotun palvelun täsmällinen luonne, valvontajärjestelyt, vaikutus liikenteeseen ja siitä saatavat hyödyt. Ranskan viranomaiset toivovat, että näistä käytännöistä tehdään kattava arviointi, jotta tiettyjä lentoasemia ei aseteta epäedulliseen asemaan muihin lentoasemiin verrattuna.

(208) Ranskan viranomaiset ovat yhtä mieltä aloittamispäätöksen johdanto-osan 205 ja 214 kappaleessa esitetystä komission näkemyksestä, jonka mukaan lentoasemapalvelusopimuksia ja markkinointipalvelusopimuksia on arvioitava yhdessä sekä siitä, että markkinointipalvelusopimusten rahoittaminen eri viranomaisten ja CCI:n toimesta vaatii yhtenäistä lähestymistapaa.

(209) Ranska katsoo, ettei se pysty osoittamaan, että Ryanairin/AMS:n kanssa tehdyt markkinointisopimukset ovat markkinataloudessa toimivan yksityisen sijoittajan periaatteen mukaisia, koska tämä periaate sulkee pois kaikki alueellisen kehityksen näkökohdat, kun taas paikallis- ja alueviranomaisten päätös osallistua näiden sopimusten rahoittamiseen perustui alueen kehittämiseen liittyviin näkökohtiin. Lisäksi Ranska katsoo, että markkinataloustoimijatesti soveltuu huonosti lentoasemille, joiden vuotuinen matkustajamäärä on alle miljoona ja joiden on otettava huomioon muita näkökohtia kuin niiden oma kannattavuus.

(210) Ranska korostaa lentoaseman toiminnan myönteistä vaikutusta alueen kehitykseen ja pitää siksi luonnollisena, että paikallis- ja alueviranomaiset, jotka pyrkivät kehittämään alueensa taloutta ja matkailua, käyttävät palveluja, joiden avulla ne voivat markkinoida lentoasemaa ja houkutella matkailijoita.

(211) Ranska panee merkille lentoaseman tuottamat taloudelliset hyödyt. Esimerkiksi vuonna 2010 matkustajat, jotka käyttivät halpalentoyhtiöitä lentääkseen La Rochellen lentoasemalle, käyttivät alueella noin 30 miljoonaa euroa.

(212) CCI:n osalta Ranskan viranomaiset perustelevat markkinointipalvelujen käyttöä seuraavasti: ”niiden seikkojen osalta, jotka saivat CCI:n tekemään tutkinnan kohteena olevat sopimukset, mahdollisuus sijoittaa La Rochellen lentoasemaa ja sen aluetta sekä kaikkia lentoaseman palvelemia kohteita koskevia mainoksia internetsivustolle, jolla on niinkin monta kävijää kuin Ryanairin sivustolla, tarjosi mahdollisuuden houkutella uusia asiakkaita, johon CCI luonnollisesti tarttui, koska se halusi lisätä lentoaseman liikennettä ja siten tuloja”. Ranska lisää, että ”La Rochellen lentoaseman näkökulmasta sen markkinointitukistrategia on tuottanut tulosta, koska se johti matkustajamäärän jyrkkään kasvuun kyseisenä ajanjaksona, mikä puolestaan johti lentoasemamaksujen ja lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen jatkuvaan kasvuun– –”.

(213) Markkinointipalveluista Jet2:lle maksettujen summien osalta Ranskan viranomaiset soveltavat samoja perusteluja kuin edellä Ryanairin/AMS:n osalta.

(214) Ranska huomauttaa myös, että toisin kuin CRC:n raportissa vuodelta 2008 ja komission aloittamispäätöksen johdanto-osan 39 kappaleessa esitetään, easyJet ei saanut rahoitusta markkinointi- tai mainontapalveluihin.

7. **TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI**

7.1 **Toimenpiteet lentoaseman hyväksi**

(215) Tässä osassa komissio arvioi 3.1 jaksossa kuvattuja erilaisia rahoitustukitoimenpiteitä, jotka on myönnetty lentoasemalle.

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

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

(217) Toimenpiteen katsominen valtiontueksi edellyttää siis seuraavien kumulatiivisten edellytysten täyttymistä:

— tuensaaja on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys, mikä tarkoittaa, että se harjoittaa taloudellista toimintaa;

— toimenpide rahoitetaan valtion varoista, ja se on valtion toteuttama;

— toimenpiteellä annetaan edunsaajalle valikoiva etu;

— toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

7.1.1.1 Yrityksen ja taloudellisen toiminnan käsitteet

a) Yleinen kehys

(218) Kuten komissio toisti vuoden 2014 suuntaviivoissa ([40]), asiassa *Aéroports de Paris* annetun tuomion päivämäärästä (12 päivä joulukuuta 2000) ([41]) lähtien lentoasemainfrastruktuurin rakentaminen ja sen toiminnan harjoittaminen on katsottava tehtäväksi, joka kuuluu valtiontukien valvonnan piiriin. Sitä vastoin viranomaiset saattoivat ennen kyseistä päivämäärää vallinneen epävarmuuden vuoksi katsoa perustellusti, että lentoasemainfrastruktuurin rahoitus ei ollut valtiontukea ja että sen vuoksi kyseisistä toimenpiteistä ei tarvinnut ilmoittaa komissiolle. Näin ollen komissio ei voi nyt kyseenalaistaa valtiontukisääntöjen perusteella rahoitustoimia, jotka on myönnetty ennen 12 päivää joulukuuta 2000.

([40]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 28 ja 29 kohta.
([41]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, *Aéroports de Paris* v. *komissio*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

(219) Tässä tapauksessa investointiavustukset myönnettiin 12 päivän joulukuuta 2000 jälkeen, samoin kuin mahdollinen toimintatuki, jonka tarkastelu kattaa 1 päivästä tammikuuta 2001 alkaneen ajanjakson. Ranskan viranomaiset eivät näin ollen voi vedota oikeudelliseen epävarmuuteen La Rochellen lentoaseman toiminnan luokittelemisessa muuksi kuin taloudelliseksi toiminnaksi, koska kyseiset toimenpiteet on toteutettu 12 päivän joulukuuta 2000 jälkeen.

(220) Kuten myös vuoden 2014 suuntaviivoissa todetaan, kaikki lentoaseman harjoittama toiminta ei välttämättä ole taloudellista toimintaa ([42]). Toiminta, joka kuuluu tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä yleensä kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan.

(221) Vuosina 2001 ja 2005 myönnetyt investointiavustukset (ks. taulukko 8) käytettiin erityisesti lähtö- ja tulohalliin, kiitotiehen, rullaustiehen ja ilma-alusten seisontapaikkoihin liittyvien investointien rahoittamiseen. Tätä infrastruktuuria ja laitteistoa ylläpitää kaupallisesti CCI, joka on lentoaseman pitäjä ja perii niiden käytöstä maksuja. Nämä investoinnit ovat näin ollen olennainen osa lentoaseman kaupallista toimintaa. Vuosina 2001–2005 myönnetyt investointiavustukset hyödyttivät näin ollen taloudellista toimintaa.

(222) Yrityksen ja taloudellisen toiminnan käsitteiden osalta voidaan todeta, että tämän lentoasemainfrastruktuurin rahoituksella ja mahdollisella toimintatuella rahoitettiin ensisijaisesti CCI:n pitämän lentoaseman kaupallisen toiminnan taloudellista toimintaa, joten ne kuuluvat valtiontukisääntöjen soveltamisalaan.

b) Erityistapaus, jossa tuet on myönnetty julkisen vallan vastuulle kuuluviin tehtäviin

(223) Kuten taulukosta 4 käy ilmi, muodollinen tutkintamenettely kattaa tuet (erityisesti FIATAlta), joilla rahoitettiin erilaisia turvatoimiin liittyviä investointeja, kuten ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastukseen tarkoitettuja tiloja ja laitteita, turvavalvottujen alueiden kulunvalvontaa sekä henkilöiden ja käsimatkatavaroiden turvatarkastuksia. Investoinneilla pyrittiin myös parantamaan turvallisuutta, sillä niillä ostettiin ajoneuvoja ilma-alusten palontorjunta- ja turvallisuuspalveluja varten. Nämä erinäiset tuet myönnettiin Ranskan lentoasemien julkisen vallan tehtävien yleisen rahoitusjärjestelmän mukaisesti (ks. johdanto-osan 32 kappale ja sitä seuraavat kappaleet).

(224) Komissio muistuttaa 2014 suuntaviivoissa unionin tuomioistuimen todenneen, että toiminta, joka kuuluu tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä yleensä kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan ([43]). Vuoden 2014 suuntaviivojen mukaan sellaiset lentoasematoiminnot kuin lennonjohto, poliisi, tulli ja ilma-alusten palontorjunta sekä toimet, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja investoinnit, jotka liittyvät näiden toimien harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin, eivät yleensä ole luonteeltaan taloudellisia ([44]).

(225) Vuoden 2014 suuntaviivoissa todetaan lisäksi, että jotta muun kuin taloudellisen toiminnan julkista rahoitusta ei luokiteltaisi valtiontueksi, sen pitäisi rajoittua ainoastaan toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen eikä se saa aiheuttaa perusteetonta syrjintää lentoasemien välillä. Suuntaviivoissa täsmennetään tämän toisen ehdon osalta, että jos tietyn oikeusjärjestyksen mukaan on tavanomaista, että siviililentoasemien on vastattava tietyistä siviililentoaseman toimintaan olennaisesti liittyvistä kustannuksista kun taas muilla siviililentoasemilla ei ole tätä velvoitetta, jälkimmäiset voivat saada etua riippumatta siitä, liittyvätkö kyseiset kustannukset toimintaan, joka yleensä katsotaan muuksi kuin taloudelliseksi toiminnaksi ([45]).

— *Rahoitettujen toimien muu kuin taloudellinen luonne*

([42]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 34 ja 35 kohta.
([43]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa C-118/85, *komissio* v. *Italia*, ECLI:EU:C:1987:283, 7 ja 8 kohta, ja yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 4.5.1988, *Bodson* v. *Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 18 kohta.
([44]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 35 kohta.
([45]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 36 ja 37 kohta.

(226) Ranskan lentoasemilla suoritettavien julkisen vallan tehtävien rahoitusjärjestelmästä, joka esitellään johdanto-osan 32 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa, rahoitetaan tehtäviä, jotka liittyvät siviili-ilmailun suojelemiseen siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta ([46]), poliisin toimintaan ([47]), pelastus- ja palontorjuntatoimintaan ([48]), lentoliikenteen turvallisuuteen ([49]) sekä ihmisen ympäristön ja luonnonympäristön suojeluun ([50]). Näiden toimintojen voidaan perustellusti katsoa kuuluvan julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle. Ranska voi näin ollen perustellusti pitää näitä tehtäviä julkisen vallan tehtävinä, jolloin ne eivät ole taloudellista toimintaa valtiontukilainsäädäntöä sovellettaessa. Se voi siksi myös säätää lentoasemien pitäjille näistä tehtävistä koituvien kustannusten korvaamisesta julkisilla varoilla edellyttäen, että tehtävävelvoite asetetaan kansallisessa lainsäädännössä ja että tämä julkinen rahoitus ei johda liiallisten korvausten maksamiseen tai lentoasemien väliseen syrjintään.

— *Tiukasti rajoitettu korvaus ja syrjimätön rahoitus*

(227) Johdanto-osan 32 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa olevasta kuvauksesta ilmenee, että Ranskan lainsäädännön mukainen järjestelmä perustuu tiukkoihin mekanismeihin, joilla kustannuksia valvotaan sekä etu- että jälkikäteen. Näin taataan se, että lentoasemien pitäjät saavat lentoasemaveron tai täydentävän järjestelmän kautta vain ja ainoastaan ne määrät, jotka ovat tarpeen kustannusten kattamiseksi.

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

(229) Tätä kansallista järjestelmää on sovellettu La Rochellen lentoasemaan tutkimusajanjakson alusta lähtien. Näin ollen tästä järjestelmästä saatu rahoitus ei ole lentoasemalle myönnettyä valtiontukea.

7.1.1.2 Valtion varat ja valtion toimenpiteeksi katsominen

(230) Seuraavat paikalliset julkisyhteisöt ja viranomaiset ovat myöntäneet tukia La Rochellen lentoaseman pitäjälle: Ranskan valtio, Poitou-Charentesin alue, Charente-Maritimen departementti, La Rochellen kuntaliittymä ja La Rochellen CCI:n yleispalveluyksikkö.

a) La Rochellen CCI:n yleispalveluyksikkö

(231) Sen määrittämiseksi, ovatko kauppa- ja teollisuuskamarien varat valtion varoja ja voidaanko niiden käyttö katsoa valtion toimenpiteeksi, komissio toteaa aluksi, että kauppa- ja teollisuuskamarit luokitellaan kauppalain L 710-1 §:ssä ”valtion välittäjätahoiksi”. Tarkemmin sanottuna kauppa- ja teollisuuskamarit ovat Ranskan lainsäädännön mukaan julkisia laitoksia. Voimassa olevan kauppalain L 710-1 §:ssä säädetään seuraavaa: ”Ranskan kauppa- ja teollisuuskamarien liitto, alueelliset kauppa- ja teollisuuskamarit, paikalliset kauppa- ja teollisuuskamarit sekä kauppa- ja teollisuuskamarien ryhmittymät ovat julkisia laitoksia, jotka ovat valtion valvonnassa ja joita hallinnoivat vaaleilla valitut yritysjohtajat”.

(232) Kauppalain L 710-1 §:ssä täsmennetään myös kauppa- ja teollisuuskamarien tehtävät: [Kauppa- ja teollisuuskamarien] verkoston ja kunkin siihen kuuluvan laitoksen tai departementin kamarin on edistettävä taloudellista kehitystä, alueen vetovoimaa ja aluesuunnittelua sekä tuettava yrityksiä ja yrittäjäjärjestöjä täyttämällä asetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti kaikki julkisen palvelun tehtävät ja niiden suorittamisen edellyttämät yleishyödylliset tehtävät.

([46]) Tähän ryhmään kuuluvat ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastus, matkustajien ja käsimatkatavaroiden turvatarkastus sekä turvavalvottujen alueiden kulunvalvonta.
([47]) Tähän ryhmään kuuluvat biometriseen tunnistamiseen perustuvat automaattiset rajatarkastukset.
([48]) Kuten edellä todetaan, nämä kolme ryhmää mainitaan vuoden 2014 suuntaviivoissa nimenomaisina esimerkkeinä toiminnasta, joka ei ole taloudellista.
([49]) Tähän ryhmään kuuluvat luonnonvaraisista eläimistä johtuvien vaaratekijöiden torjuntatehtävät.
([50]) Tähän ryhmään kuuluvat ympäristövalvontatoimenpiteet.

Verkoston jokainen laitos tai departementtikohtainen kamari voi tätä varten – sovellettavien alakohtaisten suunnitelmien mukaisesti – suorittaa seuraavia tehtäviä:

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

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

3. yritysten kansainvälisen toiminnan ja niiden tuotteiden viennin tukeminen ja neuvonta yhteistyössä 1 päivänä elokuuta 2003 annetun lain nro 2003-721 50 §:ssä tarkoitetun viraston kanssa;

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

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

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

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

(233) Edellä siteerattuun Ranskan kauppalain L 710-1 §:ään sisältyvä kauppa- ja teollisuuskamarien tehtäväkuvaus näin ollen osoittaa, että niiden tarkoituksena ja ensisijaisena tavoitteena on toteuttaa niille lain nojalla uskottuja yleishyödyllisiä tehtäviä, joista tärkeimmät ovat teollisuuden, kaupan ja palvelujen etujen edustaminen suhteessa julkiseen valtaan, paikallisten yritysten tukeminen sekä alueensa vetovoiman lisääminen ja aluesuunnittelun kehittäminen. Kauppa- ja teollisuuskamarien teollinen ja kaupallinen toiminta liittyy niiden yleishyödyllisiin päätehtäviin, ja sen tarkoituksena on tukea näiden tehtävien täyttämistä.

(234) Tämä lainsäädäntö on muuttunut siitä, kun se laadittiin vuonna 2005, mutta sen perusperiaatteet ovat pysyneet samoina. Myös ennen kauppalain L 710-1 §:n laatimista voimassa olleet säännöt perustuivat samoihin periaatteisiin. Kauppa- ja teollisuuskamarit, myös CCI, ovat siis koko tutkimusajanjakson ajan pysyneet lain mukaan perustettuina ja valtion valvomina julkisina laitoksina, joiden hallinnoinnista vastaavat vaaleilla valitut yritysjohtajat. Lisäksi niillä on valtion välittäjätahoina ollut koko ajan yleishyödyllisiä tehtäviä, joita ovat teollisuuden, kaupan ja palvelujen etujen edustaminen suhteessa muihin julkisen vallan edustajiin Ranskassa ja muissa maissa, alueensa vetovoiman lisääminen ja aluesuunnittelun kehittäminen sekä yritysten tukeminen.

(235) Komissio tähdentää vielä, että kauppalain R 712-2 §:n ja sitä seuraavien pykälien mukaan kauppa- ja teollisuuskamarit ovat valtion edustajien valvonnan alaisia. Valvovalla viranomaisella on tätä varten oikeus osallistua kauppa- ja teollisuuskamarien yleiskokousten kaikkiin istuntoihin ja pyytää lisäämään aiheita näiden kokousten esityslistoihin. Valvovalle viranomaiselle on myös ilmoitettava tiettyihin hallinnollisissa määräyksissä vahvistettuihin ryhmiin kuuluvista päätöksistä (jotka koskevat esimerkiksi talousarviota, lainanottoa, vakuuksien antamista kolmansille tai osallistumista yhdistysten tai liikeyritysten rahoittamiseen, luopumista tällaisesta rahoituksesta tai sen laajentamista). Etenkin alustavaa talousarviota, lisätalousarviota ja toteutunutta talousarviota koskevat päätökset ovat täytäntöönpanokelpoisia vasta, kun valvova viranomainen on hyväksynyt ne – vaikka hiljaisestikin.

(236) Lisäksi kauppa- ja teollisuuskamarien yleiset talousarviot sisältävät kauppa- ja yhtiörekisteriin merkityiltä yrityksiltä kannettuja verotuloja. Kauppa- ja teollisuuskamarien varat koostuvat siis erityisesti verovaroista (yleisen verolain 1600 §:ssä säädetty vero kauppa- ja teollisuuskamarien kulujen kattamiseksi), avustuksista tai koulutustoiminnasta ja liikenneinfrastruktuurien hallinnointitoiminnasta saatavista tuloista. Kauppa- ja teollisuuskamarien ei siis tarvitse kattaa kustannuksiaan pelkästään kaupallisilla tuloillaan. Tämä näyttäisi vahvistavan päätelmää siitä, että kauppa- ja teollisuuskamarien teollinen ja kaupallinen toiminta liittyy yleishyödyllisten tehtävien toteuttamiseen, ja sen tarkoituksena on tukea näiden tehtävien täyttämistä.

(237) Kaiken edellä esitetyn perusteella CCI:n kaltaisia kauppa- ja teollisuuskamareita on pidettävä viranomaisina, joiden kaikki päätökset on valtion keskushallinnon tai paikallisten ja alueellisten viranomaisten päätösten tavoin katsottava valtiontukea koskevassa oikeuskäytännössä ([51]) tarkoitetuiksi valtion päätöksiksi ja joiden varat ovat valtion varoja. Unionin yleinen tuomioistuin on myös vahvistanut tämän lähestymistavan useissa tuomioissaan, jotka koskevat Nîmesin, Angoulêmen ja Paun kauppa- ja teollisuuskamarien lentoyhtiöille myöntämiä tukia ([52]).

b) Paikalliset julkisyhteisöt

(238) Lentoasemalle tukea myöntäneiden paikallisten julkisyhteisöjen eli Poitou-Charentesin alueen, Charente-Maritimen departementin ja La Rochellen kuntaliittymän varat ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion varoja ([53]). Lisäksi tällaisten julkisyhteisöjen toiminta kuuluu kyseisen artiklan soveltamisalaan samalla tavoin kuin keskusviranomaisen toteuttamat toimenpiteet, jos kyseisessä säännöksessä säädetyt edellytykset täyttyvät ([54]). Näin ollen nyt käsiteltävässä asiassa tutkittujen alueellisten julkisyhteisöjen päätöksiä on siksi pidettävä valtiontukia koskevassa oikeuskäytännössä tarkoitettuina valtion (sanan laajassa merkityksessä) toimenpiteinä.

(239) Maksut Rochefortin lentoaseman hallinnoinnista ja toiminnasta suoritti lentoaseman sekayhtymä (Syndicat Mixte de l'Aéroport), joka koostui useista paikallisista julkisyhteisöistä ([55]), minkä vuoksi ne ovat myös valtion varoja, joiden myöntäminen on valtion toteuttama toimenpide.

c) Valtio

(240) "Julkisen vallan" tehtävien kattamiseen tarkoitetut tuet rahoitti FIATA, joka on valtion hallinnoima rahasto, tai ne rahoitettiin suoraan valtion talousarviosta, joten ne ovat valtion varoja, joiden käyttö on valtion toteuttama toimenpide.

(241) Infrastruktuurin kehittäminen on rahoitettu osittain EAKR:stä. Tämä rahoitus katsotaan valtion varoiksi, koska se myönnetään asianomaisen jäsenvaltion valvonnassa ([56]). Se on myös valtion toimenpide, koska Ranskan viranomaiset ovat päättäneet sen käytöstä.

(242) Näin ollen kaikki tämän tutkimuksen kohteena olevat La Rochellen lentoaseman hyväksi toteutetut toimenpiteet ovat valtion toteuttamia, ja ne on rahoitettu valtion varoista.

7.1.1.3 Valikoiva etu

(243) Jotta voidaan arvioida, onko valtion toimenpide SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua yritykselle myönnettyä tukea, on määritettävä, saako kyseinen yritys taloudellista etua, jonka avulla se voi välttyä maksamasta kustannuksia, jotka sen tavallisesti muutoin olisi maksettava omista varoistaan, tai saako se etua, jota se ei olisi

([51]) Esimerkiksi yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.1996, *Compagnie nationale Air France* v. *komissio*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 58–61 kohta, ja unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.5.2011, *Région Nord-Pas-de-Calais ja Communauté d'agglomération du Douaisis* v. *komissio*, T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 kohta.

([52]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 13.12.2018, *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, 85–89 kohta; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 13.12.2018, *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, 89 kohta; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 13.12.2018, *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, 97–106 kohta.

([53]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.5.2011, *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 kohta.

([54]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen määräys 6.3.2002, *Diputación Foral de Álava ym.* v. *komissio*, T-127/99, T-129/99 ja T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, 142 kohta.

([55]) Vuoteen 2007 asti sekayhtymään kuuluivat Charente-Maritimen valtuusto, Pays Rochefortaisin kuntaliittymä sekä Pays Royannaisin, Ile d'Oléronin, Sud Charenten ja Bassin de Marennesin kuntayhtymät.

([56]) EAKR:n varojen luokittelusta valtiontueksi ks. komission päätös, tehty 22 päivänä marraskuuta 2006, South Yorkshire Digital Region Broadband Project, valtiontuki N 157/2006 (EUVL C 80, 13.4.2007, s. 1), johdanto-osan 29 kappale, ja komission päätös, tehty 15 päivänä kesäkuuta 2006, Krievu Salan infrastruktuurin kehittämisestä satamatoimintojen siirtämiseksi pois kaupungin keskustasta, valtiontuki N 44/2010 (EUVL C 215, 21.7.2011, s. 21), johdanto-osan 69 ja 70 kappale.

saanut tavanomaisia markkinaedellytyksiä vastaavissa olosuhteissa ([57]). On myös selvitettävä, voidaanko toimenpidettä pitää julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä myönnettynä korvauksena, joka täyttää *Altmark*-tuomiossa vahvistetut kriteerit ([58]).

a) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun käsite ja *Altmark*-tuomion soveltaminen

(244) Aluksi on tutkittava, voidaanko toimenpiteitä, joita tarkasteltava, pitää todellisiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta myönnettävänä korvauksena julkisista palveluista.

(245) On syytä muistuttaa, että unionin tuomioistuin toteaa asiassa *Altmark* antamassaan tuomiossa, että julkisista palveluista maksettavat korvaukset eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklassa tarkoitettua valtiontukea, jos tuomiossa mainitut neljä edellytystä täyttyvät kumulatiivisesti. Ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen, ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi. Toiseksi parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi. Kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kohtuullinen voitto. Neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita sellaisessa julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä välineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä.

(246) Edellytysten soveltamiseksi on ensinnäkin tutkittava, onko kyseessä todellinen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu.

(247) Tässä tapauksessa Ranska katsoo, että lentoaseman hallinnointia kokonaisuudessaan olisi pidettävä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna. Ranska perusteli väitettään, jonka mukaan koko La Rochellen lentoaseman toiminta on todellista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua, lähinnä lentoaseman panoksella paikalliseen talouskehitykseen. Ranska katsoo, että CCI:n sen lentoasemayksikölle antamaa lentoliikenteen kehittämistehtävää ”voidaan pitää *Altmark*-oikeuskäytännössä tarkoitettuna julkisen palvelun velvoitteena”. Ranska toteaa, että tehtävänä oli ”alueen talouselämän ja matkailun kehittäminen”, joka Ranskan mukaan ”edellyttää i) paikallistalouteen tuloja ja työpaikkoja tuottavien matkustajavirtojen kasvattamista – – ja ii) lentoaseman vieressä sijaitsevan yritys- ja teollisuusalueen kehittämistä”. Ranska mainitsee useita tällä yritys- ja teollisuusalueella toimivia yrityksiä ja toteaa, että kauppalain L 170-1 §:n mukaan CCI:n ”tehtävänä on harjoittaa laitteiden, erityisesti satama- ja lentoasemalaitteiden, rakentamis- ja hallinnointitoimintaa” ([59]).

(248) Komissio ei yhdy tähän näkemykseen. Sen arvioimiseksi, onko lentoaseman hallinnointi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua, on tarkasteltava tämän toiminnan täyttämää yleisen edun mukaista tarvetta.

(249) Vuoden 2014 suuntaviivojen 69 kohdassa todetaan, että ”jotta toiminta voitaisiin katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi, sillä olisi oltava erityispiirteitä, jotka poikkeavat tavanomaisesta taloudellisesta toiminnasta”. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu on palvelu, jolla on muusta taloudellisesta toiminnasta poikkeavia erityispiirteitä ([60]), ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä tehtäviä hoitavat yritykset ovat yrityksiä, joille on annettu ”erityistehtävä” ([61]). Yleisesti ottaen ”julkisen palvelun erityistehtävän” uskominen yritykselle merkitsee sellaisten palvelujen tarjoamista, joita yritys ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ([62]).

([57]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.2.1990, *Ranska* v. *komissio*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 41 kohta.

([58]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, *Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg* v. *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Aloittamispäätöstä koskevat Ranskan huomautukset.

([60]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 10.12.1991, *Merci Convenzionali porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, 27 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.7.1997, *GT-Link A/S*, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, 53 kohta, ja yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, *Corsica Ferries France SA*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, 45 kohta.

([61]) Ks. erityisesti tuomio 27.3.1974, *BRT* v. *SABAM*, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

([62]) Ks. komission tiedonanto *Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen*, EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4, 46 ja 47 kohta.

(250) Vuoden 2014 suuntaviivojen 69 kohdassa todetaan myös, että ”viranomaisten ajama yleisen edun mukainen tavoite ei voi olla pelkästään tietyn perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetun taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehittäminen” ([63]). Lentoasema voi epäilemättä vaikuttaa myönteisesti paikallistalouden kehitykseen parantamalla alueen kulkuyhteyksiä etenkin, jos alue olisi eristyksissä ilman sitä. Pelkästään sillä, että lentoasema ja sen toiminta synnyttävät sekä suoria että välillisiä työpaikkoja ja vilkastuttavat paikallisten yritysten toimintaa, erityisesti matkailualalla, ei kuitenkaan voida katsoa olevan merkitystä sen ratkaisemiseksi, onko kyseessä todellinen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu.

(251) Näin ollen se, että La Rochellen lentoasema lisää osaltaan paikallistalouden elinvoimaisuutta, mihin Ranska erityisesti tukeutuu väittäessään, että kyseessä on todellinen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, ei ole merkityksellinen seikka, jos sitä tarkastellaan irrallaan lentoaseman merkityksestä alueen kulkuyhteyksien kannalta.

(252) Lisäksi suuntaviivojen 72 kohdassa todetaan, että ”[l]entoasemien osalta komissio katsoo, että perustelluissa tapauksissa koko lentoaseman hallinnointi voidaan katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi. [...] komissio katsoo, että tämä on mahdollista ainoastaan, jos lentoaseman mahdollisesti palveleman alueen osa olisi ilman lentoasemaa eristyksissä muusta unionin alueesta siinä määrin, että se vaikuttaisi haitallisesti sen sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen. Arvioinnissa olisi otettava huomioon muut liikennemuodot ja erityisesti suurnopeusjunapalvelut tai lauttaliikenteellä hoidetut merenkulkuyhteydet” ([64]).

(253) La Rochellen lentoaseman vaikutuksesta alueen kulkuyhteyksiin on todettava, että La Rochellesta on säännölliset rautatieyhteydet esimerkiksi Pariisiin ja Bordeaux'hon, joiden matkustusajat ovat noin kolme tuntia ja kaksi tuntia 30 minuuttia. Tieverkon osalta La Rochelle on lähellä moottoriteitä A837, A10 ja A83, jotka yhdistävät sen suoraan useisiin suuriin ranskalaisiin kaupunkeihin, erityisesti Bordeaux'hon ja Nantesiin. Näiden tietojen perusteella ei voida väittää, että osa La Rochellen lentoaseman mahdollisesti palvelemasta alueesta olisi ilman lentoasemaa eristetty muusta unionista siinä määrin, että se haittaisi sen sosiaalista ja taloudellista kehitystä.

(254) Ranskan huomautuksissa ei myöskään käsitellä aloittamispäätöksessä esitettyä huomautusta, jossa kyseenalaistetaan Ranskan väite, jonka mukaan La Rochellen lentoasema kokonaisuudessaan tarjoaa todellista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua. Komissio oli todennut, että La Rochellen lentoaseman hallinnointi ”sisältää myös toimintoja, jotka eivät liity suoraan lentoaseman ydintoimintoihin, kuten maa-alueiden ja rakennusten rakentamista, rahoitusta, käyttöä ja vuokrausta sekä toimistoja ja varastoja että lentoasemalla sijaitsevia hotelleja ja teollisuusyrityksiä varten sekä myymälöitä, ravintoloita ja pysäköintialueita varten. Vaikka Ranskan viranomaiset katsovat, että kaikki kyseessä olevat lentoasematoiminnot ovat julkisen palvelun velvoitteita, kaupallisesta toiminnasta saatavista tuloista ei ole erillistä kirjanpitoa.” Katsoessaan, että nämä toiminnot, jotka eivät liity suoraan lentoaseman ydintoimintoihin, kuuluvat julkisen palvelun velvoitteisiin, Ranska ei ole ottanut huomioon sitä, että toiminnoilla ei ole erityispiirteitä muihin taloudellisiin toimintoihin verrattuna ja että taloudelliset toimijat hoitavat samoja palveluja samassa laajuudessa tai samoilla ehdoilla lentoaseman ulkopuolella kuin lentoasemallakin. Kun Ranska katsoo, että lentoaseman kaikki toiminnot ovat julkisen palvelun velvoitteita, se on näin ollen tehnyt ilmeisen arviointivirheen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun määrittelemisessä.

(255) Komissio toteaa myös, että lentoasemaa koskevassa kirjanpidossa, erityisesti vuosien 2001–2014 rahoitussuunnitelmassa, ei tehdä eroa lentoaseman ydintoimintojen ja muiden toimintojen välillä. Päinvastoin vaikuttaa siltä, että tutkimusajanjaksolta kirjatut toimintatappiot kompensoitiin CCI:n yleispalveluyksikön maksamilla käteisennakoilla, jotka kuuluvat myös tämän päätöksen soveltamisalaan. Tarkoituksena oli tasapainottaa tilit erottelematta toisistaan lentoaseman ydintoimintoja.

(256) Kaiken edellä esitetyn ja Ranskan esittämien väitteiden perusteella komissio katsoo, että Ranska on tehnyt ilmeisen arviointivirheen esittäessään, että La Rochellen lentoaseman hallinnointi kokonaisuudessaan on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu. Erityisesti La Rochellen lentoaseman pitäjän toimintaa, joka muodostuu kaupallisten matkustajalentojen hoitamisesta lentoasemalla, ei voida pitää todellisena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna. Tästä seuraa, että koska tämän tarkastelun kohteena olevien rahoitustukien

([63]) Ks. myös komission päätös, tehty 16 päivänä marraskuuta 2004, Ranska, Projet de réseau de télécommunications haut débit des Pyrénées-Atlantiques (DORSAL), valtiontuki N 381/2004 (EUVL C 162, 2.7.2005, s. 5–6), johdanto-osan 53 kappale.

([64]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 72 kohta.

tarkoituksena oli lentoaseman koko toiminnan rahoittaminen, niitä ei voida pitää todellisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisesta maksettuina korvauksina.

(257) Vaikka La Rochellen lentoaseman koko hallinnointi tai osa siitä voitaisiin pätevästi määritellä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi, kyseiset toimenpiteet eivät kuitenkaan täyttäisi Altmark-tuomion kumulatiivisia edellytyksiä. Ne eivät täytä kyseisen tuomion ensimmäistä, toista ja neljättä edellytystä, kuten jäljempänä osoitetaan valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen annetun tiedonannon ([65]), jäljempänä 'SGEI-tiedonanto'. perusteella.

— *Yrityksen tehtäväksi on annettava selvästi määriteltyjen julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen (ensimmäinen kriteeri)*

(258) *Altmark*-tuomion mukaan edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selkeästi.

(259) Koska Ranska on tehnyt ilmeisen arviointivirheen luokitellessaan lentoaseman hallinnoinnin kokonaisuudessaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi ja koska tämän tutkimuksen kohteena olevia toimenpiteitä käytettiin lentoaseman toiminnan rahoittamiseen kokonaisuudessaan, ensimmäinen *Altmark*-kriteeri ei täyty.

(260) Lisäksi ensimmäisen *Altmark*-kriteerin täyttyminen edellyttää SGEI-tiedonannon ([66]) mukaan, että julkisen palvelun tehtävä annetaan yhdellä tai useammalla asiakirjalla, joka voi olla muodoltaan säädös tai sopimus sen mukaan, mitä jäsenvaltion lainsäädännössä edellytetään. Asiakirjassa tai asiakirjoissa on täsmennettävä ainakin julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto, asianomainen yritys ja tarvittaessa alue, asianomaisen viranomaisen yritykselle mahdollisesti myöntämien yksin- tai erityisoikeuksien luonne, korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit sekä järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin. Ainoat Ranskan esittämät toimet, jotka voisivat mahdollisesti täyttää tämän tehtävän, ovat kauppalain L 170-1 §, 21 päivänä helmikuuta 2003 ja 25 päivänä kesäkuuta 2004 tehdyt CCI:n päätökset sekä 30 päivänä maaliskuuta 1992 päivätyssä yleiskirjeessä nro 111 ([67]), jäljempänä 'yleiskirje nro 111', vahvistettu lentoaseman talousarvion hyväksymismenettely, joiden tarkoituksena on taata liiallisten korvausten välttäminen.

(261) Vaikuttaa kuitenkin siltä, ettei yhdessäkään näistä säädöksistä määritellä selkeästi julkisen palvelun velvoitteita. Säädöksissä ei etenkään täsmennetä julkisen palvelun velvoitteiden sisältöä ja kestoa eikä taloudellisen korvauksen laskenta- ja tarkistusmenetelmiä. Näin ollen säädökset eivät täytä ensimmäisen Altmark-kriteerin vaatimuksia, vaikka ei otettaisi huomioon sitä, että CCI:n lentoasemayksikölle asetetut velvoitteet eivät muodosta todellista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua.

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

(262) CCI:n lentoasemayksikön saamat kertaluonteiset avustukset ja takaisinmaksettavat ennakot ovat kaikki kertaluonteisia tukia, jotka on myönnetty yksi kerrallaan lentoaseman toimintatappioiden kattamiseksi. Ne eivät siis perustu etukäteen määriteltyihin laskentaparametreihin.

(263) On huomattava, että CCI:n lentoasemayksikön tehtävät kaudelle 2000–2012 on vahvistettu sen perussäädöksissä. Näissä asiakirjoissa ei kuitenkaan säädetty järjestelmästä, jonka mukaisesti CCI:lle maksettaisiin korvauksia etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi vahvistettujen parametrien perusteella.

([65]) Ks. komission tiedonanto *Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen* (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4).

([66]) Sama kuin edellä, 52 kohta.

([67]) Maaliskuun 30 päivänä 1992 päivätty yleiskirje nro 111, jossa vahvistetaan Ranskan kauppa- ja teollisuuskamarien liittoon, alueellisiin kauppa- ja teollisuuskamareihin, kauppa- ja teollisuuskamareihin sekä kauppa- ja teollisuuskamarien ryhmittymiin sovellettavat talousarvio-, kirjanpito- ja rahoitussäännöt.

(264) Ranskan mukaan yleiskirjeessä nro 111 vahvistettuun lentoaseman talousarvion hyväksymismenettelyyn sisältyvässä korvauksen vahvistamismenettelyssä ei myöskään säädetä mistään lentoaseman pitäjälle maksettavasta taloudellisesta korvausjärjestelmästä.

(265) CCI:n lentoasemayksikölle myönnetyt rahoitustuet eivät siis täytä toista *Altmark*-kriteeriä.

— *Oikeudenmukainen korvaus julkisen palvelun velvoitteista aiheutuneista kustannuksista (kolmas kriteeri)*

(266) Korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kohtuullinen voitto.

(267) CCI:n ei ole mahdollista maksaa lisäkorvausta alueen rahoittaman lisäinfrastruktuurin kaupallisesta käytöstä.

(268) Ranska toteaa, että tämä lisäinfrastruktuuri on tarpeen julkisen palvelun tehtävien hoitamiseksi ja että sen rakentaminen auttaa tasapainottamaan lentoaseman taloutta. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että nämä laitteet ovat olennainen osa lentoaseman taloudellista toimintaa ja että niiden tarkoituksena on erityisesti kehittää lentoasemaa. Näin ollen laitteet eivät täytä edellä kuvattua yleisen edun kriteeriä.

(269) Näin ollen korvaus ei täytä kolmatta *Altmark*-kriteeriä. Vaikka *Altmark*-kriteerit ovat kumulatiivisia ja yhdenkin niistä täyttymättä jääminen riittää siihen, että komissio ei voi sulkea pois lentoaseman pitäjän saaman edun olemassaoloa, komissio kuitenkin analysoi vielä neljännenkin *Altmark*-kriteerin.

— *Palveluntarjoajan valinta (neljäs kriteeri)*

(270) Neljännen *Altmark*-kriteerin mukaan myönnetyn korvauksen on oltava seurausta julkisesta hankintamenettelystä, jonka avulla on mahdollista valita se tarjouksentekijä, joka pystyy tuottamaan kyseiset palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin (ensimmäinen alakriteeri), tai vertailusta hyvin johdettuun ja riittävillä välineillä varustettuun keskivertoyritykseen (toinen alakriteeri).

(271) CCI:ta ei valittu lentoaseman pitäjäksi tarjouspyyntömenettelyn perusteella, eikä komissiolla ole tietoja, jotka osoittaisivat, että CCI:lle myönnettyjen rahoitustukien taso olisi voitu määrittää tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja riittävillä välineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä.

(272) CCI:n lentoasemayksikölle myönnetyt rahoitustuet eivät siis täytä neljättä *Altmark*-kriteeriä.

(273) Koska kaikki neljä *Altmark*-kriteeriä eivät täyty, lentoaseman pitäjän hyväksi toteutettuja eri toimenpiteitä ei voida pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta myönnettynä julkisen palvelun korvauksena. Komissio ei näin ollen voi tässä vaiheessa sulkea pois lentoaseman pitäjän saaman edun olemassaoloa.

b) Valikoivan taloudellisen edun olemassaolon arviointi

(1) Investointiavustukset

(274) Niiden yhteensä noin 3 miljoonan euron investointiavustusten osalta, jotka liittyvät uuteen lähtö- ja tulohalliin, kiitotien vahvistamiseen, pidentämiseen ja leventämiseen, rullaustien vahvistamiseen ja laajentamiseen, ilma-alusten seisontapaikkojen vahvistamiseen ja laajentamiseen sekä laskeutusaltaan rakentamiseen lentoaseman saattamiseksi vesilain mukaiseksi, Ranska ei ole esittänyt perusteluja tueksi näkemykselle, jonka mukaan kyseiset avustukset myöntäneet viranomaiset olisivat voineet odottaa investoinneilleen tuottoa, joka olisi todennäköisesti tyydyttänyt niiden sijassa toimineen markkinataloustoimijan. Vaikuttaa pikemminkin siltä, että eri viranomaiset ovat myöntäneet investointiavustukset alueellisen kehityksen edistämiseksi. Viranomaiset ovat siis hoitaneet julkisen palvelun tehtäviään.

(275) Edellä esitetyn perusteella investointiavustukset eivät täytä markkinataloustoimijatestiä. Näin ollen investointiavustuksista koitui taloudellista etua CCI:n lentoasemayksikölle. Näillä tuilla itse asiassa vähennettiin investointikustannuksia, jotka lentoasemayksikön olisi pitänyt maksaa, ilman että tuen myöntäneiden viranomaisten olisi ollut mahdollista saada riittävästi tuottoa investoinneilleen. Koska etua on koitunut vain yhdelle yritykselle, etu on lisäksi valikoiva.

(2) Takaisinmaksettavat ennakot

(276) On huomattava, että takaisinmaksettavat 8,77 miljoonan euron ennakot vastaavat CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemayksikölle myöntämiä korottomia lainoja. Ranskan mukaan ennakkomaksua olisi pidettävä käyttötilimaksuna, jonka osakkeenomistaja suorittaisi tytäryhtiölleen. Ranska lisää, että yksityinen osakas ei tee kannattavuusanalyysiä tällaisista ennakoista, koska kyse on lainoista, joiden tarkoituksena on mahdollistaa tytäryhtiön toiminnan kehittäminen osakkeenomistajan hyväksi. Ranskan mukaan tämä pätee sitäkin suuremmalla syyllä nyt käsiteltävässä asiassa, koska kyseessä on saman oikeushenkilön eli CCI:n osien välinen rahasiirto. Ranskan mukaan nämä ennakot eivät näin ollen aiheuttaneet CCI:lle taloudellista riskiä, koska se omistaa maa-alueet ja infrastruktuurit, joiden arvo ylittää ennakon määrän huomattavasti ([68]). Tällaisella väitteellä voi olla merkitystä vain siinä tapauksessa, että CCI olisi myöntänyt nämä ennakot La Rochellen lentoaseman toiminnan jatkamiseksi ja odottanut, että lentoasemasta tulee keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä kannattava, jolloin CCI voisi paitsi saada takaisin ennakot myös saada sijoitukselleen tuottoa, jolla korvattaisiin sidottu pääoma lentoaseman mahdollisesti saamilla voitoilla.

(277) Komissio pyysi tästä syystä Ranskalta selvitystä tuotoista, joita CCI saattoi odottaa saavansa myöntäessään takaisinmaksettavat ennakot. Ranska ei vastauksessaan ([69]) esittänyt mitään tutkimusta tai analyysia, jonka mukaan kyseisten tukien myöntämisestä olisi odotettavissa hypoteettista voittoa. Ranska vain viittasi asiakirjoihin, joissa vahvistetaan omistajan rooli lentoaseman pitkän aikavälin kehittämisen varmistamisessa kaikin keinoin.

(278) Myöntäessään takaisinmaksettavat ennakot CCI:lla ei ollut riittäviä takeita siitä, että lentoasematoiminta muuttuisi kannattavaksi ja lentoasemayksikkö voisi maksaa takaisin myönnetyt ennakot ja saavuttaa voittomarginaalin, joka korvaisi CCI:n yleispalveluyksikön sijoittaman pääoman. Takaisinmaksettavia ennakkoja on myönnetty vuodesta 2001 alkaen. Tuolloin lentoaseman kirjanpidollinen tulos oli jo negatiivinen. Ilman takaisinmaksettavia ennakkoja CCI:n lentoasemayksikön tulokset olisivat olleet vieläkin huonommat, mikä tarkoittaa, ettei CCI voinut odottaa saavansa tuottoa sijoittamalleen pääomalle.

(279) Kaiken edellä esitetyn perusteella on selvää, ettei CCI voinut pitää todennäköisenä, että se saisi lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä minkäänlaista korvausta pääomasta, jonka se oli sijoittanut myöntämällä lentoasemayksikölle ennakkoja. Sillä olisi jopa ollut perusteet epäillä vahvasti, että lentoasemayksikkö kykenisi koskaan maksamaan ennakot sille takaisin.

(280) Vaikka ennakkojen takaisinmaksun oli määrä alkaa vuonna 2014, lentoasemayksikön ei myöskään tarvinnut maksaa korkoa, jolla olisi asianmukaisesti korvattu CCI:n sille myöntämä laina.

(281) Kaiken edellä esitetyn perusteella CCI ei toiminut suhteissaan lentoasemayksikköönsä sellaisen markkinataloustoimijan tavoin, jonka toimintaa olisi voitu perustella uskottavilla ja dokumentoiduilla tuottavuusnäkymillä.

(282) Näin ollen takaisinmaksettavilla ennakoilla on annettu CCI:n lentoasemayksikölle taloudellista etua. Koska nämä edut hyödyttivät yhtä ainoaa yritystä, ne ovat lisäksi olleet valikoivia.

(3) CCI:n Rochefort Saint-Agnantin lentoasemalle tarjoamien palvelujen väitetty ylilaskutus

(283) Ranskan mukaan CCI:n Rochefort Saint-Agnantin lentoasemalle tarjoamien palvelujen väitetty ylilaskutus on perustunut Rochefortin CCI:n kanssa tehtyyn palvelusopimukseen. Ranskan mukaan CCI valittiin hallinnoimaan Rochefortin lentoasemaa kilpailutuksen perusteella 11 päivänä heinäkuuta 2001.

([68]) Ranskan 18 päivänä marraskuuta 2015 päivätty kirje.
([69]) Ranskan 26 päivänä toukokuuta 2014 päivätty kirje.

(284) Jos palvelujen myynti tapahtuu kilpailuun perustuvalla, avoimella, syrjimättömällä ja ehdottomalla tarjouskilpailumenettelyllä SEUT-sopimuksen julkisia hankintoja koskevien periaatteiden mukaisesti, voidaan olettaa, että myynti on markkinaehtojen mukaista ([70]).

(285) Tässä tapauksessa Ranska on esittänyt todisteet siitä, että tarjouspyyntö oli i) kilpailuun perustuva, koska kaikilla tarjoajilla oli mahdollisuus osallistua tarjouskilpailuun; ii) avoin, koska siitä ilmoitettiin lehdistössä ja kaikille tarjoajille tiedotettiin siitä asianmukaisesti; iii) syrjimätön, koska valintaperusteet olivat puolueettomat ja etukäteen määritetyt; ja iv) ehdoton, koska erityisiä ehtoja ei ollut. Lisäksi valintakriteeri oli sidottu hintaan.

(286) Edellä esitetyn perusteella komission käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että tarjouskilpailumenettely oli avoin, läpinäkyvä ja ehdoton. Näin ollen komissio päättelee, että CCI:n tarjoamien palvelujen hinta on itse asiassa markkinahinta, joka ei anna CCI:lle etua.

(4) CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemalle suorittamien palvelujen väitetty alilaskutus

— *Kausi 2001–2005*

(287) Komission käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että vuosien 2001–2005 maksut olivat kertakorvauksia ja että niille ei ollut puolueettomiin kriteereihin perustuvaa analyyttistä jakoperustetta. Vaikka Ranskan selitykset viittaavat siihen, että kertakorvaukset myönnettiin markkinaehdoin, useat seikat ja erityisesti analyyttisen jakoperusteen puuttuminen asettavat kyseenalaiseksi sen, että valtiontukea ei olisi maksettu.

(288) Erityisesti vuosina 2001–2005 CCI:n lentoasemayksikön CCI:n yleispalveluyksikön palveluista suorittamat maksut olivat noin 50 prosenttia alhaisemmat kuin samoista palveluista vuosina 2006–2012 suoritetut maksut (ks. taulukko 5), ja jakoperusteen käyttöönoton jälkeen ne kasvoivat jyrkästi. Analyyttisen jakoperusteen käyttöönotto vuodesta 2006 alkaen osoitti näin ollen, että CCI:n yleisen osaston tarjoamat palvelut olivat selvästi alihinnoiteltuja. Näin ollen komissio päättelee, että CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemalle vuosina 2001–2005 tarjoamien palvelujen väitetty alilaskutus antoi CCI:n lentoasemayksikölle valikoivan taloudellisen edun.

— *Kausi 2006–2012*

(289) Väitteen osalta, jonka mukaan CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemalle vuosina 2006–2012 suorittamat palvelut olivat alilaskutettuja, Ranska väittää, että CCI:n eri yksiköille yhteisistä palveluista, kuten kirjanpitoon, tietotekniikkaan ja henkilöstöön liittyvistä rakenteellisista palveluista, aiheutuvat kustannukset jaettiin näiden toimijoiden kesken analyyttisen jakoperusteen mukaisesti ja siten objektiivisin perustein. Ranska väittää myös, että CCI on tehnyt yksityiskohtaisen analyysin muuttuvien liiketoimintamäärien perusteella ja että jakoperuste on ollut täysin linjassa lentoaseman liikenteen muutosten kanssa. Lisäksi Ranska väittää, että jakoperusteen käyttö on tarkastettu vuosittain, koska yhteistilintarkastaja vahvistaa CCI:n tilinpäätöksen CCI-konsernin tilien konsolidoinnin johdosta.

(290) Komissio katsoo, että Ranska on osoittanut, että kaudella 2006–2012 otettiin käyttöön jakoperuste, joka perustui kuuteen objektiiviseen ja merkitykselliseen, CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemalle tarjoamien palvelujen mukaiseen kriteeriin:

— lentoaseman yleisen hallinnon osalta ”valittujen virkamiesten” alayksikön kustannukset on laskettu lentoaseman ohjauskomitean ja yleiskokouksen kokouksissa käsiteltyjen esityslistojen lukumäärän perusteella, ja saatua prosenttiosuutta sovellettiin CCI:n puheenjohtajiston kustannuksiin; pääosaston palveluista aiheutuvat kustannukset on laskettu sen ajan perusteella, jonka pääjohtaja on käyttänyt päätöksentekokokouksiin, henkilöstön edustajien kanssa pidettyihin kokouksiin, investointien seurantaan jne. Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että palvelut ovat perustuneet tarpeisiin ja niistä on laskutettu kustannusten mukaan. Lisäksi komission käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että jakoperustetta on sovellettu oikein.

([70]) Komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuen käsitteestä, 89 kohta ja sitä seuraavat kohdat (EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1).

— viestintä: palvelun kustannukset on laskettu kuhunkin CCI:n yksikköön käytetyn ajan perusteella;

— kirjanpito ja hallinnon valvonta: palvelun kustannukset on laskettu kirjanpitovientien prosenttiosuuden perusteella;

— IT: palvelun kustannukset on laskettu asennettujen IT-työasemien lukumäärän perusteella (ostot, ylläpito, laitteistojen ja ohjelmistojen kehittämisen analysointi ja toteutus jne.);

— henkilöstö: palvelun kustannukset on laskettu lentoaseman vakinaisen henkilöstön perusteella;

— hankepalvelu: palvelun kustannukset on laskettu suurten investointien (kuten lähtöhallin ja terminaalin laajentaminen) jälkeen hankepalvelun käyttämän ajan mukaan tapauskohtaisesti hankkeiden ja tarjouspyyntöjen määrien perusteella.

(291) Nämä kriteerit ovat objektiivisia ja merkityksellisiä, koska ne liittyvät käytettyyn aikaan ja tosiasiallisesti tehtyyn työhön.

(292) Lisäksi komissio katsoo Ranskan osoittaneen, että jakoperustetta on sovellettu oikein, koska jakoperusteita tarkistetaan joka vuosi mahdollisimman realistisen tuloksen varmistaminen. Tilintarkastajat tarkastavat myös kriteerien käsitteellistämisen ja valinnan sekä laskentamenetelmän.

(293) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemalle vuosina 2006–2012 tarjoamien palvelujen väitetty alilaskutus ei antanut lentoasemalle etua eikä näin ollen ole tukea.

(5) Eri paikallisten julkisyhteisöjen taloudelliset tuet La Rochellen lentoaseman toteuttamiin myynninedistämistoimiin

(294) Komissio katsoo, että paikallisten julkisyhteisöjen myöntämää taloudellista tukea La Rochellen lentoaseman toteuttamiin myynninedistämistoimenpiteisiin on pidettävä tukena lentoaseman toiminnan rahoittamiseen, ei lentoyhtiöiden rahoittamisena.

(295) Ranskan viranomaiset ja CCI katsovat sitä vastoin, että näitä osuuksia olisi pidettävä paikallisten julkisyhteisöjen tekeminä markkinointipalvelujen ostoina ja siten lentoyhtiöiden rahoituksena. CCI katsoo, että viranomaiset liittyivät markkinointisopimuksiin saavuttaakseen tavoitteet, jotka ne olivat asettaneet itselleen yleishyödyllisten tehtäviensä yhteydessä, ja erityisesti saadakseen AMS:ltä hinnanalennuksen yhteisostosta ([71]). Ranskan viranomaiset katsovat myös, että lentoasema toimi yhteishankintayksikkönä ([72]).

(296) Tosiseikkojen tarkastelu ei kuitenkaan vahvista Ranskan viranomaisten ja CCI:n esittämää versiota. Useat seikat viittaavat siihen, että paikallisten julkisyhteisöjen rahoitusosuuksia on pidettävä lentoaseman toiminnan rahoittamisena.

(297) Kuten vuoden 2014 suuntaviivoissa todetaan, ei ole epätavallista, että lentoaseman pitäjät tarjoavat lentoyhtiöille kannustimia markkinointituen muodossa. Tämä koskee erityisesti alueellisia lentoasemia, joiden voi olla suurten kaupunkien läheisyydessä sijaitsevia lentoasemia vaikeampi houkutella lentoyhtiöitä. Lentoyhtiöiden kanssa tehtyihin markkinointisopimuksiin liittyviä kustannuksia voidaan näin ollen pitää lentoaseman pitäjän tavanomaisina toimintakustannuksina ([73]). Näin ollen paikallisten julkisyhteisöjen rahoitusosuuksilla katettiin osa La Rochellen lentoaseman tavanomaisista toimintakustannuksista.

(298) Lisäksi paikallisten julkisyhteisöjen rahoitusosuudet myönnettiin La Rochellen lentoasemalle, joka käytti niitä taloudellisen toimintansa kehittämiseen tekemällä markkinointipalvelusopimuksia lentoyhtiöiden kanssa omaan lukuunsa. Myös seuraavat seikat osoittavat, että maksut eivät olleet paikallisten julkisyhteisöjen tekemiä markkinointipalvelujen ostoja.

([71]) CCI:n 10 päivänä kesäkuuta 2014 esittämät huomautukset, s. 27.
([72]) Ranskan viranomaisten 11 päivänä huhtikuuta 2018 päivätty muistio, s. 9.
([73]) Ks. komission päätös, annettu 11 päivänä marraskuuta 2016, SA.24221, Klagenfurtin lentoasema – Tuki Ryanairille ja muille lentoyhtiöille, johdanto-osan 237 kappale.

(299) Ensinnäkin, kuten 3.1.1.5 jaksossa todetaan, maksut maksettiin CCI:n sekä Charente-Maritimen departementin, La Rochellen kuntaliittymän ja Poitou-Charentesin alueen välisten sopimusten perusteella. Sopimuksissa ei täsmennetä, minkä tyyppisiä myynninedistämistoimia CCI:n tai palveluntarjoajien on toteutettava. Sopimuksissa ei etenkään mainita, että palveluntarjoajat ovat lentoyhtiöitä tai niiden tytäryhtiöitä. CCI toteaa 4 päivänä kesäkuuta 2012 esittämissään huomautuksissa myös, että ”lentoasema korostaa, että kun viranomaiset sitoutuvat tukemaan La Rochellen lentoaseman markkinointitoimenpiteitä, ne eivät aio sitoutua mihinkään tiettyyn markkinointipalvelujen tarjoajaan. Tämä käy riittävän selvästi ilmi niiden tekemistä markkinointisopimuksista, koska niissä ei edes mainita näiden palvelujen tarjoajan nimeä.” ([74]) Vaikuttaa siis siltä, että CCI:lla on voinut valita huomattavan vapaasti myynninedistämistoimet ja näiden palvelujen tarjoajat.

(300) Toiseksi CCI:n eri lentoyhtiöiden ja niiden tytäryhtiöiden kanssa tekemissä markkinointisopimuksissa ei mainita lainkaan paikallisten julkisyhteisöjen osallistumista CCI:n markkinointitoimenpiteiden rahoittamiseen.

(301) Lopuksi vaikuttaa siltä, että CCI teki joissakin tapauksissa markkinointisopimuksia lentoyhtiöiden kanssa ilman, että sillä olisi oikeudellisia takeita siitä, että se saisi tukea viranomaisilta. CCI esimerkiksi teki lentoyhtiöiden kanssa vuosina 2004–2006 useita markkinointisopimuksia, jotka perustuivat liiketoimintasuunnitelmaan, jonka mukaan Charente-Maritimen departementti myöntäisi vuosittain 144 500 euron taloudellisen tuen. Charente-Maritimen departementti ei kuitenkaan lopulta maksanut lainkaan taloudellista tukea.

(302) Nämä eri seikat osoittavat näin ollen, että eri paikallisten julkisyhteisöjen rahoitusosuuksia on pidettävä lentoaseman toimintakustannusten rahoittamisena.

7.1.1.4 Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

(303) Komissio esitti aloittamispäätöksessä epäilyjä La Rochellen lentoaseman ja muiden sen lähellä sijaitsevien lentoasemien, kuten Angoulêmen, Rochefortin ja Niortin lentoasemien, välisestä mahdollisesta kilpailusta.

(304) Vuoden 2014 suuntaviivojen 25 kohdassa lentoaseman vaikutusalue määritellään maantieteellisten markkinoiden rajaksi, joka on yleensä noin 100 kilometriä tai noin 60 minuutin matkustusaika autolla, linja-autolla, junalla tai suurnopeusjunalla. Suuntaviivojen 25 kohdassa todetaan kuitenkin, että tietyn lentoaseman vaikutusalue voi olla erilainen, ja kunkin lentoaseman erityispiirteet on otettava huomioon. Eri lentoasemien vaikutusalueen koko ja muoto vaihtelevat riippuen lentoaseman erityispiirteistä, mukaan lukien sen i) liiketoimintamalli, ii) sijainti ja iii) lentokohteet.

(305) Angoulêmen lentoaseman osalta komissio toteaa ensinnäkin, että lentoasema on yli kahden tunnin automatkan ja 150 kilometrin päässä La Rochellen lentoasemasta. Näiden kahden lentoaseman välinen etäisyys on näin ollen huomattavasti suurempi kuin vuoden 2014 suuntaviivojen 25 kohdassa tarkoitettu etäisyys. Tämä todennäköisesti jättää Angoulêmen lentoaseman La Rochellen vaikutusalueen ulkopuolelle. Komissio toteaa myös, että La Rochellen ja Angoulêmen lentoasemilla on suhteellisen erilaiset liiketoimintamallit. Tarkastelujaksolla (2001–2012) La Rochellen lentoaseman toiminta perustui pääasiassa halpalentoyhtiöiden, kuten Ryanairin ja easyJetin, harjoittamaan säännölliseen matkustajaliikenteeseen Euroopan kohteisiin (ks. johdanto-osan 29 kappale). Angoulêmen lentoaseman toiminta sen sijaan vaihteli huomattavasti kyseisenä aikana: i) vuosina 2004–2007 Angoulêmen ja Lyonin välillä liikennöitiin yhtä (julkisen palvelun velvoitteen alaista) säännöllistä kotimaanreittiä; ii) vuosina 2008–2009 Ryanair liikennöi yhtä säännöllistä reittiä Lontoon Stanstediin huhtikuusta lokakuuhun; iii) vuosina 2010–2011 Angoulêmen lentoasemalta ei liikennöity yhtään säännöllistä reittiä ([75]).

([74]) CCI:n 4 päivänä kesäkuuta 2012 esittämät huomautukset, 34 kohta.

([75]) Ks. Komission päätös, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, valtiontuesta SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), jonka Ranska on myöntänyt Angoulêmen kauppa- ja teollisuuskamarille, SNC-Lavalinille, Ryanairille ja Airport Marketing Services -yhtiölle (EUVL L 201, 30.7.2015, s. 48), johdanto-osan 15 ja 16 kappale.

(306) Komissio toteaa myös, että tarkastelujaksolla (2001–2012) Angoulêmen lentoasemalta liikennöityä kahta reittiä (Lyon ja Lontoon Stansted) liikennöitiin samaan aikaan myös La Rochellen lentoasemalta. Lontoon Stanstedin osalta komissio toteaa, että Ryanair liikennöi vuosina 2008–2009 kummaltakin lentoasemalta kyseiseen kohteeseen, mikä voi viitata siihen, että lentoyhtiöt pitävät niitä erillisinä markkinoina. Angoulêmeen suuntautuvan reitin sulkeminen ei myöskään johtanut siihen, että matkustajat olisivat siirtyneet La Rochellen ja Lontoon Stanstedin väliselle reitille.

(307) Näin ollen komissio katsoo, että La Rochellen lentoasema ei sijaitse Angoulêmen lentoaseman vaikutusalueella.

(308) Niortin ja Rochefortin lentoasemien osalta komissio toteaa, että ne sijaitsevat 60 minuutin automatkan (75 km) ja 50 minuutin automatkan (54 km) päässä La Rochellen lentoasemalta. Kuten johdanto-osan 304 kappaleessa todetaan, kunkin lentoaseman vaikutusalue voi kuitenkin olla erilainen, ja siinä on otettava huomioon myös lentoaseman muut erityispiirteet, kuten sen liiketoimintamalli ja lentokohteet. Liiketoimintamallin osalta voidaan todeta, että La Rochellen lentoaseman toiminta – joka perustuu pääasiassa Ryanairin ja easyJetin kaltaisten suurten kaupallisten lentoyhtiöiden säännölliseen matkustajaliikenteeseen – eroaa olennaisesti Niortin ja Rochefortin lentoasemien toiminnasta. Kuten Ranska on huomauttanut, Niortin ja Rochefortin lentoasemat on tarkoitettu pääasiassa ilmailukerhojen ja kevyiden ilma-alusten toimintaan, eivätkä ne palvele julkisen lentoliikenteen harjoittajia. Kummallakaan lentoasemalla ei myöskään ole palveluja säännöllisiä reittejä liikennöiville lentoyhtiöille ([76]), toisin kuin La Rochellen lentoasemalla, joka palvelee useita lentoyhtiöitä, jotka tarjoavat säännöllisiä reittejä eri kohteisiin Ranskassa ja Euroopassa.

(309) Näin ollen komissio katsoo, että Niortin ja Rochefortin lentoasemat eivät ole vaihtoehtoisia La Rochellen lentoasemalle suurten kaupallisten lentoyhtiöiden reittilentojen matkustajalentoasemana.

(310) Komissio katsoo kuitenkin, että La Rochellen lentoasema kilpailee muiden lentoasemien kanssa, myös niiden, jotka sijaitsevat sen vaikutusalueen ulkopuolella. EU:n lentoasemien pitäjät kilpailevat keskenään houkutellakseen lentoyhtiöitä. Lentoyhtiöt päättävät erilaisin perustein, mitä reittejä ne liikennöivät ja kuinka usein. Perusteita ovat potentiaalinen asiakaskunta, jonka ne voivat toivoa käyttävän näitä reittejä, mutta myös reittien eri päissä sijaitsevien lentoasemien ominaisuudet.

(311) Lentoyhtiöt kiinnittävät huomiota esimerkiksi tarjolla oleviin lentoasemapalveluihin, lentoaseman lähialueen väestöön tai taloudelliseen toimintaan, ruuhkiin, maaliikenneyhteyksiin sekä lentoaseman infrastruktuurin ja palvelujen käytöstä perittäviin maksuihin ja tällaiseen käyttöön sovellettaviin yleisiin kaupallisiin ehtoihin. Maksujen, kannustimien ja tukitoimenpiteiden taso on keskeinen tekijä sen vuoksi, että lentoasemalle myönnettyä julkista rahoitusta voidaan käyttää lentoyhtiöiden houkuttelemiseen ja se voi siten vääristää merkittävästi kilpailua.

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

(313) Näistä eri seikoista ilmenee, että La Rochellen lentoasemalle myönnetyt ja tämän tutkimuksen kohteena olevat eri toimenpiteet ovat saattaneet vahvistaa sen asemaa suhteessa muihin lentoaseman pitäjiin Euroopassa, koska niillä on annettu kyseiselle yritykselle taloudellista etua. Kyseiset tuet ovat näin ollen saattaneet vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

7.1.1.5 Päätelmä tuen olemassaolosta

(314) Julkisen vallan tehtäviä varten myönnetyt tuet ja CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemalle vuosina 2006–2012 tarjoamien palvelujen väitetty alilaskutus eivät ole valtiontukea. Investointiavustukset, CCI:n yleispalveluyksikön La Rochellen lentoasemalle vuosina 2001–2005 tarjoamien palvelujen alilaskutus, La Rochellen lentoaseman saamat takaisinmaksettavat ennakot ja paikallisten julkisyhteisöjen myöntämät tuet, joilla oli tarkoitus edistää La Rochellen lentoaseman myynninedistämistoimenpiteitä, ovat valtiontukea La Rochellen lentoasemalle.

([76]) Näihin palveluihin kuuluvat maahuolintapalvelut, turvapalvelut ja lentokoneiden tason 1 pelastus- ja palontorjuntapalvelut.

7.1.2 *Valtiontuen sääntöjenvastaisuus*

(315) Investointiavustukset, vuosien 2001–2005 alilaskutus, takaisinmaksettavat ennakot ja tuet, jotka CCI sai Charente-Maritimen departementilta, Poitou-Charentesin alueelta ja La Rochellen kuntaliittymältä myynninedistämistoimiin, toteutettiin ilmoittamatta ja siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

(316) EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen 28 päivänä marraskuuta 2005 tehdyssä komission päätöksessä 2005/842/EY, jäljempänä 'vuoden 2005 päätös', vahvistetaan edellytykset, joiden täyttyessä tietyt korvauksena julkisista palveluista myönnettävät tuet voidaan vapauttaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätystä ilmoitusvelvollisuudesta. Ranskan mukaan CCI:n lentoasemayksikölle myönnetyt toimenpiteet täyttävät nämä edellytykset. Komissio ei ole samaa mieltä.

(317) Ensinnäkään La Rochellen lentoaseman hallinnointia kokonaisuudessaan ei voida pitää todellisena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna, kuten johdanto-osan 261 kappaleessa on osoitettu. Koska edellä mainitut toimenpiteet myönnettiin lentoaseman hallinnoinnin rahoittamiseksi kokonaisuudessaan, ne eivät näin ollen täytä vuoden 2005 päätöksessä asetettuja edellytyksiä.

(318) Toiseksi, kuten edellä on todettu, vaikka lentoaseman hallinnointi kokonaisuudessaan voitaisiin luokitella yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi, mikään kyseisistä toimenpiteistä ei olisi julkisesta palvelusta maksettava korvaus, jonka parametrit on vahvistettu etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi. Kuten johdanto-osan 273 kappaleessa todetaan, kyseiset toimenpiteet eivät täytä *Altmark*-tuomion kriteerejä.

(319) Edellä esitetyn perusteella investointiavustukset, vuosien 2001–2005 alilaskutus, takaisinmaksettavat ennakot ja tuet, jotka CCI sai Charente-Maritimen departementilta, Poitou-Charentesin alueelta ja La Rochellen kuntaliittymältä myynninedistämistoimiin, ovat sääntöjenvastaista tukea.

7.1.3 *Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille*

7.1.3.1 Investointituen soveltuvuus

(320) Kyseessä olevat toimenpiteet koskevat eri viranomaisten (Poitou-Charentesin alue, Charente-Maritimen departementti ja La Rochellen kuntaliittymä) CCI:n lentoasemayksikölle myöntämiä investointiavustuksia sekä EAKR:n tukea. Kuten edellä on mainittu, nämä investointiavustukset vähensivät investointikustannuksia, joista CCI:n olisi tavanomaisissa oloissa pitänyt vastata, ja ovat näin ollen investointitukea.

(321) Investointituki myönnettiin ennen 4 päivää huhtikuuta 2014, jolloin vuoden 2014 suuntaviivojen soveltaminen alkoi. Suuntaviivojen mukaan komissio soveltaa lentoasemille myönnettyyn sääntöjenvastaiseen investointitukeen tuen myöntämisajankohtana voimassa olleita sääntöjä ([77]).

(322) Vuodesta 2005 alkaen myönnettyihin avustuksiin olisi sovellettava vuoden 2005 suuntaviivoja, jotka olivat tuolloin voimassa.

(323) Vuosina 2000–2005 myönnetyt avustukset myönnettiin kuitenkin CCI:n lentoasemayksikölle ennen vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantuloa, jolloin lentoasemille myönnettävälle investointituelle ei ollut erityistä soveltuvuuskriteeriä. Komission on näin ollen arvioitava kyseiset avustukset suoraan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella ja otettava huomioon asiaa koskeva päätöskäytäntönsä. On syytä muistaa, että lentoasemien pitäjille myönnettyjen tukien soveltuvuuden arviointia koskeva komission päätöskäytäntö vahvistettiin vuoden 2005 suuntaviivoissa. Sen vuoksi komissio katsoo, että vuosina 2000–2005 myönnettyjen avustusten soveltuvuutta sisämarkkinoille olisi arvioitava vuoden 2005 suuntaviivoissa vahvistettujen periaatteiden ja oikeuskäytännön ([78]) perusteella.

([77]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 173 kohta.

([78]) Unionin tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto) 22.9.2020, *Itävallan tasavalta* v. *komissio*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20 kohta.

(324) Lentoasemille myönnetyn valtiontuen on kaiken valtiontuen tavoin oltava tarpeen taloudellisen toiminnan kehittämisen edistämiseksi ja oikeassa suhteessa kyseiseen tavoitteeseen, jotta se voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Komissio tarkastelee siksi edellä esitettyjen vuoden 2005 suuntaviivoissa vahvistettujen edellytysten täyttymisen lisäksi tarpeellisuus- ja suhteellisuusedellytysten täyttymistä.

(325) Tuen tarpeellisuuden ja oikeasuhteisuuden toteamiseksi komission on myös varmistettava, että tuen määrä rajoittuu siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi ([79]).

a) Investointikustannusten tukikelpoisuus

(326) Komissio toteaa aluksi, että vuoden 2005 suuntaviivojen mukaan lentoasemien investointitukea voidaan myöntää vain investointikustannuksiin, jotka liittyvät lentoaseman varsinaiseen infrastruktuuriin (esim. kiitotiet, terminaalit ja asematasoalueet) tai välittömien tukitoimintojen varusteisiin (esim. sammutus- ja turvalaitteet). Tukikelpoisiin kustannuksiin eivät saa kuulua kustannukset, jotka aiheutuvat muuhun kuin lentoasemaan perustoimintaan suoraan liittyvästä kaupallisesta toiminnasta, kuten tilojen ja kiinteistöjen rakentamisesta, rahoituksesta, käytöstä ja vuokrauksesta paitsi toimisto- ja varastokäyttöön myös hotelleille ja lentoasemalla toimiville teollisuusyrityksille, myymälöille, ravintoloille ja pysäköintilaitoksille.

(327) EAKR:n, Poitou-Charentesin alueen, Charente-Maritimen departementin ja La Rochellen kuntaliittymän investointiavustukset, joiden arvo oli lähes 3 miljoonaa euroa, käytettiin rahoittamaan uuden lähtö- ja tulohallin rakentamista, kiitotien vahvistamista, pidentämistä ja leventämistä, rullaustien vahvistamista ja leventämistä, ilma-alusten seisontapaikkojen vahvistamista ja laajentamista sekä laskeutusaltaan rakentamista lentoaseman saattamiseksi vesilain mukaiseksi.

(328) Kiitotie, rullaustie, ilma-alusten seisontapaikat, laskeutusallas ja terminaali ovat osa lentoasemainfrastruktuuria ja kuuluvat johdanto-osan 218 kappaleessa määritellyn valtiontuen valvonnan piiriin. Näin ollen tämän infrastruktuurin investointikustannukset ovat tukikelpoisia.

b) Tuki edistää tietyn taloudellisen toiminnan kehitystä

(329) Investointiavustuksia käytettiin uuden lähtö- ja tulohallin rakentamiseen, kiitotien vahvistamiseen, pidentämiseen ja leventämiseen, rullaustien vahvistamiseen ja leventämiseen, ilma-alusten seisontapaikkojen vahvistamiseen ja laajentamiseen sekä laskeutusaltaan rakentamiseen lentoaseman saattamiseksi vesilain mukaiseksi.

(330) Kiitotietä on levennetty (45 metriä) ja jatkettu (115 metriä) ja rullaustietä ja ilma-alusten seisontapaikkoja mitoitettu uudelleen, minkä ansiosta La Rochellen lentoasemalla pystytään palvelemaan 100–200 matkustajapaikan lentokoneita, kuten B737- ja A320-lentokoneita. Näin pystytään tähtäämään uusille markkinoille, joilla näitä lentokoneita käytetään eniten (Iso-Britannia, Belgia, Iberian niemimaa), kun kenttää on mukautettu vastaamaan näiden koneiden erityisiä turvallisuusvaatimuksia. Tämä palvelee alueellisen talouden ja matkailun kehittämisen tavoitetta, jonka avulla La Rochellen lentoasemasta tehdään houkuttelevampi ja pyritään siten lisäämään alueen matkustajamääriä.

(331) Terminaalin laajentaminen on mahdollistanut sen mukauttamisen jatkuvasti kasvavaan liikenteeseen ja siten matkustajien palvelemisen hyväksyttävällä turva-, turvallisuus- ja mukavuustasolla, joissa oli aiemmin puutteita, kuten tammikuussa 2000 tehdyssä rakennuksia koskevassa tutkimuksessa todettiin. Tutkimuksessa todettiin, että lentoaseman läpi kulki ruuhka-aikoina 100 matkustajaa, mihin yleiset tilat oli selvästi alimitoitettu, mikä aiheutti ruuhkia ja viivästyksiä turvamenettelyissä ja siten lentokoneisiin nousemisessa ja niistä poistumisessa. Rahoitus on siten parantanut infrastruktuurin turvallisuutta ja toimintaa, mikä on välttämätöntä aluekehitystä ja matkailun lisäämistä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi.

([79]) Ks. komission päätös valtiontukiasiassa NN 26/2009, tehty 18 päivänä helmikuuta 2011 – Kreikka – Ioanninan lentoaseman laajennus, 69 ja 70 kohta. Ks. myös unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 18.1.2012, *Djebel* v. *komissio*, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, 122–123 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

(332) On myös huomattava, että La Rochellen lentoasema on tärkeä yhteys Euroopan ja La Rochellen alueen välillä. Lentoasema on tältä osin avainasemassa alueen talouden ja matkailun kehittämisessä. Lentoaseman puuttuminen La Rochellesta tai sen palvelukyvyn merkittävä väheneminen heikentäisivät todennäköisesti tätä roolia, koska erityisesti liikematkustajat haluavat yleensä minimoida matka-aikansa ja lentää takaisin samana päivänä. Tästä seuraa, että jos La Rochelleen ja sieltä pois matkustavat liikematkailijat joutuisivat käyttämään lentoasemaa, joka ei sijaitse kaupungin välittömässä läheisyydessä, tätä voitaisiin pitää taloudellisen toiminnan kehittymisen esteenä.

(333) La Rochellen lentoasema palvelee myös suuria matkailijavirtoja, mikä liittyy erityisesti Île de Rén ja sen rantakohteiden läheisyyteen. Tätä myönteistä vaikutusta arvioitiin vuonna 2008 julkaistussa CCI:n muistiossa, joka käsitteli hallittua kasvua koskevaa strategiaa. Muistiossa todetaan, että lentoaseman taloudellinen vaikutus taajama-alueeseen vastaa halpalentomatkustajien oleskelunsa aikana kuluttamaa rahamäärää (33 miljoonaa euroa vuonna 2007). Lisäksi lentoasemalla oli 167 työpaikkaa vuonna 2008. ODIT Francen vuonna 2008 julkaiseman lentoliikenteen ja matkailun kehitystä koskevassa raportissa esitettiin suhdeluku, jonka mukaan La Rochellen lentoaseman taloudellinen kokonaisvaikutus paikalliseen talouteen voitiin arvioida 100 miljoonaksi euroksi vuonna 2008.

(334) Näistä syistä CCI:n lentoasemayksikön saamat investointiavustukset edistivät La Rochellen ja sen alueen taloudellista kehitystä, kun otetaan huomioon lentoaseman vaikutus matkailuun ja taloudelliseen toimintaan yleensä.

(335) Näillä avustuksilla edistettiin myös alueen saavutettavuutta, erityisesti loma- ja liikematkailijoille. Tältä osin on huomattava, että La Rochellen lentoasema ei sijaitse samalla vaikutusalueella kuin Angoulêmen lentoasema (ks. johdanto-osan 305–307 kappale).

(336) Niortin ja Rochefortin lentoasemien osalta komissio katsoo, että ne eivät ole vaihtoehtoja La Rochellelle suurten kaupallisten lentoyhtiöiden säännöllisen matkustajaliikenteen lentoasemana (ks. johdanto-osan 309 kappale).

(337) Näin ollen investointituki, jonka avulla La Rochellen lentoasema voi lisätä palvelukapasiteettiaan, parantaa tietyssä määrin alueen saavutettavuutta, koska sen ansiosta matkustajien ja lentoyhtiöiden ei tarvitse valita vähemmän sopivaa, korvaavaa kenttää.

(338) Lisäksi La Rochellen ja Pariisin, joka on kansainvälisen liikenteen keskus, yhdistävä suurnopeusjunayhteys on suurinopeuksinen vasta Saint Pierre des Corps -asemasta alkaen, joten tällä liikennemuodolla matka Pariisiin kestää kolme tuntia. La Rochelle ei kuulu TGV Atlantique -hankkeeseen, joka yhdistää Poitiersin, Angoulêmen ja Bordeaux'n kaupungit suurnopeusjunilla.

(339) Näin ollen näyttää siltä, että vaikka lentoliikenteelle on vaihtoehtoisia liikennemuotoja, investointiavustukset ovat auttaneet parantamaan alueen saavutettavuutta ja taloudellista kehitystä.

c) Infrastruktuuri on tarpeen ja oikeasuhteinen tavoitteen kannalta

(340) Investoinneilla pyrittiin parantamaan toimintaa ja varmistamaan olemassa olevan infrastruktuurin optimaalinen käyttö erityisesti siksi, että osa infrastruktuurista ei ollut turvallisuuspuutteiden vuoksi käyttökelpoista, tai siksi, että investointi mahdollisti lentoaseman mukauttamisen matkustajamäärien ennakoitavissa olevaan kasvuun.

(341) Lentoaseman alimitoitetun ja riittämättömän kiitoradan laajentamiseen liittyvissä investoinneissa CCI:n lentoasemayksikkö tyytyi 115 metrin laajennukseen, joka riittäisi saavuttamaan johdanto-osan 330 kappaleessa esitetyt markkinatavoitteet eli mukautumaan lentokoneisiin, joiden kapasiteetti on enintään 200 paikkaa. Tätä laajennusta suositeltiin myös Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouestin tammikuussa 2000 tekemässä tutkimuksessa. Seuraavina vuosina kirjattu liikenne vahvistaa nämä havainnot.

(342) Kuten johdanto-osan 331 kappaleessa todetaan, investointiavustuksilla rahoitettua (samoin alimittaista) terminaalia koskeva työ ei johtanut merkittävään kapasiteetin kasvuun, vaan sen tarkoituksena oli ainoastaan varmistaa, että alimitoitettu infrastruktuuri pystyy käsittelemään nykyistä liikennettä ja selviytymään paremmin ruuhka-ajoista.

(343) Nämä investoinnit eivät näin ollen ylittäneet sitä, mikä oli tarpeen, jotta lentoasema pystyi jatkamaan nykyisen liikenteen sujuvaa käsittelyä, myös ruuhka-aikoina. Investoinnit olivat näin ollen tarpeellisia ja oikeasuhteisia asetettuun tavoitteeseen nähden.

d) Infrastruktuurin käyttöön liittyvät odotukset ovat keskipitkällä aikavälillä tyydyttäviä

(344) On huomattava, että vuosina 2005–2007 La Rochellen lentoaseman liikennemäärä vaihteli noin 120 000 ja noin 220 000 vuotuisen matkustajan välillä ja että liikenne on kasvanut jatkuvasti vuosien mittaan. Näin ollen sekä vuonna 2005 että vuonna 2007 oli kohtuullista odottaa merkittävää ja lisääntyvää käyttöä.

(345) Siksi nämä näkymät oikeuttivat investoinnit, joiden tarkoituksena oli pitää infrastruktuuri sellaisessa kunnossa, että se pystyi hoitamaan nykyisen liikenteen ja selviytyä lentoaseman vuotuisesta kasvusta lisäämättä kuitenkaan merkittävästi sen kapasiteettia.

(346) Tältä osin on muistutettava, että La Rochellen kiitotien laajennuksen tarkoitus oli mahdollistaa suuremman kapasiteetin lentokoneiden palveleminen ja mukautua tiettyjen lentokoneiden erityisiin turvallisuusvaatimuksiin, minkä lopullisena tavoitteena oli edistää alueelle matkustavien matkustajien määrän kasvua. Lisäksi terminaalin laajentaminen mahdollisti sen mukauttamisen liikenteen jatkuvaan kasvuun ja siten matkustajien palvelemisen hyväksyttävän turva-, turvallisuus- ja mukavuustason mukaisesti sekä ruuhkien ja viivästysten välttämisen turvamenettelyissä ja siten lentokoneisiin nousemisessa ja niistä poistumisessa. Investointiavustuksilla rahoitettiin kiitotien kunnostus- ja parannustöitä, joiden tarkoituksena oli pitää infrastruktuuri sellaisessa kunnossa, että olemassa olevien ilma-alustyyppien ja liikennemäärien käsittelyä voitiin jatkaa lisäämättä merkittävästi kapasiteettia, ja parantaa lentoaseman toimintaa ruuhka-aikoina. Näin ollen rahoitetun infrastruktuurin keskipitkän aikavälin käyttöodotukset olivat investointiavustuksia myönnettäessä tyydyttävät.

e) Tasavertainen ja syrjimätön oikeus infrastruktuurin käyttöön

(347) La Rochellen lentoasema on ilman erityisiä rajoituksia avoin eri lentoyhtiöille, jotka haluavat käyttää sitä. Infrastruktuuria voidaan näin ollen käyttää yhdenvertaisesti ja syrjimättömästi vuoden 2005 suuntaviivoissa tarkoitetulla tavalla.

f) Kauppaan kohdistuvan, yhteisen edun kanssa ristiriidassa olevan vaikutuksen puuttuminen

(348) Kuten edellä on mainittu, La Rochellen lentoasema on vuoden 2005 suuntaviivojen mukaan D-luokan lentoasema. Suuntaviivojen 39 kohdan mukaan ”pienille alueellisille lentoasemille (luokka D) myönnettävään rahoitukseen ei juuri liity riskiä kilpailun vääristymisestä tai siitä, että ne vaikuttaisivat kaupan kehitykseen yhteisön etujen kanssa ristiriitaisella tavalla”.

(349) Lisäksi johdanto-osan 304 ja 309 kappaleesta seuraa, että La Rochellen lentoasema ei kilpaile vaikutusalueellaan sellaisen toisen lentoaseman kanssa, jolla on sama liiketoimintamalli ja johon kyseiset toimenpiteet todennäköisesti vaikuttaisivat kielteisesti. Niortin ja Rochefortin lentoasemat palvelevat eri markkinasegmenttejä, minkä vuoksi ne ovat vähemmän sopivia vaihtoehtoja toisilleen. Angoulêmen lentoasema ei sijaitse La Rochellen lentoaseman vaikutusalueella.

(350) Kyseessä olevia investointiavustuksia ei myöskään käytetty rahoittamaan merkittävää kapasiteetin lisäystä, mikä olisi muuttanut lentoaseman luokittelua vuoden 2005 suuntaviivojen mukaisesti. Kyseessä olevien investointiavustusten pääasiallisena vaikutuksena oli näin ollen lentoaseman ylläpito, koska ilman näitä avustuksia se ei olisi voinut jatkaa toimintaansa tai olisi voinut jatkaa sitä vain huonommissa olosuhteissa. Avustukset eivät kuitenkaan johtaneet sellaisen uuden kapasiteetin luomiseen, joka olisi voinut kilpailla muiden lentoasemien kanssa, kuten taulukosta 11 käy ilmi.

Taulukko 11

Käytetty kapasiteetti matkustajamäärinä vuosina 2002–2010

Vuosi	Käytetty kapasiteetti
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

Lähde: Ranskan viranomaiset

(351) Investointiavustusten myöntämisen jälkeen ei tapahtunut merkittävää lentoyhtiöiden siirtymistä Angoulêmesta La Rochelleen, eikä mitään Angoulêmen reittejä lakkautettu ja korvattu uusilla reiteillä La Rochellesta samoihin kohteisiin.

(352) Ottaen huomioon kaikki kyseisten avustusten myönteiset ja kielteiset vaikutukset komissio katsoo, että investointiavustukset eivät vaikuttaneet kauppaan yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

g) Tuen tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus

(353) On tarpeellista ja oikeasuhteista investoida olemassa olevan infrastruktuurin toiminnan parantamiseen ja optimaaliseen käyttöön erityisesti silloin, kun osa infrastruktuurista on käyttökelvotonta, koska se ei täytä turvallisuusvaatimuksia ([80]) tai koska investoinnin avulla lentoasemaa voidaan mukauttaa matkustajamäärien ennakoitavissa olevaan kasvuun ([81]).

(354) Alimitoitettua kiitotietä, rullaustietä ja ilma-alusten seisontapaikkoja koskevien töiden osalta lentoaseman strategiana oli avata uusia reittejä ja kehittää liikennettä, mikä edellytti kyseisen infrastruktuurin laajentamista.

(355) Terminaalissa tehtyjen töiden osalta lentoaseman infrastruktuuri ei soveltunut matkustajaliikenteen jatkuvaan kasvuun, mikä aiheutti viivästyksiä ja ruuhkia. Lentoaseman laajentaminen oli näin ollen sekä tarpeellista että oikeasuhteista matkustajavirtojen käsittelyn kannalta.

(356) Investointiavustusten osuus 5 876 000 euron investoinnista oli 2 986 000 euroa, eli tuki-intensiteetti oli 50,8 prosenttia, mikä on hyväksyttävää lentoaseman luokka huomioon ottaen.

(357) Lisäksi kaikki käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että avustuksia voidaan pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina, koska CCI ei olisi voinut rahoittaa kyseisiä investointeja ilman avustuksia eikä sen rahoitusosuus olisi voinut olla merkittävästi suurempi kuin se oli.

(358) Jäljempänä olevassa taulukossa 12 esitetään yhteenveto La Rochellen lentoaseman nettotuloista vuosina 2002–2012 ja sen omarahoituskyvystä, joka on nettotulojen ja muiden kuin käteismaksujen (pääasiassa poistot sekä varaukset vastuita ja maksuja varten) summa. Omarahoituskyky muodostuu yrityksen toiminnan tuottamista summista, jotka ovat käytettävissä investointien, yrityksen käyttöpääoman, lainojen takaisinmaksun, säästöjen ja osakkeenomistajille maksettujen osinkojen rahoittamiseen.

([80]) Komission päätös, tehty 16 päivänä toukokuuta 2006, valtiontuesta NN 21/2006, Yhdistynyt kuningaskunta – City of Derry Airport (Derryn lentoasema) (EUVL C 272, 9.11.2006, s. 13), johdanto-osan 57 ja 58 kappale.

([81]) Komission päätös, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2010, valtiontuesta N 41/2010, Latvia – Valtiontuki Riian lentoasemainfrastruktuuriin tehtäviin investointeihin (EUVL C 143, 2.6.2010, s. 22), johdanto-osan 35–37 kappale.

Taulukko 12

La Rochellen lentoaseman nettotulot ja omarahoituskyky

(tuhatta euroa)

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

Lähde: Ranskan viranomaiset

(359) Taulukosta käy ilmi, että lentoasemalle kertyi tappioita vuosina 2002–2012. Lisäksi lentoaseman omarahoituskyky vaihteli kyseisenä ajanjaksona 298 000 eurosta –679 000 euroon vuodessa. Lähes kaikki investointiavustukset maksettiin vuosina 2004 ja 2005, ja lentoaseman omarahoituskyky oli vuonna 2004 vain –84 000 euroa ja vuonna 2005 5 000 euroa, mikä oli hyvin vähän verrattuna tehtyjen investointien kustannuksiin (investointien kokonaiskustannukset vuosina 2004 ja 2005 olivat 5 830 000 euroa) ([82]). Lentoaseman toiminta ei siis tuottanut riittävästi tuloja, jotta lentoasema olisi voinut osallistua merkittävällä osuudella kyseisten investointien rahoitukseen.

(360) Käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että lentoaseman taloudellinen tulos oli 19 000 euroa vuonna 2004 ja –334 000 euroa vuonna 2005. Lähes kaikki investointiavustukset maksettiin näinä vuosina. Näitä lukuja on verrattava lentoaseman nettotuloihin avustusten jälkeen: –738 000 euroa vuonna 2006 ja –559 000 euroa vuonna 2007. Jos kyseiset investoinnit olisi rahoitettu kokonaan tai edes suurimmaksi osaksi lentoaseman omista varoista, sen jo valmiiksi huomattavat tappiot olisivat siis kasvaneet merkittävästi.

(361) Koska lentoasema oli tuottanut tappiota jo pitkään, on epätodennäköistä, että CCI olisi voinut rahoittaa merkittävää osaa investoinneista kasvattamalla velkaansa, joka oli noin 226 000 euroa vuonna 2005 ja 341 000 euroa vuonna 2006 ([83]).

(362) Investointiavustukset olivat näin ollen tarpeellisia niiden rahoittamien investointien toteuttamiseksi. Niillä oli toisin sanoen kannustinvaikutus, koska CCI ei olisi toteuttanut investointeja ilman avustuksia. Ne olivat myös suhteellisuusperiaatteen mukaisia, sillä CCI ei olisi voinut osallistua investointien rahoitukseen merkittävästi suuremmalla osuudella.

h) Päätelmä investointitukien soveltuvuudesta sisämarkkinoille

(363) Edellä tässä jaksossa esitetyistä syistä komissio katsoo, että vuosien 2001–2005 investointiavustukset ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuvaa tukea.

(364) Tämä päätelmä perustuu vuoden 2005 suuntaviivoissa täsmennettyihin kriteereihin, jotka koskevat lentoasemille myönnettäviä investointitukia. Se ei rajoita La Rochellen lentoasemalle mahdollisesti myönnettävien uusien investointitukien myöhempää arviointia, jonka komissio mahdollisesti tulevaisuudessa tekee vuoden 2014 suuntaviivojen perusteella.

([82]) Taulukko, jonka Ranskan viranomaiset toimittivat 14 päivänä marraskuuta 2017 vastauksena kysymykseen 9.

([83]) CCI:n 14 päivänä marraskuuta 2017 antaman täydentävän lopullisen vastauksen liite 6 (liiketoimintasuunnitelma 2001–2014, lainanottoa ja muita rahoitusvelkoja koskeva kohta).

7.1.3.2. Toimintatuen soveltuvuus sisämarkkinoille

(365) Kuten edellä on osoitettu, Ranska on tehnyt ilmeisen arviointivirheen väittäessään, että La Rochellen lentoaseman hallinnointi kokonaisuudessaan oli yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu. Erityisesti La Rochellen lentoaseman pitäjän toimintaa, joka muodostuu kaupallisten matkustajalentojen palvelemisesta lentoasemalla, ei voida pitää todellisena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna. Siinä määrin kuin tämän tutkimuksen kohteena olevien rahoitustukien tarkoituksena oli lentoaseman koko toiminnan rahoittaminen, niitä ei voida pitää todellisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisesta maksettuina korvauksina.

(366) Kuten edellä on osoitettu, yksikään tämän tutkimuksen kohteena olevista rahoitustuista ei myöskään johtunut korvausjärjestelmästä, jonka parametrit olisi vahvistettu etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi ja johon kuuluisivat korvauksen valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät järjestelyt sekä järjestelyt liiallisten korvausten takaisin maksamiseksi ja välttämiseksi. Kyseiset tuet eivät näin ollen täytä kumulatiivisia edellytyksiä, jotka vahvistetaan julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevissa Euroopan unionin puitteissa ([84]), joita voidaan ajallisesti soveltaa käsiteltävään tapaukseen.

(367) Tästä seuraa, ettei kyseisten tukien voida katsoa soveltuvan sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

(368) Komissio tarkastelee käsiteltäviä tukia SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella.

(369) Kyseessä olevat toimenpiteet koskevat lentoaseman toimintaan liittyvää rahoitusta: nollakorkoiset takaisinmaksettavat ennakot, CCI:n yleispalveluyksikön La Rochellen lentoasemalle vuosina 2001–2005 tarjoamien palvelujen alilaskutus ja paikallisten julkisyhteisöjen myöntämät tuet, joilla oli tarkoitus edistää La Rochellen lentoaseman myynninedistämistoimenpiteitä.

(370) Nämä toimenpiteet ovat toimintatukea, koska niillä oli tarkoitus rahoittaa La Rochellen lentoaseman toimintaa eikä tiettyjä lentoaseman investointeja. Tämä toimintatuki on myönnetty sääntöjenvastaisesti ennen 4 päivää huhtikuuta 2014, jolloin vuoden 2014 suuntaviivojen soveltaminen alkoi. Vuoden 2014 suuntaviivoissa komissio ilmoitti soveltavansa niiden periaatteita kaikkiin käsiteltäviin tapauksiin, jotka koskevat lentoasemille myönnettyä toimintatukea, vaikka tuki olisi myönnetty ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 ([85]).

(371) Vuoden 2014 suuntaviivojen mukaan lentoasemille ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnetyn toimintatuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille kattamattomien toimintakustannusten koko määrän osalta edellyttäen, että 5.1.2 jaksossa vahvistetut edellytykset täyttyvät ([86]). Vuoden 2014 suuntaviivojen 5.1.2 jaksossa vahvistettuja edellytyksiä analysoidaan jäljempänä.

– *Tuet edistävät tietyn taloudellisen toiminnan kehitystä*

(372) Takaisinmaksettavat ennakot ja alilaskutus rahoittivat La Rochellen lentoaseman toimintavajetta ja mahdollistivat siten sen toiminnan jatkamisen. Paikallisten julkisyhteisöjen myöntämien tukien, jotka oli tarkoitettu tukemaan La Rochellen lentoaseman myynninedistämistoimia, tarkoituksena oli rahoittaa myynninedistämistoimia, joiden tavoitteena oli kehittää lentoaseman toimintaa.

(373) Kuten johdanto-osan 329 ja 332 kappaleessa on jo selitetty, La Rochellen lentoaseman toiminnalla on myönteinen vaikutus La Rochellen alueen taloudelliseen kehitykseen erityisesti matkailualalla.

(374) Vuoden 2014 suuntaviivojen mukaan paikallistalouden kehitys on yhteisen edun mukainen tavoite, joka voi oikeuttaa toimintatuen myöntämisen lentoasemalle ennen 4 päivää huhtikuuta 2014, jos tietyt edellytykset täyttyvät.

(375) On kiistatonta, että La Rochellen lentoasema on tuonut suuren matkailijavirran La Rochellen alueelle ja vaikuttanut myönteisesti alueeseen ja paikalliseen talouteen.

([84]) Komission tiedonanto *Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (2011)* (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 15).

([85]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 172 kohta.

([86]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 137 kohta.

(376) Tätä myönteistä vaikutusta arvioitiin vuonna 2008 julkaistussa CCI:n muistiossa, joka käsitteli hallittua kasvua koskevaa strategiaa. Muistiossa todetaan, että lentoaseman taloudellinen vaikutus taajama-alueeseen vastaa halpalentomatkustajien oleskelunsa aikana kuluttamaa rahamäärää (33 miljoonaa euroa vuonna 2007), ja esitetään lentoaseman tarjoamien työpaikkojen määrä (167 vuonna 2008).

(377) ODIT Francen vuonna 2008 julkaiseman lentoliikenteen ja matkailun kehitystä koskevassa raportissa esitettiin suhdeluku, jonka mukaan La Rochellen lentoaseman taloudellinen kokonaisvaikutus paikalliseen talouteen voitiin arvioida 100 miljoonaksi euroksi vuonna 2008. Lisäksi lentoasemalla oli 167 työpaikkaa vuonna 2008.

(378) Matkustajakohtaista kulutusta ja kokonaiskulutusta on laskettu vuosien 2006–2014 vuotuisissa tutkimuksissa seuraavin tuloksin:

Taulukko 13

Matkustajakohtainen kulutus ja kokonaiskulutus La Rochellen alueella

(euroa)

Vuosi	Kulutus matkustajaa kohti	Kokonaiskulutus
2006	336	17,8 miljoonaa
2007	471	33 miljoonaa
2008	367	27,4 miljoonaa
2009	Ei arvioitu	Ei arvioitu
2010	532,58	30 miljoonaa
2011	548,97	35 miljoonaa
2012	558,62	37 miljoonaa
2013	482,80	27,4 miljoonaa
2014	578,44	33 miljoonaa

Lähde: Ranskan viranomaiset

(379) Edellä olevasta taulukosta 13 käy ilmi, että lentoaseman taloudellinen vaikutus La Rochellen alueeseen kasvoi vuosina 2006–2014. Matkustajakohtainen kulutus oli 336 euroa vuonna 2006 ja kasvoi 578,44 euroon vuonna 2014.

(380) Vuoden 2014 suuntaviivoissa määrätään, että jos lentoasema sijaitsee samalla vaikutusalueella kuin toinen lentoasema, jolla on liikakapasiteettia, sen liiketoimintasuunnitelmasta, joka perustuu asianmukaisiin matkustaja- ja rahtiliikenteen ennusteisiin, on käytävä ilmi todennäköinen vaikutus liikenteeseen muilla kyseisellä vaikutusalueella sijaitsevilla lentoasemilla ([87]). La Rochellen lentoasema ei kilpaile vaikutusalueellaan sellaisen toisen lentoaseman kanssa, jolla on sama liiketoimintamalli. Niortin ja Rochefortin lentoasemat palvelevat eri markkinasegmenttejä, minkä vuoksi ne ovat vähemmän sopivia vaihtoehtoja toisilleen (ks. johdanto-osan 308 ja 309 kappale). Angoulêmen lentoasema ei sijaitse La Rochellen lentoaseman vaikutusalueella. Näin ollen voidaan päätellä, että La Rochellen liikenteen todennäköinen vaikutus naapurilentoasemiin on otettu huomioon ja merkittävä vaikutus on suljettu pois.

(381) Sen vuoksi komissio katsoo, että La Rochellen lentoasemalle myönnetty toimintatuki on edistänyt La Rochellen alueen taloudellisen kehityksen ja liikenneyhteyksien tavoitteita.

([87]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 114 kohta.

b) Tukitoimenpiteiden tarve ja valtiontuen tarkoituksenmukaisuus toimintavälineenä

(382) Toimintatuki oli tarpeen sen varmistamiseksi, että La Rochellen lentoaseman toiminta oli taloudellisesti kannattavaa ja että lentoasema jatkoi toimintaansa. Talousarvion kannalta kyseessä oleva tuki oli tarpeen, koska lentoasema ei ollut taloudellisesti kannattava ja sen kassavirta oli alijäämäinen. Lentoaseman tulosten valossa se ei olisi voinut rahoittaa enempää toimintaa omista varoistaan.

(383) Lisäksi vuoden 2014 suuntaviivoissa todetaan, että ”pienillä lentoasemilla voi nykyisissä markkinaolosuhteissa olla vaikeuksia varmistaa rahoitusta toiminnalleen ilman julkisia varoja” ([88]). Suuntaviivoissa täsmennetään, että lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on enintään 700 000 matkustajaa, eivät ehkä pysty kattamaan merkittävää osaa toimintakustannuksistaan. La Rochellen lentoasema on yksi pienemmistä lentoasemista, koska sen matkustajamäärän ei odotettu ylittävän 300 000 matkustajaa ennen vuotta 2020 eikä se ollut ylittänyt 200 000 matkustajaa ennen vuotta 2007.

(384) Vuoden 2014 suuntaviivojen mukaan on tutkittava, olisiko voitu käyttää muita, vähemmän vääristäviä poliittisia välineitä tai tukivälineitä ([89]). Kuten jo todettiin, lentoasema tuotti vuosina 2002–2012 (vuotta 2004 lukuun ottamatta) huomattavia toimintatappioita. Tässä tilanteessa oli vaikea kuvitella, että toiminnan jatkuminen ja tarvittava likviditeetti olisi voitu turvata muilla välineillä kuin toiminta-avustuksilla, joihin ei liittynyt takaisinmaksuvelvoitetta, jollaisia olivat markkinointitoimenpiteiden tuet, alilaskutus ja takaisinmaksettavat ennakot, joilla ei ollut tarkkaa eräpäivää ja joista ei peritty korkoa.

(385) La Rochellen lentoasemalle myönnetty toimintatuki oli näin ollen tarpeellista ja tarkoituksenmukaista.

c) Tuen kannustava vaikutus ja oikeasuhteisuus

(386) Vuoden 2014 suuntaviivojen mukaan on tarkistettava, olisiko lentoaseman taloudellisen toiminnan taso vähentynyt huomattavasti ilman tukea ja rajoittuiko tuki välttämättömään, joka tarvitaan tuetun toiminnan toteuttamiseksi ([90]).

(387) Koska La Rochellen lentoasema ei ollut taloudellisesti kannattava, sen toimintaa olisi supistettu huomattavasti sen talouden tasapainottamiseksi, tai lentoaseman toiminta olisi jopa lopetettu kokonaan ilman sen toimintakustannusten rahoittamiseen tarkoitettuja tukitoimenpiteitä. Tuella oli näin ollen vuoden 2014 suuntaviivojen 124 kohdassa tarkoitettu kannustinvaikutus.

(388) Lisäksi taulukosta 12 ilmenee, että eri toimintatuet rajoittuivat välttämättömään, joka tarvittiin toiminnan elinkelpoisuuden varmistamiseen, eivätkä ylittäneet sitä. Lukuun ottamatta vuotta 2004, jolloin kirjanpidollinen tulos oli positiivinen (19 000 euroa), lentoaseman kirjanpidollinen tulos oli aina negatiivinen, mikä viittaa siihen, että lentoaseman toimintatuki ei koskaan ylittänyt tasapainoisen tuloksen ylläpitämiseen tarvittavia määriä.

(389) CCI:n yleispalveluyksikön myöntämien takaisinmaksettavien ennakkojen taustalla oli puolestaan toimilupasopimuksen mukainen CCI:n velvoite esittää tasapainoinen lentoasemaa koskeva talousarvio. Ennakkojen määrästä päätettiin joka vuosi talousarvion laadinnan yhteydessä niin, että talousarviosta tuli tasapainoinen. Kauppa- ja teollisuuskamarien hallinnoimien lentoasemien talousarvion laadinnassa on noudatettava tiukasti määriteltyjä menettelyjä, jotta talousarvion tasapainottamiseksi tarvittavat julkiset rahoitusosuudet jäävät mahdollisimman pieniksi.

(390) Komissio katsoo näin ollen, että CCI:n lentoasemayksikön saamat erilaiset toimintatuet rajoittuivat välttämättömään.

d) Kilpailun vääristymistä ja kauppaan kohdistuvaa vaikutusta koskeva arviointi

(391) Vuoden 2014 suuntaviivojen mukaan komissio ottaa huomioon kilpailun vääristymät ja vaikutukset kauppaan arvioidessaan ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnetyn toimintatuen soveltuvuutta sisämarkkinoille ([91]).

([88]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 117 kohta.
([89]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 120 kohta.
([90]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 124 ja 125 kohta.
([91]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 131 ja 137 kohta.

(392) Yhdelle unionin lentoasemalle myönnetyillä tuilla voi olla kielteinen vaikutus kaikkiin muihin unionin lentoasemiin. Kaikki unionin lentoasemat kilpailevat keskenään lentoyhtiöistä unionin sisäisen lentoliikenteen sisämarkkinoilla. Kun on kyse toimintatuesta, jonka tarkoituksena on säilyttää lentoasema taloudellisesti kannattavana, tämän muihin lentoasemiin kohdistuvan yleisen vaikutuksen voimakkuus riippuu tuetun lentoaseman toiminnan laajuudesta, joka voidaan ilmaista matkustaja-, lentoyhteys- tai lentovuoromääränä.

(393) Tältä osin on huomattava, että La Rochellen lentoasema oli koko tarkastelujakson (2001–2012) ajan pieni lentoasema. La Rochellen lentoasema kuuluu verrattain pienten lentoasemien joukkoon, koska sen matkustajamäärän ei odotettu ylittävän 300 000 matkustajaa ennen vuotta 2020 eikä se ollut ylittänyt 200 000 matkustajaa ennen vuotta 2007. La Rochellen lentoaseman toiminnan volyymi oli siis vaatimatonta. Sille myönnetyn tuen yleinen vaikutus kaikkiin muihin lentoasemiin oli siis verrattain vähäinen.

(394) Yhdelle lentoasemalle myönnetyn toimintatuen vaikutukset johonkin toiseen lentoasemaan ovat kuitenkin sitä voimakkaammat, mitä lähempänä toisiaan kyseiset lentoasemat sijaitsevat. Etenkin jos yksi näistä lentoasemista sijaitsee toisen vaikutusalueella, ne kilpailevat erityisen voimakkaasti lentoyhtiöistä, jotka ovat kiinnostuneita liikennöimään kyseiselle alueelle. Jos kummaltakin lentoasemalta lisäksi liikennöidään samaan kohdekaupunkiin, lentoasemat kilpailevat kyseiseen kaupunkiin lentävistä matkustajista, jotka voivat valita kahden lähtölentoaseman välillä.

(395) Angoulêmen lentoasema ei sijaitse samalla vaikutusalueella kuin La Rochellen lentoasema (ks. johdanto-osan 305–307 kappale).

(396) Niortin ja Rochefortin lentoasemien osalta komissio katsoo johdanto-osan 308 ja 309 kappaleessa esitetyistä syistä, että kyseiset La Rochellen lentoasemalle myönnetyt tuet eivät ole omiaan vääristämään kilpailua Niortin ja Rochefortin lentoasemien kanssa.

(397) Tämän vuoksi kyseisellä toimintatuella oli vähäinen vaikutus La Rochellen lentoaseman naapurilentoasemiin.

(398) Komissio arvioi, että kun otetaan kokonaisuudessaan huomioon kaikki kyseisen tuen myönteiset ja kielteiset vaikutukset, se ei ole vaikuttanut kauppaan yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(399) Kun otetaan huomioon edellä esitetyt seikat, jotka koskevat tarkasteltavan tuen vaikutusta kilpailuun ja kauppaan, ja se, että tuki on edistänyt merkittävästi La Rochellen lentoaseman sijaintialueen taloudellista kehitystä vaikuttamalla myönteisesti paikalliseen matkailuun ja alueen liiketoimintaan, komissio katsoo, ettei kyseinen tuki ole vaikuttanut kilpailuun ja kauppaan yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

e) Päätelmä toimintatuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille

(400) Edellä esitetyn perusteella takaisinmaksettavat ennakot, kertaluonteiset toimintatuet, CCI:n yleispalveluyksikön La Rochellen lentoasemalle vuosina 2001–2005 tarjoamien palvelujen alilaskutus sekä myynninedistämistoimiin myönnetyt tuet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettua sisämarkkinoille soveltuvaa tukea.

(401) Tämä päätelmä perustuu vuoden 2014 suuntaviivojen mukaisiin erityisiin soveltuvuuskriteereihin, joiden perusteella arvioidaan lentoasemille ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnetyn toimintatuen soveltuvuutta sisämarkkinoille. Se ei rajoita La Rochellen lentoasemalle mahdollisesti myönnettävien uusien tukien myöhempää arviointia, jonka komissio mahdollisesti tulevaisuudessa tekee niiden vuoden 2014 suuntaviivoissa olevien sääntöjen perusteella, jotka koskevat 4 päivän huhtikuuta 2014 jälkeen myönnettyä tukea.

7.2 **Lentoyhtiöiden hyväksi toteutetut toimenpiteet**

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

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

(403) Toimenpiteen katsominen valtiontueksi edellyttää siis seuraavien kumulatiivisten edellytysten täyttymistä:

— tuensaaja on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys, mikä tarkoittaa, että se harjoittaa taloudellista toimintaa;

— toimenpide rahoitetaan valtion varoista, ja se on valtion toteuttama;

— toimenpiteellä annetaan edunsaajalle valikoiva etu;

— toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

7.2.1.1 Yrityksen käsite

(404) Sen ratkaisemiseksi, ovatko arvioitavat toimenpiteet valtiontukea, on selvitettävä, ovatko niiden edunsaajat Ryanair/AMS ja Jet2 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä. Nämä yhtiöt ovat kiistämättä yksiköitä, jotka tuottavat lentokuljetus- ja markkinointipalveluja. Ne siis harjoittavat taloudellista toimintaa.

7.2.1.2 Valtion varat ja valtion toimenpiteeksi katsominen

(405) Muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevien eri sopimusten yhtenä osapuolena olivat lentoyhtiöt ja toisena osapuolena CCI.

(406) Komissio huomauttaa aluksi, että arvioitaessa nimenomaisesti sitä, onko kyseessä olevien toimenpiteiden (eli kyseisten sopimusten nojalla myönnettyjen julkisten tukien) katsottava olevan valtion toimia, ei ole merkityksellistä tehdä eroa CCI:n, sen yleispalveluyksikön ja sen lentoasemayksikön välillä. CCI:n lentoasemayksikkö ei ole CCI:sta erillinen oikeushenkilö, ja kyseessä olevat sopimukset teki CCI:n puheenjohtaja tai ne tehtiin hänen valvonnassaan. CCI:n lentoasemayksikkö ei ole erillinen yksikkö, ja se voi tehdä itsenäisiä päätöksiä ainoastaan lentoaseman päivittäiseen hallinnointiin liittyvissä asioissa. Komissio katsoo näin ollen, että markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa on tarkasteltava yhdessä lentoasemayksikön ja koko CCI:n toimintaa suhteessa lentoyhtiöihin ja näiden tytäryhtiöihin. Komissio huomauttaa, että tätä lähestymistapaa on jo noudatettu sen päätöksentekokäytännössä ([92]).

(407) Kuten 7.1.1.2 jaksossa jo todettiin, CCI on viranomainen, jonka kaikkia varoja on pidettävä valtion varoina ja jonka kaikkia päätöksiä on pidettävä valtiontukea koskevassa oikeuskäytännössä tarkoitettuina valtion päätöksinä.

(408) CCI ja Ryanair toteavat huomautuksissaan, että CCI:n lentoyhtiöiden kanssa tekemiä sopimuksia ei voida katsoa valtion sopimuksiksi.

(409) Ryanair ja CCI kiistävät ensinnäkin sen, että kyseessä olevat eri toimenpiteet olisivat valtion toimenpiteitä, ja väittävät, ettei valtio vaikuta kauppa- ja teollisuuskamarien päätöksiin vaan toimii vain valvovassa roolissa. Ryanair ja CCI perustelevat väitteensä lähinnä sillä, että CCI:iden toimintaa ei ole integroitu valtion rakenteisiin, koska kaikki kauppa- ja teollisuuskamarien hallintoelinten jäsenet ovat elinkeinonharjoittajia tai kaupallisten yhtiöiden johtajia, eikä valtion edustajille ole varattu niissä mitään asemaa. Ryanair viittaa lisäksi korkeimman hallinto-oikeuden lausuntoon, joka näyttäisi osoittavan, että kauppa- ja teollisuuskamarit ovat itsenäisiä suhteessa valtioon. Lausunnossa todetaan, että ”vaikka kauppa- ja teollisuuskamarit ovat sidoksissa valtioon, koska kaikkien julkisten laitosten on oltava teknisesti sidoksissa johonkin oikeushenkilöön, tämä ei sinänsä tarkoita, että ne olisivat valtion määräysvallan alaisia”.

(410) Toisin kuin Ryanair ja CCI huomautuksissaan väittävät, sillä ei ole juurikaan merkitystä, että kauppa- ja teollisuuskamareita hallinnoivat kauppiaiden ja yritysjohtajien valitsemat henkilöt, eikä mitään tehtävää ole varattu valtion edustajille. Kauppa- ja teollisuuskamarit vastaavat tässä mielessä alueellisia julkisyhteisöjä, joita hallinnoivat valtiosta (sanan suppeassa merkityksessä) riippumattomat, vaaleilla valitut paikallisedustajat muiden viranomaisten nimittämien virkamiesten sijaan. Myös kansalliset parlamentit koostuvat vaaleilla valituista edustajista, mutta edustavat demokraattisessa valtiossa olennaista julkista valtaa.

([92]) Edellä alaviitteessä 12 mainittu Nîmesin lentoasemaa koskeva komission päätös, johdanto-osan 306 kappale.

(411) Lisäksi sillä, että valtio (sanan suppeassa merkityksessä) valvoo kauppa- ja teollisuuskamarien toimintaa, ei myöskään ole merkitystä, koska nämä julkisyhteisöt ovat itsekin viranomaisia. Kauppa- ja teollisuuskamarien tilanne on erilainen kuin julkisten yritysten, joiden osalta yhteisöjen tuomioistuin selvensi asiassa *Stardust Marine* antamassaan tuomiossa ([93]) valtiosta johtuvan toimenpiteen kriteerejä. Ensisijaisesti taloudellista toimintaa harjoittavan julkisen yrityksen toteuttaman toimenpiteen yhteydessä onkin ratkaistava, ovatko kyseistä yritystä valvovat viranomaiset olleet osallisia kyseisen toimenpiteen toteuttamiseen esimerkiksi siksi, että ne omistavat osan yrityksen pääomasta. Kauppa- ja teollisuuskamarin asema on toisenlainen, koska se on itse osa julkishallintoa, ”valtion välittäjätaho”, ja näin ollen viranomainen, joka on perustettu lailla edistämään yleistä etua. Sen ratkaisemiseksi, onko kauppa- ja teollisuuskamarin päätös valtion (valtiontukea koskevan oikeuskäytännön mukaisessa laajassa merkityksessä) päätös, ei siksi ole tarpeen selvittää, onko jokin toinen viranomainen (esimerkiksi valtio sanan suppeassa merkityksessä tai paikallinen julkisyhteisö) ollut osallisena siihen, että kyseinen päätös tehtiin. Tällainen päätös täyttää tosiasiassa väistämättä kriteerin, joka koskee toimenpiteiden luokittelua valtion toimenpiteiksi.

(412) Komissio on aiemmassa päätöksenteossaan hyväksynyt tämän lähestymistavan, ja se on vahvistettu oikeuskäytännössä. Komissio onkin todennut, että koska Varin kauppa- ja teollisuuskamari ”harjoittaa Ranskan lainsäädännön mukaisena julkisena laitoksena toimintaansa tietyllä maantieteellisellä alueella, sitä johtavat vaaleilla valitut jäsenet ja sillä on käytettävissään verovaroja, jotka on kannettu kauppa- ja yhtiörekisteriin merkityiltä yrityksiltä, se kuuluu komission direktiivissä 2000/52/EY tarkoitettujen ’julkisten viranomaisten’ ryhmään. Näin ollen ei komission mukaan ole tarpeen todeta, että toimenpide on *Stardust Maritime* -oikeuskäytännössä tarkoitettu valtion toimenpide” ([94]). Unionin yleinen tuomioistuin on vahvistanut tämän lähestymistavan viimeaikaisissa tuomioissaan, jotka koskevat Nîmesin CCI:n ja Paun CCI:n lentoyhtiöille myöntämiä tukia: ”komissio saattoi – – perustellusti katsoa kaikkien esitettyjen tosiseikkojen perusteella, että CCIPB:n kaltaisia kauppa- ja teollisuuskamareita oli pidettävä julkisina viranomaisina, joiden kaikki päätökset on valtion keskushallinnon tai alueellisten julkisyhteisöjen päätösten tavoin katsottava valtion päätöksiksi” ([95]). Tätä analyysia voidaan soveltaa CCI:hon nyt tarkasteltavassa asiassa.

(413) CCI katsoo myös, että nyt tarkasteltavassa asiassa La Rochellen lentoaseman toiminta on taloudellista toimintaa, jota harjoitetaan tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa yksityisten toimijoiden kanssa. Tämä väite on kuitenkin merkityksetön, koska mikään ei estä valtion elintä ([96]), kuten kauppa- ja teollisuuskamaria ([97]), harjoittamasta taloudellista toimintaa. Lisäksi, kuten edellä 7.1.1.2 jaksossa on osoitettu, kauppa- ja teollisuuskamareille laissa annetut yleishyödylliset tehtävät ovat niiden olemassaolon tarkoitus ja ensisijainen tavoite. Kauppa- ja teollisuuskamarien teollinen ja kaupallinen toiminta siis liittyy niiden yleishyödyllisiin päätehtäviin, ja sen tarkoituksena on tukea näiden tehtävien täyttämistä.

(414) Kaikista edellä esitetyistä syistä CCI:n ja Ryanairin väitteet ovat merkityksettömiä, ja CCI:n tekemien ja tämän tutkimuksen kohteena olevien eri sopimusten on katsottava olevan valtion toimenpiteitä, joihin on käytetty valtion varoja.

(415) Kaiken edellä esitetyn perusteella komissio näin ollen katsoo, että kyseisten sopimusten tekemiseen liittyy SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtion varojen käyttöä ja että kyseisten sopimusten tekemistä koskevat päätökset ovat valtion päätöksiä.

7.2.1.3 Valikoiva etu Buzzille ja easyJetille

(416) Kuten 3.2.2.3 jaksossa todetaan, Buzzin osalta Ranska selvensi, että CRC:n raportissa mainitut Buzzin myynninedistämistoimet ja viestintämenot liittyivät itse asiassa viestintätoimiin, jotka toteutettiin Maison de la Francen eikä Buzzin kanssa tehdyn sopimuksen perusteella. Nämä myynninedistämistoimet eivät myöskään liittyneet Buzziin. Muodollinen tutkintamenettely poisti näin ollen komission epäilyt Buzzille mahdollisesti myönnetyn tuen olemassaolosta.

([93]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, *Ranska* v. *komissio*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 52 kohta.

([94]) Ks. komission päätös, tehty 22 päivänä kesäkuuta 2006, valtiontukiasiassa N 563/2005 – Ranska – Ryanairille Toulonin ja Lontoon välisen lentoliikenteen harjoittamiseksi myönnettävä tuki (EUVL C 204, 26.8.2006, s. 4), johdanto-osan 16 kappale.

([95]) Ks. edellä alaviitteessä 53 mainittu tuomio asiassa *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-53/16, 85–89 kohta. Ks. edellä alaviitteessä 53 mainittu tuomio asiassa *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-165/15, 101 kohta.

([96]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 23.4.1991, *Höfner ja Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, 21 kohta.

([97]) Ks. edellä alaviitteessä 53 mainittu tuomio *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-53/16, 90 ja 91 kohta.

(417) Kuten 3.2.2.4 jaksossa todetaan, easyJetin osalta Ranska selvensi, että toisin kuin CRC:n raportissa kerrottiin, easyJet ei saanut rahoitusta markkinointi- tai mainontapalveluihin. Muodollinen tutkintamenettely poisti näin ollen komission epäilyt easyJetille mahdollisesti myönnetyn tuen olemassaolosta.

7.2.1.4 Flyben ja Aer Arannin CCI:n kanssa tutkimusajanjaksolla tehdyistä sopimuksista saama valikoiva etu

(418) Lentoyhtiöiden Flybe ja Aer Arann kanssa tehdyt sopimukset johtivat huomattaviin alennuksiin maksuista, mikä antaa edun näille lentoyhtiöille.

(419) Sopimukset tehtiin CCI:n 27 päivänä maaliskuuta 2008 tekemässä maksuja koskevassa päätöksessä vahvistettujen ehtojen mukaisesti. Päätöksessä määrättiin lentoliikennemaksujen asteittain alenevasta alennuksesta, joka on rajoitettu kolmeen vuoteen uusien reittien avaamiseksi tai olemassa olevien reittien liikennöinnin jatkamiseksi talvikaudella.

(420) Vaikuttaa siltä, että alennusjärjestelmää sovellettiin kaikkiin lentoyhtiöihin, jotka liikennöivät tai halusivat liikennöidä La Rochellen lentoasemalta ja jotka täyttivät 27 päivänä maaliskuuta 2008 tehdyssä maksuja koskevassa päätöksessä asetetut ehdot. Kaikilla lentoyhtiöillä oli mahdollisuus hyötyä näistä alennuksista uusien reittien avaamiseksi tai olemassa olevien reittien liikennöinnin jatkamiseksi talvikaudella. Mikään ei myöskään viittaa siihen, että nämä ehdot olisivat rajoittaneet alennukset koskemaan vain tiettyjä lentoyhtiöitä.

(421) Koska alennusjärjestelmä on suunniteltu ja sitä on sovellettu syrjimättömällä tavalla, Flyben ja Aer Arannin saama etu ei ole valikoiva ([98]). Näin ollen Flybehen ja Aer Aranniin sovellettu alennusjärjestelmä ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea, koska valikoivuutta koskeva edellytys ei täyty.

7.2.1.5 Ryanairin/AMS:n ja Jet2:n CCI:n kanssa tutkimusajanjakson aikana tehdyistä sopimuksista saama etu

(422) Siltä osin kuin on kyse Ryanairin vapauttamisesta kiitotien valaistusmaksuista, muodollisessa tutkintamenettelyssä selvisi, että vapautus johtui siitä, että Ryanair liikennöi vain päivisin eikä näin ollen tarvinnut valaistusta. Tästä vapautuksesta ei näin ollen koidu Ryanairille taloudellista etua.

(423) Ryanairin kanssa tehdyissä peräkkäisissä sopimuksissa ja erityisesti sopimuksessa 1 sovittujen maahuolintapalvelujen osalta muodollinen tutkintamenettely poisti komission epäilyt näiden palvelujen tosiasiallisesta olemassaolosta. Kuten johdanto-osan 72 kappaleessa todetaan, CCI toimi ainoastaan välittäjänä Ryanairin ja Atlantican (maahuolintayhtiö) välillä, ja sopimuksessa 1 ainoastaan täsmennettiin Atlantican vahvistamat hinnat. Ryanairin kanssa tehdyissä peräkkäisissä sopimuksissa sovitut maahuolintapalvelut eivät näin ollen antaneet Ryanairille mitään taloudellista etua.

(424) Muiden toimenpiteiden osalta komission olisi lähtökohtaisesti tutkittava, olisiko tavanomaisissa markkinatalousolosuhteissa toimiva lentoaseman pitäjä tehnyt samanlaisissa olosuhteissa kaupallisia sopimuksia, jotka ovat samankaltaisia tai samanlaisia kuin CCI:n tekemät sopimukset, jotta se voi määrittää, annettiinko tehdyillä sopimuksilla etuja asianomaisille lentoyhtiöille.

(425) Kyseisiä sopimuksia arvioitaessa on syytä muistaa, että sekä tuen sisältymistä kyseisiin sopimuksiin että sen määrää on arvioitava sopimusten tekohetkellä vallinneen tilanteen mukaan ([99]). Jotta siis voitaisiin määrittää, toimiko lentoaseman pitäjä kuin harkitseva markkinataloussijoittaja, jota ohjaavat tuottavuusnäkymät ([100]), allekirjoitettuja sopimuksia on arvioitava kultakin kyseiseltä ajanjaksolta eli kunkin sopimuksen tekohetken osalta.

([98]) Ks. erityisesti unionin tuomioistuimen tuomio 21.12.2016, *komissio* v. *Hansestadt Lübeck* C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 40–67 kohta.

([99]) Ks. edellä alaviitteessä 94 mainittu tuomio asiassa *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-165/15, 71 ja 72 kohta.

([100]) Ks. edellä alaviitteessä 30 mainittu tuomio asiassa *Alfa Romeo*, 20 kohta, ja alaviitteessä 30 mainittu tuomio asiassa *Alitalia* v. *komissio*, 84 kohta.

(426) Tarkasteltuaan erilaisia metodologisia näkökohtia, jotka koskevat yhtäältä harkitsevaa toimijaa koskevan testin soveltamisessa käytettyä menetelmää ja toisaalta liiketoimintasuunnitelmien rekonstruoinnissa käytettyä menetelmää, komissio analysoi seuraavaksi kyseessä olevat eri toimenpiteet.

a) Harkitsevaa toimijaa koskevan testin soveltamisessa käytettyyn menetelmään liittyvät metodologiset näkökohdat

(427) Seuraavia metodologisia kysymyksiä olisi tarkasteltava, jotta voidaan määrittää harkitsevaa toimijaa koskevan testin soveltamisessa käytettävä menetelmä:

— 1) Onko markkinointipalvelusopimuksia ja lentoasemapalvelusopimuksia analysoitava erikseen vai yhdessä?

— 2) Mitä merkitystä on markkinataloustoimijaperiaatteen soveltamisessa kannattavuuden lisääntymistä koskevan analyysin kannalta sillä, että muodollisessa tutkintamenettelyssä tarkasteltavien lentoasemapalvelusopimusten ehtoja verrataan muiden lentoasemien laskuttamiin lentoasemamaksuihin?

— 3) Mitä etuja hypoteettinen markkinataloustoimija olisi voinut ottaa huomioon markkinointipalvelusopimuksia allekirjoittaessaan?

— 4) Millä aikavälillä markkinataloustoimija olisi arvioinut lentoasemapalvelusopimuksen ja/tai markkinointipalvelusopimuksen tekemisen hyötyjä?

(1) Lentoasemapalvelusopimusten ja markkinointipalvelusopimusten tarkastelu yhdessä

(428) Harkitsevaa markkinataloussijoittajaa koskevan testin soveltamiseksi komission on määritettävä, onko CCI:n Ryanairin ja AMS:n kanssa tekemiä lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimuksia (ks. taulukko 9) arvioitava yhdessä ([101]).

(429) Ranska on ilmoittanut hyväksyvänsä ([102]) aloittamispäätöksessä omaksutun lähestymistavan, jonka mukaan lentoasemapalvelusopimuksia ja markkinointipalvelusopimuksia arvioidaan yhdessä.

(430) Ryanair kuitenkin kiistää tämän lähestymistavan, koska sen mielestä AMS:n kanssa tehtyjä markkinointipalvelusopimuksia olisi analysoitava erillään Ryanairin kanssa tehdyistä lentoasemapalvelusopimuksista. AMS myös katsoo, että sen CCI:n kanssa tekemiin sopimuksiin liittyy lentoasemapalvelusopimuksista erillinen kaupallinen intressi.

(431) Näin ollen on tutkittava, liittyykö markkinointipalvelusopimuksiin lentoasemapalvelusopimuksista erillinen intressi, kuten Ryanair esittää. Tähän kysymykseen vastaamiseksi on vastattava seuraaviin kysymyksiin:

— Onko Ryanairia ja sen tytäryhtiötä AMS:ää tarkasteltava erikseen vai yhdessä taloudellisen edun olemassaolon määrittämiseksi?

— Mitä tehtävää CCI toteutti markkinointipalveluja ostaessaan?

— Onko lentoasemapalvelusopimusten ja markkinointipalvelusopimusten välillä erottamaton yhteys?

Ryanairin ja AMS:n yhteinen tai erillinen analyysi taloudellisen edun olemassaolon määrittämiseksi

(432) CCI:n sekä Ryanairin ja AMS:n välillä tehtyjen sopimusten osalta komission on ensin selvitettävä, onko Ryanairia ja sen tytäryhtiötä AMS:ää tarkasteltava sopimusten tekohetkellä erikseen vai yhdessä sen taloudellisen edun määrittämiseksi, jonka ne ovat voineet saada.

([101]) On aiheellista selventää, että lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten yhteistä arviointia ei sovelleta Jet2:een. CCI:n lentoasemayksikkö teki Jet2:n kanssa vain yhden sopimuksen, joka sisälsi lentoasemapalveluja ja markkinointimaksua koskevia ehtoja.

([102]) Ranskan 13 päivänä huhtikuuta 2012 antama vastaus, 253 kohta.

(433) Komissio toteaa aluksi, että sopimusten tekohetkellä AMS oli Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö, jonka johtajat kuuluivat Ryanairin ylimpään johtoon ([103]), ja että yhtiö perustettiin yksinomaan markkinointipalvelujen tarjoamiseksi Ryanairin verkkosivustolla eikä se harjoittanut muuta toimintaa. AMS toimi Ryanairin etujen mukaisesti ja sen määräysvallassa, ja sen voitot menivät Ryanairille osinkojen tai yrityksen arvonnousun muodossa. Ryanairilla voidaan siten olettaa olleen ratkaiseva vaikutus AMS:n toimintaan.

(434) Vaikka markkinointipalveluja ostettiin ensimmäisen kerran Ryanairin kanssa 1 päivänä joulukuuta 2003 ja 1 päivänä tammikuuta 2004 tehtyjen kahden sopimuksen nojalla, niiden jälkeen CCI osti markkinointipalvelut AMS:ltä 1 päivästä huhtikuuta 2006 alkaen tehtyjen sopimusten perusteella. Se, että AMS korvasi Ryanairin CCI:n markkinointipalvelujen tarjoajana, osoittaa myös, että Ryanair ja sen tytäryhtiö AMS ovat sidoksissa toisiinsa CCI:n kanssa tehtyjen sopimusten osalta.

(435) Lisäksi komissio toteaa, että AMS:n kanssa tehdyissä markkinointipalvelusopimuksissa täsmennetään, että ne liittyvät ainoastaan Ryanairin sitoumukseen liikennöidä La Rochellen lentoasemalta.

(436) Näin ollen se, että AMS harjoittaa erilaista toimintaa kuin Ryanair, ei voi hämärtää näiden kahden toiminnan, eli lentoyhtiötoiminnan ja lentoyhtiön mainonnan, toisiaan läheisesti täydentävää luonnetta.

(437) Lopuksi komissio huomauttaa, että tätä lähestymistapaa on jo noudatettu sen päätöksentekokäytännössä ([104]) ja oikeuskäytäntö tukee sitä ([105]).

(438) Kaikista näistä syistä Ryanairin ja AMS:n hyväksi toteutettuja toimenpiteitä on arvioitava yhdessä sen ratkaisemiseksi, onko niille annettu taloudellinen etu, sillä Ryanair ja AMS muodostavat vain yhden tuensaajan ([106]).

CCI:n suorittama tehtävä markkinointipalvelujen hankinnassa

(439) CCI:n voitaisiin ensinnäkin katsoa tehneen markkinointipalvelusopimukset lentoaseman pitäjänä ([107]), jolloin sen toimia olisi verrattava hypoteettiseen lentoaseman pitäjään, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä.

(440) CCI:n voitaisiin myös katsoa toimineen yhteisönä, jolla on yleishyödyllinen tehtävä: La Rochellen ja sitä ympäröivän alueen taloudellinen kehittäminen. Tällöin se olisi ostanut kyseiset markkinointipalvelut tätä tehtävää suorittaessaan riippumatta roolistaan La Rochellen lentoaseman pitäjänä. Jälkimmäinen ratkaisu perustuu siihen, että CCI:lla on lainsäädännön mukaan tällainen taloudellisen kehittämisen tehtävä.

([103]) Ks. Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamaria käsittelevä Akvitanian alueellisen tilintarkastuskamarin 19 päivänä lokakuuta 2006 hyväksytty raportti, jossa todetaan erityisesti, että ”AMS on vain Ryanairin jatke, jota johtaa kaksi Ryanairin ylimpään johtoon kuuluvaa henkilöä”. Raportti on saatavilla osoitteessa www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

([104]) Ks. alaviitteessä 12 mainittu Paun lentoasemaa koskeva komission päätös, erityisesti johdanto-osan 290 kappale. Komission päätös (EU) 2017/1861, annettu 29 päivänä heinäkuuta 2016, valtiontuesta SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italia – korvaukset yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista Sardinian lentoasemille (EUVL L 268, 18.10.2017, s. 1), erityisesti johdanto-osan 353 kappale.

([105]) Ks. edellä alaviitteessä 53 mainittu tuomio asiassa *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-165/15, 184 kohta, ja edellä alaviitteessä 53 mainittu tuomio asiassa *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-53/16, 207–212 kohta.

([106]) Komissio käyttää tämän vuoksi arvioinnissaan tästä lähtien tuensaajasta paikoin nimitystä ”Ryanair/AMS”.

([107]) Tällöin ei oteta huomioon mahdollisia paikallisen talouden kehittämistavoitteita, joihin lentoaseman pitäjät ovat saattaneet pyrkiä tehdessään kyseiset sopimukset.

(441) Tätä vaihtoehtoista lähestymistapaa noudatettaessa olisi varmistettava, että kyseiset palvelut vastaavat julkisen ostajan todellista tarvetta (esimerkiksi siten, että niiden tarkoitus voi olla aluekehitykseen maksetusta tuesta koituvien taloudellisten vaikutusten maksimointi) ja että palvelut on hankittu markkinahintaa ([108]) alempaan tai sitä vastaavaan hintaan riippumatta siitä, onko kyseinen markkinahinta määritetty tarjouspyynnön perusteella vai muulla menetelmällä.

(442) Komissio toteaa, ettei Ranska ([109]) eikä CCI ([110]) ole nimenomaisesti maininnut huomautuksissaan, että ne olisivat tehneet markkinointipalvelusopimukset yleisen edun vuoksi.

(443) On totta, että Ranska väitti johdanto-osan 210 kappaleessa, että toimenpiteet mahdollistaisivat lentoaseman toiminnan myönteisen vaikutuksen aluekehitykseen, ja pitää siksi ”luonnollisena”, että paikalliset ja alueelliset viranomaiset, jotka pyrkivät kehittämään alueensa taloutta ja matkailua, käyttävät palveluja, joiden avulla ne voivat markkinoida lentoasemaa ja houkutella kävijöitä. Komissio toteaa kuitenkin, että CCI ei yhdy tähän väitteeseen (ks. johdanto-osan 445 kappale), ja sitä vastaan puhuvat muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen tehdyt huomautukset, jotka on esitetty johdanto-osan 212 kappaleessa, joissa Ranska katsoo, että ”niiden seikkojen osalta, jotka saivat CCI:n tekemään tutkinnan kohteena olevat sopimukset, mahdollisuus sijoittaa La Rochellen lentoasemaa ja sen aluetta sekä kaikkia lentoaseman palvelemia kohteita koskevia mainoksia internetsivustolle, jolla on niinkin monta kävijää kuin Ryanairin sivustolla, tarjosi mahdollisuuden houkutella uusia asiakkaita, johon CCI luonnollisesti tarttui, koska se halusi lisätä lentoaseman liikennettä ja siten tuloja”. Ranska lisää, että ”La Rochellen lentoaseman näkökulmasta sen markkinointitukistrategia on tuottanut tulosta, koska se on johtanut matkustajamäärän jyrkkään kasvuun kyseisenä ajanjaksona, mikä on johtanut lentoasemamaksujen ja lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen tasaiseen kasvuun – –”.

(444) Lisäksi komissio toteaa, että tässä tapauksessa Ranska ei ole – edellisessä johdanto-osan kappaleessa mainittuja aluekehitystä koskevia yleistä näkökohtia lukuun ottamatta – määrittänyt täsmällisesti, miten se on lentoyhtiöitä rahoittamalla pyrkinyt saavuttamaan tämän yleisen edun mukaisen tavoitteen, jota ei sitä paitsi ole määritelty täsmällisesti ja jolle ei ole annettu mitattavissa olevia kriteerejä. Komissio toteaa näin ollen, että Ranska ei ole esittänyt mitään määrällistä taloudellista ennakkoanalyysia, jonka avulla voitaisiin kausaalisesti ja yksiselitteisesti osoittaa rahoitustoimenpiteiden taloudellinen vaikutus yleisen edun mukaisen aluekehityksen tavoitteen saavuttamiseen.

(445) CCI on puolestaan esittänyt seikkoja, jotka antavat painoarvoa ensimmäiselle lähestymistavalle. CCI totesi 4 päivänä kesäkuuta 2012 päivätyissä huomautuksissaan, että ”CCI teki [markkinointi]sopimuksia tuottavuusnäkymien perusteella”. CCI totesi myös, että ”CCI teki tarkasteltavana olevat sopimukset puhtaasti kaupallisista näkökohdista ja kyseisistä sopimuksista lentoasemalle koituva kaupallinen etu oli arvioitu asianmukaisesti. Mahdollisuus sijoittaa La Rochellen lentoasemaa ja sen aluetta sekä kaikkia lentoaseman palvelemia kohteita koskevia mainoksia internetsivustolle, jolla on niinkin monta kävijää kuin Ryanairin sivustolla, tarjosi mahdollisuuden houkutella uusia asiakkaita, ja CCI luonnollisesti tarttui siihen, koska se halusi lisätä lentoaseman liikennettä ja siten tuloja.” Samoissa huomautuksissa CCI totesi, että ”sen lisäksi, että La Rochellen lentoaseman ja AMS:n väliset markkinointisopimukset paransivat lentoaseman imagoa ja sen alueen houkuttelevuutta, ne vaikuttivat myös lentoaseman ja Ryanairin suhteen yleiseen kannattavuuteen – –, koska kyseinen mainonta lisäsi Ryanairin lentoasemalle tuomien, tehokkaan ja kohdennetun mainonnan houkuttelemien ulkomaisten matkustajien tuottamia lentoliikenteeseen liittyviä ja muita tuloja”. Nämä seikat viittaavat siihen, että CCI:n mukaan sen toimintaa olisi arvioitava kuten lentoaseman pitäjän toimintaa ([111]).

(446) Komissio katsoo, että tapaukseen olisi sovellettava ensimmäistä edellä mainituista lähestymistavoista. On yleinen käytäntö, että lentoaseman pitäjä sopii taloudellisen toimintansa yhteydessä lentoyhtiöiden kanssa järjestelyistä, joissa määrätään erilaisista maksuissa ja joissain tapauksissa myönnetään näille lentoyhtiöille huomattavia kannustimia ja markkinointitukea ([112]). Tältä osin komissio katsoo, että markkinointipalvelusopimusten tekeminen kuuluu periaatteessa lentoaseman pitäjän taloudelliseen toimintaan ([113]).

([108]) Ks. esim. yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 28.1.1999, *BAI* v. *komissio*, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, 75 ja 76 kohta, ja yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 5.8.2003, *P & O European Ferries (Vizcaya), SA ja Diputación Foral de Vizcaya v. komissio*, T-116/01 ja T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, 117 kohta.

([109]) Ks. johdanto-osan 205–214 kappale.

([110]) Ks. johdanto-osan 171–177 kappale.

([111]) Tässä yhteydessä ei siis tarvitse määrittää markkinahintaa, joka Ranskan tai CCI:n olisi pitänyt maksaa alueellisen talouden kehittämisestä lentoyhtiöille annettavan tuen avulla, koska Ranska tai CCI eivät käyttäneet tätä lähestymistapaa.

([112]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 7 kohta.

([113]) On myös huomattava, että vuoden 2014 suuntaviivojen 3.5 jakson mukaan kannustimet ja markkinointituki on otettava huomioon, kun sovelletaan yksityisen markkinataloustoimijan periaatetta.

(447) Sen vuoksi lentoyhtiöille koituneen edun määrittämiseksi olisi käytettävä johdanto-osan 439 kappaleessa tarkoitettua ensimmäistä lähestymistapaa, jossa verrataan CCI:n toimintaa hypoteettisen, La Rochellen lentoasemaa CCI:n sijasta pitävän markkinataloustoimijan käyttäytymiseen, joka perustuu tuottavuusnäkymiin. Komissio huomauttaa, että tämä lähestymistapa on jo omaksuttu vuoden 2014 suuntaviivoissa ([114]) ja komission viimeaikaisessa päätöksentekokäytännössä ([115]), joka on vahvistettu oikeuskäytännössä ([116]).

(448) Tämä Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjen sopimusten osalta tehty päätelmä pätee samoista syistä myös Jet2:n kanssa tehtyyn sopimukseen.

Markkinointipalvelusopimusten ja lentoasemapalvelusopimusten erottamaton luonne

(449) Komissio on yksilöinyt kaksi skenaariota. Ensimmäisessä skenaariossa yksi tai useampi markkinointipalvelusopimus allekirjoitetaan samanaikaisesti lentoasemapalvelusopimuksen kanssa, ja tämä muodostaa yhden liiketoimen. Tässä tapauksessa markkinataloustoimija-arviointi tehdään kaikkien liiketoimeen kuuluvien sopimusten osalta. Toisessa skenaariossa markkinointipalvelusopimuksia ei allekirjoiteta samanaikaisesti lentoasemapalvelusopimuksen kanssa. Tässä tapauksessa liiketoimen arviointi koskee yksinomaan markkinointipalvelusopimuksia. CCI:n tulojen arviointia varten markkinataloustoimija-arvioinnissa otetaan kuitenkin huomioon markkinointisopimusten tekoajankohtana voimassa ollut lentoasemapalvelusopimus.

(450) Sen vuoksi komissio katsoo, että kutakin markkinointipalvelusopimusta (ks. taulukko 9) olisi arvioitava sen selvittämiseksi, liittyvätkö ne erottamattomasti yhteen tai useampaan muuhun lentoasemapalvelusopimukseen tai tapauksen mukaan myös muihin markkinointipalvelusopimuksiin. Komissio katsoo tarpeelliseksi esittää seuraavat huomautukset, jotka koskevat tämän yhteyden erottamattomuuden arviointia.

(451) Ensinnäkin se, että CCI on tehnyt joitakin markkinointipalvelusopimuksia AMS:n eikä Ryanairin kanssa, ei estä markkinointipalvelusopimuksien arviointia yhdessä lentoasemapalvelusopimusten kanssa. Samat osapuolet tekivät molemman tyyppisiä sopimuksia, koska kuten johdanto-osan 432–438 kappaleessa todetaan, Ryanair ja AMS on katsottava yhdeksi taloudelliseksi yksiköksi.

(452) Jäljempänä on esitetty muita seikkoja, jotka viittaavat hyvin läheisiin yhteyksiin eräiden markkinointipalvelusopimusten ja samaan aikaan tehtyjen lentoasemapalvelusopimusten välillä.

(453) Ensinnäkin komissio toteaa, että menettely, jolla markkinointisopimukset tehtiin AMS:n tai Ryanairin kanssa, liittyy läheisesti lentoasemapalvelusopimusten tekemiseen Ryanairin kanssa.

(454) Kuten taulukko 9 osoittaa, useimmat markkinointipalvelusopimukset tehtiin lähes samanaikaisesti lentoasemapalvelusopimuksen kanssa. Esimerkiksi Ryanairin kanssa 1 päivänä joulukuuta 2003 ja 1 päivänä tammikuuta 2004 tehdyt markkinointipalvelusopimukset allekirjoitettiin käytännössä samaan aikaan kuin 10 päivänä joulukuuta 2003 tehty lentoasemapalvelusopimus. Vastaavasti AMS:n kanssa 1 päivänä toukokuuta 2006 tehdyt markkinointipalvelusopimukset tehtiin vain kuukausi 1 päivänä huhtikuuta 2006 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen jälkeen, ne tulivat voimaan 1 päivänä toukokuuta 2006, ja kaikkien näiden sopimusten kesto oli kolme vuotta.

(455) CCI ei myöskään järjestänyt tarjouskilpailua eikä ottanut huomioon muita palveluntarjoajia kuin AMS ja Ryanair, mikä vahvistaa erottamatonta yhteyttä molempien sopimustyyppien tekemisen välillä.

(456) Toiseksi sopimusten sisällön tarkastelu vahvistaa, että markkinointipalvelusopimusten ja Ryanairin La Rochellen lentoasemalta liikennöimien lentoreittien välillä oli läheinen riippuvuussuhde.

(457) Ensinnäkin AMS:n tarjoamat palvelut, vaikka niiden tarkoituksena olisikin ollut markkinoida La Rochellea ja sen aluetta, koskevat yksinomaan Ryanairin liikennöimiä reittejä eivätkä mitään muuta lentoyhtiötä.

([114]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 53 kohta.
([115]) Ks. esimerkiksi komission päätös (EU) 2015/1227, johdanto-osan 314–330 kappale.
([116]) Ks. edellä alaviitteessä 53 mainittu tuomio asiassa *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-165/15, 329–334 kohta.

(458) AMS:n tarjoamien markkinointipalvelujen arviointi osoittaa myös, että kyseiset palvelut on sopimuksen mukaan keskitetty yksinomaan Ryanairin verkkosivustolle, jota kuvataan useissa markkinointipalvelusopimuksissa ([117]) ”pääasialliseksi markkinointivälineeksi”, ja erityisesti niiden maiden kotisivuille, joista Ryanair liikennöi reittejä La Rochelleen. Eri markkinointisopimusten mukaan AMS:n tarjoamiin markkinointipalveluihin kuuluvat seuraavat palvelut: i) linkkien lisääminen Ryanairin verkkosivuston La Rochellea kohteena esittelevälle sivulle; ii) linkkien lisääminen CCI:n osoittamalle verkkosivustolle Ryanairin Yhdistyneen kuningaskunnan, Belgian, Alankomaiden, Portugalin, Irlannin ja Norjan kotisivuille (vastaavat Ryanairin La Rochellen lentoasemalle liikennöimien reittien lähtöpaikkoja); iii) kappaleiden lisääminen Ryanairin verkkosivuston La Rochellea kohteena esittelevän sivun ”5 things to do” -osioon; iv) La Rochellea markkinoivien sähköpostien lähettäminen Ryanairin verkkosivuston brittiläisille ja irlantilaisille tilaajille ([118]); v) La Rochellen esittely Ryanairin verkkosivuston Norjan ja Portugalin kotisivuilla ([119]). Ryanairin verkkosivusto on kuitenkin suunniteltu ensisijaisesti lipunmyyntialustaksi Ryanairin liikennöimille reiteille ja vain hyvin toissijaisessa mielessä välineeksi Ryanairin liikennöimien kohteiden, kuten La Rochellen, mainostamiseen ([120]).

(459) Lisäksi, kuten johdanto-osan 81–114 kappaleessa selitetään, Ryanairin kanssa tehdyt markkinointipalvelusopimukset (sopimukset A ja B) sisältävät Ryanairin sitoumuksen liikennöidä tiettyjä reittejä, kun taas AMS:n kanssa tehdyissä markkinointipalvelusopimuksissa D, G, H, I, J ja K todetaan nimenomaisesti, että ne ”perustuvat Ryanairin sitoumukseen liikennöidä” ([121]) tiettyjä lentoasemapalvelusopimusten kattamia lentoreittejä. Näiden lausekkeiden olemassaolo osoittaa, että markkinointipalvelusopimusta ei olisi tehty, jos Ryanair ei olisi liikennöinyt markkinointipalvelusopimuksessa tarkoitettuja reittejä. Sopimukset C, E ja F, jotka ovat ainoastaan muutoksia olemassa oleviin sopimuksiin ja joiden uudet ehdot eivät kyseenalaista Ryanairin edellä mainittujen reittien liikennöinnin ja markkinointipalvelujen välistä yhteyttä, eivät horjuta tätä päätelmää.

(460) Ryanairille tiettyjen markkinointipalvelusopimusten (sopimukset A ja B) perusteella maksetut summat määräytyvät Ryanairin lentämien rotaatioiden perusteella. Esimerkkinä voidaan mainita, että Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen A 3 artiklassa todetaan, että ”jos Ryanair ei saavuta 60 prosentin vuotuista keskimääräistä täyttöastetta vähintään 340 rotaatiolla kunakin kalenterivuonna – –, maksu lasketaan uudelleen suhteessa kuljetettujen matkustajien määrään” ([122]). Tämän ehdon sisällyttäminen sopimukseen osoittaa, että markkinointipalvelusopimuksen keskeisenä tavoitteena ei yleisesti ole markkinoida La Rochellea ja sen aluetta, vaan erityisesti auttaa Ryanairia saavuttamaan La Rochelleen lentäviä matkustajia koskevat määrälliset tavoitteet.

(461) Edellä esitetystä seuraa, että näiden markkinointipalvelusopimusten mukaiset palvelut liittyvät läheisesti Ryanairin tarjoamiin lentoliikennepalveluihin, jotka mainitaan markkinointipalvelusopimuksissa ja jotka kuuluvat vastaavien lentoasemapalvelusopimusten piiriin. Markkinointipalvelujen tarkoituksena ei suinkaan ole lisätä La Rochellessa ja sitä ympäröivällä alueella vierailevien liike- ja muiden matkailijoiden määriä yleisesti ja erotuksetta, vaan ne on suunnattu erityisesti henkilöille, jotka todennäköisesti käyttävät markkinointipalvelusopimusten mukaisia Ryanairin liikennepalveluja, joten niiden ensisijaisena tavoitteena on edistää näitä palveluja.

(462) Markkinointipalvelusopimukset ovat näin ollen erottamaton osa yhdessä niiden kanssa allekirjoitettuja lentoasemapalvelusopimuksia ja niiden kattamia lentoliikennepalveluja. Edellä esitetyt tosiseikat osoittavat myös, että mikään ei tue hypoteettista väitettä, jonka mukaan markkinointipalvelusopimukset olisi allekirjoitettu myös ilman kyseisiä lentoreittejä (ja siten niihin liittyviä lentoasemapalvelusopimuksia).

([117]) AMS:n kanssa 1.4.2006 ja 17.9.2009 tehdyt sopimukset.

([118]) AMS:n kanssa 1.4.2006, 17.9.2009 ja 25.2.2010 tehdyt sopimukset.

([119]) 25.2.2010 tehdyn sopimuksen lisäsopimukset.

([120]) Koska Ryanairin verkkosivustolla oleva matkailua edistävä osio on erittäin pieni ja koska La Rochellen alue on vain yksi kymmenistä Ryanairin verkkosivustolla mainostetuista kohteista, La Rochellen alueen esittely Ryanairin verkkosivustolla on merkitykseltään paljon vähäisempää toimintaa kuin lentoyhtiön lippujen ja palvelujen myynti.

([121]) Markkinointipalvelusopimusten 1 artiklassa, joka koskee sopimuksen tarkoitusta, todetaan seuraavaa: *”Tämä sopimus perustuu Ryanairin sitoumukseen liikennöidä reittejä...”*

([122]) Alkuperäinen englanninkielinen teksti: ” – – 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) On myös huomattava, että Ranska on itse korostanut markkinointipalvelusopimuksissa asetettujen maksujen ja lentoyhtiöiden liikennöimien reittien välistä yhteyttä: ”Lentoaseman kehittäminen riippuu täysin sen matkustajamäärien kasvusta, minkä vuoksi on toteutettava tiedotuskampanjoita, joilla pyritään lisäämään tietoisuutta lentoasemalta liikennöitävistä reiteistä, alueen matkailunähtävyyksistä jne. Näin ollen mainosten julkaiseminen verkkosivustoilla, joilla on paljon vierailijoita, on olennainen palvelu kaikille kasvaville alueellisille lentoasemille. Tämä tarve on luonut erityisesti halpalentoyhtiöiden keskuudessa käytäntöjä, joissa lentoasemille tarjotaan markkinointi- ja mainospalveluja” ([123]) (komission alleviivaus). Tästä toteamuksesta ilmenee, että markkinointipalvelusopimusten mukaiset maksut olivat olennainen osa CCI:n ja lentoyhtiöiden välistä, reittien liikennöinnistä ja kehittämisestä koostuvaa liikesuhdetta. Tästä seuraa myös, että näiden maksujen tarkoituksena ei ollut pelkästään yleinen La Rochellen ja sen alueen matkailun edistäminen, vaan ennen kaikkea erityisesti La Rochellen lentoasemalta liikennöivien lentoyhtiöiden reittien markkinointi.

(464) Edellä esitetyn perusteella komissio perustaa sopimuksia (ks. taulukko 9) koskevan arviointinsa useisiin todisteisiin, jotka koskevat muun muassa seuraavien tekijöiden yhtäläisyyksiä: i) sopimusten tekopäivä; ii) kyseessä olevat maantieteelliset reitit; iii) sopimuksessa tarkoitettu matkustajamäärä; iv) markkinointi- ja matkustajaliikennetoimintojen väliset ristiviittaukset; v) kaikki muut sopimuksia selvästi yhdistävät seikat. Tästä arvioinnista voi siis seurata, että tietyt markkinointipalvelusopimukset eivät kuuluneet lentoasemapalvelusopimuksen kanssa samaan liiketoimeen (ja niitä on sen vuoksi arvioitava erikseen), kun taas muita sopimuksia olisi arvioitava yhdessä.

— *Sopimuskokonaisuus 1–A*

(465) Komissio toteaa, että CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti lentoasemapalvelusopimuksen (sopimus 1) 10 päivänä joulukuuta 2003 eli muutama päivä sen jälkeen, kun markkinointipalvelusopimus A oli tehty 1 päivänä joulukuuta 2003. Lisäksi markkinointipalvelusopimuksen A voimassaoloaika (toukokuun 1 päivästä 2003 joulukuun 31 päivään 2003) kattaa kokonaisuudessaan sopimuksen 1 soveltamisajan eli 1 päivän toukokuuta 2003 ja 30 päivän huhtikuuta 2006 välisen ajanjakson. Lopuksi molempien sopimusten ja liikennöitävien reittien vuotuiset liikennevelvoitteet ovat samat. Sen vuoksi komissio katsoo, että nämä kaksi sopimusta muodostavat yhden liiketoimen ja että niitä olisi näin ollen arvioitava yhdessä.

— *Sopimus B*

(466) Komissio toteaa, että CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti markkinointipalvelusopimuksen B 3 päivänä kesäkuuta 2004 eli lähes kuusi kuukautta lentoasemapalvelusopimuksen 1 tekemisen jälkeen, vaikka sopimuksessa todetaan, että ”tämä sopimus on tehty 1 päivänä tammikuuta 2004” ([124]).

(467) Vaikka näiden kahden sopimuksen päättymispäivä on sama ja ne sisältävät samankaltaisia liikennevelvoitteita ja reittejä, komissio toteaa, että Ranska ei ole perustellut sopimuksen allekirjoittamisen lykkäämistä 3 päivään kesäkuuta 2004, vaikka se esitetään tehdyksi 1 päivänä tammikuuta 2004. Komissio katsoo näin ollen, että sopimusta B olisi arvioitava erikseen.

— *Sopimuskokonaisuus 2–3–C–D*

(468) Komissio toteaa, että CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti kaksi lentoasemapalvelusopimusta (sopimukset 2 ja 3) 1 päivänä toukokuuta 2006 eli vain kuukauden kuluttua markkinointipalvelusopimusten C ja D allekirjoittamisesta 1 päivänä huhtikuuta 2006. Nämä neljä sopimusta kattavat myös saman toimintajakson eli toukokuun 1 päivän 2006 ja huhtikuun 30 päivän 2009 välisen ajan. Lisäksi sopimukset 2 ja C sekä sopimukset 3 ja D, jotka allekirjoitettiin kuukauden välein, koskevat samoja lentoasemia (sopimukset 2 ja C Lontoon Stanstediä ja sopimukset 3 ja D Dublinia), ja niihin sisältyy samanlaisia liikennevelvoitteita (95 000 matkustajaa Lontoon Stanstedistä ja 45 000 matkustajaa Dublinista). Lisäksi näitä kahta lentoasemaa koskevat markkinointipalvelusopimukset ovat identtiset lukuun ottamatta liikennevelvoitteita sekä markkinointipalvelujen hintoja ja määriä. Sama koskee lentoasemapalvelusopimuksia, jotka ovat identtisiä liikennevelvoitteita lukuun ottamatta. Sen vuoksi komissio katsoo, että nämä neljä sopimusta muodostavat yhden liiketoimen ja että niitä olisi näin ollen arvioitava yhdessä.

([123]) Ranskan 13 päivänä huhtikuuta 2012 antama vastaus, 247 kohta.

([124]) Alkuperäinen englanninkielinen teksti: ”this agreement is made the 1st of January 2004”.

(469) Komissio toteaa, että yksi keskeisistä indikaattoreista on se, että kaikki neljä sopimusta allekirjoitettiin suunnilleen samaan aikaan (alle kuukauden välein), kun taas myöhempi sopimus (sopimus E) tehtiin yli vuotta myöhemmin. Lisäksi komissio toteaa, että lentoasemapalvelusopimukset ja markkinointisopimukset allekirjoitettiin samoina päivinä (1 päivä huhtikuuta 2006 ja 1 päivä toukokuuta 2006). Lopuksi komissio korostaa, että sopimusten 2 ja C sekä 3 ja D erillinen arviointi ei missään tapauksessa vaikuttaisi koitunutta etua koskevaan päätelmään (ks. taulukko 18).

— *Sopimus E*

(470) CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti 1 päivänä kesäkuuta 2007 sopimuksen E, joka koskee markkinointipalveluja Ryanairin Irlannin verkkosivustolla. Tämä sopimuksen D lisäsopimus allekirjoitettiin näin ollen yli vuoden kuluttua itse sopimuksesta D, ja toisin kuin muita edellä arvioituja markkinointipalvelusopimuksia, sitä ei allekirjoitettu lentoasemapalvelusopimuksen yhteydessä. Lisäksi seuraava CCI:n lentoasemayksikön ja Ryanairin/AMS:n allekirjoittama sopimus on sopimus F, joka allekirjoitettiin lähes neljä kuukautta sopimuksen E jälkeen ja joka ei liity Ryanairin Irlannin verkkosivustoon. Sopimukset E ja F koskevat myös kahta erillistä reittiä (Dublin ja Lontoon Stansted). Näin ollen komissio katsoo, että sopimusta E olisi arvioitava erikseen.

— *Sopimus F*

(471) CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti 21 päivänä syyskuuta 2007 sopimuksen F, joka koskee markkinointipalveluja Ryanairin Yhdistyneen kuningaskunnan verkkosivustolla. Tämä sopimuksen C lisäsopimus allekirjoitettiin näin ollen yli vuoden kuluttua itse sopimuksesta C, eikä sitä sopimuksen E tavoin allekirjoitettu yhdessä lentoasemapalvelusopimuksen kanssa. Lisäksi seuraava CCI:n lentoasemayksikön ja Ryanairin/AMS:n allekirjoittama sopimus on sopimus G, joka tehtiin lähes kaksi vuotta sopimuksen F jälkeen. Komissio katsoo näin ollen, että sopimusta F olisi arvioitava erikseen.

— *Sopimuskokonaisuus G–H–I–J*

(472) Komissio toteaa, että CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti 17 päivänä syyskuuta 2009 neljä markkinointipalvelusopimusta Ryanairin liikennöimistä reiteistä La Rochellesta Lontoon Stanstediin (sopimus G), Bryssel-Charleroihin (sopimukset H ja J) ja Dubliniin (sopimus I). Nämä neljä sopimusta kattavat saman toimintajakson eli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän joulukuuta 2011 välisen ajan. Markkinointipalvelusopimukset G, H ja I ovat lisäksi sisällöltään identtisiä lukuun ottamatta liikennevelvoitteita sekä markkinointipalvelujen hintaa ja määrää. Sopimus J on sopimuksen H lisäsopimus, jonka ainoana tarkoituksena on tehdä pieni korotus markkinointipalveluista perittävään maksuun, joka oli jo vahvistettu samana päivänä allekirjoitetussa sopimuksessa H. Sen vuoksi komissio katsoo, että nämä neljä sopimusta muodostavat yhden liiketoimen ja että niitä olisi näin ollen arvioitava yhdessä.

(473) Lentoasemapalvelusopimus 5 allekirjoitettiin 13 päivänä tammikuuta 2010. Se kattaa 1 päivän toukokuuta 2009 ja 30 päivän huhtikuuta 2012 välisen ajanjakson. Komissio toteaa, että sopimus koskee Lontoon Stanstedin, Brysselin Charleroin ja Dublinin lentoasemia (ja antaa Ryanairille mahdollisuuden liikennöidä yhtä tai useampaa muuta reittiä La Rochelleen) samoin kuin sopimuskokonaisuus G–H–I–J. Komissio huomauttaa kuitenkin, että sopimuksen 5 voimassaoloaika poikkeaa sopimuskokonaisuuden G–H–I–J voimassaoloajasta ja että sopimus allekirjoitettiin lähes viisi kuukautta kokonaisuutta myöhemmin. Komissio toteaa, että sopimus 5 ei tosiasiassa aseta Ryanairille liikennevelvoitteita eikä siihen sisälly Ryanairille/AMS:lle maksettavia markkinointipalveluja. Todellisuudessa siinä ainoastaan vahvistetaan taannehtivasti niiden lentoasemamaksujen yksikkömäärät, jotka Ryanairin oli maksettava 1 päivästä toukokuuta 2009 alkaen. Näin ollen komissio katsoo, että sopimusta 5 ei pitäisi arvioida ikään kuin se olisi osa sopimuskokonaisuutta G–H–I–J.

— *Sopimuskokonaisuus 6–K*

(474) Komissio toteaa, että CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti lentoasemapalvelusopimuksen (sopimus 6) 1 päivänä helmikuuta 2010 eli alle kuukautta ennen markkinointipalvelusopimusta K, joka allekirjoitettiin 25 päivänä helmikuuta 2006. Sopimus 6 koskee Ryanairille reiteillä Lontoo Stansted (Yhdistynyt kuningaskunta), Dublin (Irlanti), Bryssel-Charleroi (Belgia) ja Oslo Rygge (Norja) tarjottavia lentoasemapalveluja 28 päivän maaliskuuta 2010 ja 31 päivän maaliskuuta 2013 välisenä aikana. Siihen sisältyy myös Ryanairia koskevia liikennevelvoitteita. Sopimuksella K puolestaan säännellään markkinointipalveluja, joita oli tarkoitus tarjota Ryanairin Irlannin, Norjan, Alankomaiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan kotisivuilla 28 päivän maaliskuuta 2010 ja 31 päivän maaliskuuta 2013 välisenä aikana. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että sopimusta 6 ja sopimusta K olisi arvioitava yhdessä.

(475) Vaikka sopimus 5 allekirjoitettiin sopimuksen K tavoin vuoden 2010 alussa, komissio toteaa, että se koskee sopimusta K edeltävää ajanjaksoa. Sopimus 5 ei myöskään sisällä reittejä Norjaan, kun taas sopimus K koskee Ryanairin Norjan kotisivulla tarjottavia markkinointipalveluja. Seuraava CCI:n lentoasemayksikön ja Ryanairin/AMS:n allekirjoittama sopimus (markkinointipalvelusopimus L) allekirjoitettiin lähes neljä kuukautta sopimuksen K jälkeen, ja se koskee Corkin lentoasemaa, joka ei kuulu lentoasemapalvelusopimuksen piiriin 6. Komissio katsoo näin ollen, että sopimusta 5 ja sopimusta L ei voida liittää sopimuskokonaisuuteen 6–K.

— *Sopimus L*

(476) CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti 23 päivänä kesäkuuta 2010 sopimuksen L, joka koskee markkinointipalveluja Ryanairin Irlannin verkkosivustolla. Tämä sopimuksen K lisäsopimus allekirjoitettiin näin ollen lähes neljä kuukautta itse sopimuksen jälkeen, eikä sitä allekirjoitettu yhdessä lentoasemapalvelusopimuksen kanssa. Lisäksi seuraava CCI:n lentoasemayksikön ja Ryanairin/AMS:n allekirjoittama sopimus (sopimus 7) allekirjoitettiin lähes seitsemän kuukautta sopimuksen L jälkeen, eikä se liity Ryanairin Irlannin verkkosivustoon. Komissio katsoo näin ollen, että sopimusta L olisi arvioitava erikseen.

— *Sopimuskokonaisuus 7–M ja sopimus N*

(477) Komissio toteaa, että CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti lentoasemapalvelusopimuksen (sopimus 7) 28 päivänä tammikuuta 2011 eli vain kaksi viikkoa ennen markkinointipalvelusopimuksia M ja N, jotka allekirjoitettiin 11 päivänä helmikuuta 2011. Nämä kolme sopimusta eivät koske täsmälleen samaa toiminta-aikaa: sopimus 7, jossa ei täsmennetä sen päättymispäivää, on sopimuksen 5 lisäsopimus, jonka voimassaolo päättyi periaatteessa 30 päivänä huhtikuuta 2012, kun taas sopimusten M ja N voimassaolo päättyi 30 päivänä maaliskuuta 2013. Lisäksi sopimuksessa 7 sovitaan 17 000 matkustajan vuosittaisesta liikennesitoumuksesta, kun taas sopimuksissa M ja N ainoastaan määritellään markkinointipalvelut ilman liikennesitoumuksia.

(478) Komissio toteaa, että sopimusten 7 ja M yhteinen tarkoitus on uusi reitti, jonka Ryanair aikoi avata La Rochellesta Portoon (Portugali). Kun otetaan huomioon sopimusten samat allekirjoituspäivät ja se, että ne koskevat samaa reittiä, komissio katsoo, että markkinointipalvelusopimuksen M lentoasemapalvelusopimusta 7 lyhyempi kesto ei vaikuta yleiseen huomioon, jonka mukaan CCI:n lentoasemayksikkö ja Ryanair ovat selvästi päättäneet järjestää Portoon suuntautuvan uuden reitin toiminnallisen, kaupallisen ja taloudellisen hallinnoinnin näillä kahdella sopimuksella samalla tavalla kuin Ryanairin La Rochellen lentoasemalta liikennöimien muiden reittien tapauksissa.

(479) Sopimuksen N ainoa yhteinen tekijä sopimusten 7 ja M kanssa on allekirjoituspäivä, koska sopimus N on sopimuksen K lisäsopimus, joka kattaa ainoastaan Oslon Ryggeen (Norja) liikennöidyn reitin markkinointipalvelut (mutta se allekirjoitettiin yli vuotta myöhemmin). Lisäksi, kuten edellä on todettu, sopimukseen N ei sisälly liikennevelvoitteita. Sopimus N ei siis liity sopimuksiin M ja 7, ja sitä voidaan käsitellä niistä erillisenä.

(480) Lopuksi komissio toteaa, että osapuolten välillä myöhemmin allekirjoitettu markkinointipalvelusopimus tehtiin 26 päivänä lokakuuta 2012 eli pitkän ajan kuluttua sopimusten 7, M ja N tekemisestä ([125]). Näistä eri syistä komissio katsoo, että sopimukset 7 ja M muodostavat yhden liiketoimen ja että niitä on arvioitava yhdessä, kun taas sopimusta N olisi arvioitava erikseen.

— *Päätelmä CCI:n lentoasemayksikön Ryanairin/AMS:n kanssa tekemien sopimusten yhteisestä arviointimenetelmästä*

(481) Edellä esitetystä seuraa, että kaikkia seuraavia sopimuskokonaisuuksia on pidettävä yhtenä toimenpiteenä niiden kannattavuuden arvioimiseksi. Jotkin markkinointipalvelusopimukset eivät muodostaneet yhtä liiketointa yhdessä lentoasemapalvelusopimuksen kanssa. Näitä markkinointipalvelusopimusten arvioinnissa otetaan huomioon voimassa olevan lentoasemapalvelusopimuksen tuottamat tulot.

([125]) Joka tapauksessa tämän päätöksen kattaman ajanjakson ulkopuolella.

Taulukko 14

Luettelo CCI:n ja Ryanairin/AMS:n välisistä sopimuskokonaisuuksista

Nro	Sopimukset	Allekirjoituspäivä	Ajanjakso, jota sopimus koskee
1	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimus	10.12.2003	1.5.2003–30.4.2006
A	CCI:n ja Ryanairin markkinointipalvelusopimus	1.12.2003	1.5.2003–31.12.2003
B	CCI:n ja Ryanairin markkinointipalvelusopimus	1.1.2004	1.1.2004–30.4.2006
C	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus 1 (Yhdistynyt kuningaskunta)	1.4.2006	1.5.2006–30.4.2009
D	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus 2 (Irlanti)	1.4.2006	1.5.2006–30.4.2009
2	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimus 1 (Yhdistynyt kuningaskunta)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
3	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimus 2 (Irlanti)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
4	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimus	1.2.2007	1.2.2007–30.4.2009
E	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus	1.6.2007	1.6.2007–30.9.2007
F	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus	21.9.2007	28.10.2007–29.3.2008
G	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus 1 (Yhdistynyt kuningaskunta)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
H	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus 2 (Belgia)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
I	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus 3 (Irlanti)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
J	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus (Belgia)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
5	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimus	13.1.2010	1.5.2009–30.4.2012
6	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimuksen lisäsopimus 1	1.2.2010	1.2.2010–31.3.2013
K	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimus	25.2.2010	31.3.2010–30.3.2013
L	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus 1	23.6.2010	1.6.2010–1.9.2010
7	CCI:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimuksen lisäsopimus 2 (Portugali)	28.1.2011	28.1.2011–30.4.2012
M	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus 2 (Portugali)	11.2.2011	28.3.2011–30.3.2013
N	CCI:n ja AMS:n markkinointipalvelusopimuksen lisäsopimus 3 (Norja)	11.2.2011	31.3.2011–30.3.2013

— *Jet2:n kanssa tehty sopimus*

(482) Kuten johdanto-osan 117–120 kappaleessa jo mainittiin, CCI allekirjoitti sopimuksen Jet2:n kanssa 4 päivänä heinäkuuta 2008. Sopimus sisältää ennen kaikkea lentoasemapalveluja koskevia ehtoja, ja siinä sovitaan merkittävistä alennuksista lentoasemamaksuihin. Sopimuksessa sovitaan myös La Rochelle – Leeds -reitin liikennöintiin liittyvän markkinointimaksun maksamisesta. Tätä sopimusta on sen vuoksi pidettävä yhtenä toimenpiteenä, jonka kannattavuutta tarkastellaan yhdessä CCI:n Ryanairin/AMS:n kanssa tekemien sopimusten kanssa 7.1.1.3 jaksossa.

(2) Analyysimenetelmän valinta vertailuanalyysin ja kannattavuuden lisääntymistä koskevan analyysin välillä

(483) Vuoden 2014 suuntaviivojen mukaan tuki tiettyä lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille voidaan periaatteessa sulkea pois markkinataloustoimijaperiaatetta soveltamalla, jos lentoasemapalveluista perittävä hinta vastaa markkinahintaa (vertailuanalyysi) tai jos ennakkoanalyysin – toisin sanoen tuen myöntämishetkellä saatavilla olevien tietojen ja tuolloin ennakoitavissa olevan kehityksen perusteella – perusteella voidaan osoittaa, että lentoasemaa/lentoyhtiötä koskeva järjestely johtaa lentoaseman positiiviseen asteittain nousevaan voitto-osuuteen ([126]) (kannattavuuden lisääntymistä koskeva analyysi).

(484) Aluksi on todettava, että oikeuskäytännön mukaan komissio voi virhettä tekemättä arvioida tarkasti, mikä olisi tarkoituksenmukaisin arviointimenetelmä markkinataloustoimijatestin soveltamista varten. Oikeuskäytännössä on tunnustettu, että komissio voi suosia yhtä menetelmää toisen sijasta, jos se pitää tätä menetelmää sopivampana ([127]). Oikeuskäytännössä on erityisesti tunnustettu, että näiden kahden menetelmän välillä ei ole hierarkiaa ([128]).

(485) Ensimmäisen lähestymistavan (vertailuanalyysi) osalta komissiolla on vakavia epäilyjä siitä, voidaanko tällä hetkellä määritellä asianmukainen vertailuarvo lentoasemien tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan määrittämiseksi. Sen vuoksi se katsoo, että kannattavuuden lisääntymistä koskeva analyysi on sopivin lähestymistapa arvioitaessa järjestelyjä, joita lentoasemat ovat tehneet yksittäisten lentoyhtiöiden kanssa ([129]).

(486) Komissio katsoo, että tämän analyysin yhteydessä on aiheellista toistaa, että vuoden 2014 suuntaviivojen hyväksymisen jälkeen sekä Ranskaa että asianomaisia osapuolia pyydettiin esittämään huomautuksensa suuntaviivojen soveltamisesta nyt käsiteltävään asiaan.

(487) Tässä yhteydessä on huomattava, että markkinataloustoimijatestin soveltaminen muilla samankaltaisilla markkinoilla todetun keskihinnan perusteella (vertailuanalyysi) voi yleisesti ottaen osoittautua hyödylliseksi silloin, kun markkinahinta voidaan kohtuudella määrittää tai päätellä muista markkinaindikaattoreista. Tämä menetelmä ei kuitenkaan voi olla yhtä merkityksellinen lentoasemapalvelujen osalta. Kustannukset ja tulot vaihtelevat yleensä huomattavasti eri lentoasemilla. Nämä kustannukset ja tulot riippuvat lentoaseman kehitystilanteesta, sen vaikutusalueen houkuttelevuudesta, lentoasemalta tai lentoasemalle liikennöivien lentoyhtiöiden määrästä, matkustajaliikenteeseen käytettävissä olevasta kapasiteetista, infrastruktuurin tilasta ja sääntelykehyksestä, joka voi vaihdella jäsenvaltioiden välillä, sekä lentoasemalle aiemmin aiheutuneista tappioista ja velvoitteista ([130]).

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

([126]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 53 kohta.
([127]) Ks. edellä alaviitteessä 53 mainittu tuomio asiassa *Ryanair DAC v. komissio*, T-165/15, 143 kohta.
([128]) Ks. edellä alaviitteessä 53 mainittu tuomio asiassa *Ryanair DAC v. komissio*, T-165/15, 145 kohta.
([129]) Vuoden 2014 suuntaviivat, 59 ja 61 kohta.
([130]) Ks. komission päätös 2011/60/EU, annettu 27 päivänä tammikuuta 2010, valtiontuesta C 12/08 – Slovakia – Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välinen sopimus (EUVL L 27, 1.2.2011, s. 24), johdanto-osan 88 ja 89 kappale.

(489) Ryanair katsoo, että markkinataloustoimijatesti voidaan tehdä vertailevalla analyysillä, jossa vertailukohdaksi otetaan tietyt eurooppalaiset lentoasemat. Sen mielestä nämä lentoasemat voidaan rinnastaa La Rochellen lentoasemaan niiden samankaltaisuuksien vuoksi. Se onkin toimittanut Oxeran 1 päivänä kesäkuuta 2012 julkaiseman tutkimuksen ([131]), jossa verrataan La Rochellen lentoaseman Ryanairilta perimiä maksuja maksuihin, joita peritään muilla La Rochellen lentoasemaan rinnastettavilla lentoasemilla. Ryanair päättelee, että La Rochellessa veloitetut maksut eivät ole merkittävästi alhaisemmat. Ryanair on myös toimittanut 1 päivänä kesäkuuta 2012 päivättyyn tutkimukseen lisäyksen ([132]), jossa otetaan huomioon Ryanairin/AMS:n markkinointipalvelusopimusten nojalla saamat maksut.

(490) Vertailumenetelmä on tässä yhteydessä joka tapauksessa epäkäytännöllinen. Kuten edellä osoitetaan, tarkasteltavat liiketoimet ovat monimutkaisia kokonaisuuksia, jotka koostuvat lentoasemapalvelusopimuksesta ja markkinointipalvelusopimuksesta (jotka toisinaan muodostavat vain yhden oikeudellisen asiakirjan). Nämä liiketoimet sisältävät useita ”hintoja”, nimittäin eri lentoasemamaksut, maahuolintapalvelujen hinnan ja markkinointipalvelujen hinnan. Osa hinnoista määräytyy matkustajamäärän perusteella, kun taas toiset on sidottu lentojen määrään ja toiset ovat kiinteitä. Jokainen näistä liiketoimista synnyttää siten lentoaseman pitäjän ja lentoyhtiön ja sen tytäryhtiöiden välisten kassavirtojen monimutkaisen kokonaisuuden. Maksuvirrat koostuvat lentoasemamaksuista, maahuolintapalveluista ja markkinointipalveluista saatavista tuloista.

(491) Oxeran laatima ja Ryanairin 10 päivänä huhtikuuta 2015 toimittama analyysi (lisäys kesäkuun 1 päivän 2012 tutkimukseen) osoittaa, että eri lentoasemien lentoasemamaksujen ja Ryanairille myöntämän markkinointituen vertailuun liittyy suuria vaikeuksia.

(492) Ensinnäkin Oxeran tutkimuksessa todetaan, että ”ei ole mahdollista määrittää Ryanairin käyttämiä vertailulentoasemia, jotka ovat kaikilta mahdollisilta ominaisuuksiltaan samanlaisia ja jotka todennäköisesti käyttäytyvät markkinataloustoimijoiden tavoin. Valittuna lähestymistapana on näin ollen ollut määrittää joukko La Rochellen lentoaseman kaltaisia vertailulentoasemia eri piirteiden perusteella” ([133]). Tässä tapauksessa komissio toteaa, että vaikka kunkin viidestä tarkastellusta lentoasemasta ([134]) valintaperusteet sisältävät yhden vuoden 2014 suuntaviivojen 60 kohdassa luetelluista seitsemästä perusteesta, se huomauttaa kuitenkin, että vertailuasemat ovat La Rochellen lentoaseman kaltaisia vain yhden tai kahden perusteen osalta seitsemästä. Lisäksi ainoastaan Grenoblen (GNB) ja Maastrichtin (MST) lentoasemat tarjoavat La Rochellen lentoaseman toiminnalle nimenomaisen vertailukohdan matkustajamääriltään ja Ryanairin näillä lentoasemilla harjoittaman toiminnan laajuudelta. Muut tarkastellut lentoasemat valittiin sellaisten kriteerien perusteella (kuten omistusjärjestelmä, julkisen rahoituksen olemassaolo, alueen BKT tai halpalentoyhtiöiden osuus), jotka eivät yksinään riitä vertailuanalyysissä käytettyjen lentoasemamaksujen ja markkinointipalvelujen tason perustaksi, koska niiden yhteys kunkin lentoaseman kustannusten ja tulojen mittaamiseen on liian etäinen. Sen vuoksi komissio kyseenalaistaa otokseen valittujen vertailulentoasemien edustavuuden.

— Toiseksi Oxeran toimittamat luvut osoittavat, että Ryanairin nettomaksut vaihtelevat huomattavasti vertailuun valituilla lentoasemilla. Tutkimuksessaan Oxera laski Ryanairin näille viidelle lentoasemalle maksamien lentoasemamaksujen tason, josta on vähennetty kaikki AMS:lle ja Ryanairille maksetut markkinointimaksut (mikä tarkoittaa, että tutkimuksessa verrataan Ryanairin maksamia lentoasemamaksuja, joista on vähennetty sen markkinointitulot). Näistä luvuista käy kuitenkin ilmi, että vertailukohteissa on huomattavia eroja.

— Keskimääräiset nettomaksut rotaatiota kohti. Ryanairin La Rochellelle maksamat rotaatiokohtaiset keskimääräiset nettomaksut ovat [100; 150] prosenttia Ryanairin viidessä vertailukohteessa maksamista nettomaksuista. Arvojen jakauma osoittaa kuitenkin, että vertailukelpoisten lentoasemien ryhmä ei ole homogeeninen. Ryanairin La Rochellelle maksamat keskimääräiset nettomaksut siis vaihtelevat vuodesta riippuen [−50; 0] prosentista [150; 200] prosenttiin Ryanairin Oxeran tutkimilla lentoasemilla maksamista keskimääräisistä nettomaksuista. Tämä ero osoittaa selvästi, että otos ei ole homogeeninen ja edustava.

([131]) Oxeran 8 päivänä lokakuuta 2012 tekemä tutkimus ”*Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport*”.

([132]) Huhtikuun 10 päivänä 2015 tehty lisäys Oxeran 1 päivänä kesäkuuta 2012 tekemään tutkimukseen ”Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport”.

([133]) Alkuperäinen englanninkielinen teksti: ”it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochellen lentoasema] 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 Rochellen lentoasema] on the basis of a variety of characteristics.” Oxeran analyysi, 10.4.2015, s. 3.

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

Vastaavasti Ryanairin tietyllä lentoasemalla maksama nettomaksujen määrä on hyvin vaihteleva ja voi kolminkertaistua vuoden sisällä, mikä antaa lisätodisteen siitä, että nettolentoasemamaksujen vertailu ei ole mahdollista eikä asianmukaista.

— Keskimääräiset nettomaksut matkustajaa kohti. Kuten rotaatiokohtaisten nettomaksujen osalta, arvojen jakauma osoittaa, että Oxeran lentoasemaotos ei mahdollista tasapainoista tai järkevää vertailua. Ryanairin La Rochellelle maksama keskimääräinen nettomaksu on vaihdellut vuodesta riippuen [–50; 0] prosentista [150; 200] prosenttiin Ryanairin Oxeran valitsemilla lentoasemilla maksamasta keskimääräisestä nettomaksusta, ja Ryanairin kullakin lentoasemalla maksamat matkustajakohtaiset nettomaksut voivat vaihdella jopa kolminkertaisesti vuodesta riippuen.

(493) On paljonpuhuvaa, että Ryanair ja Oxera eivät kumpikaan yrittäneet määrittää markkinahintaa, joka vastasi lentoasemamaksujen nettohintaa (lentoasemamaksut vähennettynä markkinointituella) La Rochelleen verrattavissa olevien lentoasemien otoksessa. Jos tällainen vertailu mahdollistaisi markkinahinnan määrittämisen, Ryanairin kokemukset lukuisista eurooppalaisista lentoasemista olisivat varmasti mahdollistaneet sen toteamisen.

(494) Vaikka asianmukaisen vertailuanalyysin perusteella voitaisiin osoittaa, että yksittäisten tutkittujen liiketoimien ”hinnat” vastaavat vertailuliiketoimien otoksen avulla määritettyjä ”markkinahintoja” tai ovat niitä korkeampia, komissio ei voisi päätellä tästä, että nämä liiketoimet ovat markkinahintojen mukaisia, jos osoittautuu, että lentoaseman pitäjä on liiketoimien toteuttamisajankohtana mahdollisesti varautunut siihen, että liiketoimista aiheutuu enemmän lisäkustannuksia kuin lisätuloja. Markkinataloustoimijalla ei nimittäin ole intressiä tarjota tavaroita tai palveluja ”markkinahintaan”, jos se johtaa lisätappioiden syntymiseen ([135]).

(495) Kaiken edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että nyt käsiteltävään tapaukseen on sovellettava vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa yleisesti suositeltua lähestymistapaa, joka koskee markkinataloustoimijatestin soveltamista lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiin suhteisiin, toisin sanoen kannattavuuden lisääntymistä koskevaa analyysia. Lähestymistapaa puoltaa se, että objektiivisesti katsoen lentoaseman pitäjän saattaa kannattaa tehdä lentoyhtiön kanssa liiketoimi, mikäli se voi kohtuudella odottaa liiketoimen tuottavan enemmän tuloja (tai vähemmän tappioita) kuin vaihtoehtoinen tilanne, jossa liiketoimea ei tehdä ([136]). Tähän eivät vaikuta vertailut niiden ehtojen kanssa, joita muut lentoasemien pitäjät tarjoavat lentoyhtiöille tai sama lentoaseman pitäjä tarjoaa muille lentoyhtiöille.

(3) Mahdolliset hyödyt, jotka markkinataloustoimija olisi voinut ottaa huomioon allekirjoittaessaan markkinointipalvelusopimuksia lentoyhtiöiden kanssa

(496) Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että markkinataloustoimijatestin soveltamiseksi CCI:n toimintaa on arvioitava suhteessa La Rochellen lentoasemaa sen sijasta pitävän hypoteettisen markkinataloustoimijan käyttäytymiseen. Kyseisiä markkinointipalvelusopimuksia on arvioitava yhdessä vastaavien lentoasemapalvelusopimusten kanssa, jos ne muodostavat yhden liiketoimen (ks. arviointiperusteet johdanto-osan 464 kappaleessa) ([137]). Lisäksi, kuten johdanto-osan 481 kappaleessa todetaan, vaikka jotkin markkinointipalvelusopimukset eivät muodostaneet yhtä liiketointa yhdessä lentoasemapalvelusopimuksen kanssa, kyseisen markkinointipalvelusopimuksen kannattavuuden mittaamiseksi niitä kuitenkin arvioidaan voimassa olevasta lentoasemapalvelusopimuksesta saadut tulot huomioon ottaen.

(497) Liiketoimien (taulukko 14) analysoimiseksi on selvitettävä, mitä hyötyjä kyseinen hypoteettinen markkinataloustoimija, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä, olisi voinut odottaa saavansa markkinointipalveluista. Tässä yhteydessä tällaisten palvelujen yleisiä vaikutuksia alueen matkailuun ja taloudelliseen toimintaan ei pidä sellaisenaan ottaa huomioon. Merkittäviä ovat ainoastaan palvelujen vaikutukset lentoaseman kannattavuuteen, koska analyysissa tarkoitettu hypoteettinen markkinataloustoimija olisi ottanut huomioon vain ne ([138]).

([135]) Edellä alaviitteessä 53 mainittu tuomio asiassa *Ryanair DAC* v. *komissio*, T-165/15, 176–178 kohta.

([136]) Toisin sanoen jos liiketoimen kannattavuuden kasvuodotus on positiivinen.

([137]) Kutakin markkinointipalvelusopimusta on tarkasteltava yhdessä sitä vastaavan lentoasemapalvelusopimuksen kanssa aivan kuin ne muodostaisivat yhdessä yhden liiketoimen. Liiketoimia on siis yhtä monta kuin on markkinointipalvelusopimus- ja lentoasemapalvelusopimuspareja.

([138]) Alaviitteessä 71 mainittu komission tiedonanto valtiontuen käsitteestä, 77 kohta.

(498) Vaikka markkinointipalvelujen vaikutusta ei ole näytetty toteen, ei ole poissuljettua, että ne voivat hieman lisätä markkinointipalvelusopimuksissa ja vastaavissa lentoasemapalvelusopimuksissa tarkoitettujen lentoreittien matkustajamääriä, koska niiden tarkoituksena on mainostaa näitä lentoreittejä. Ryanair on kuitenkin ilmoittanut, että markkinointipalvelusopimuksen olemassaololla oli vain hyvin vähäinen vaikutus sen lentokoneiden täyttöasteeseen, koska tuotonhallintatoimia (hintojen mukauttaminen kysyntään) mukautettiin täyttöastetavoitteiden saavuttamiseksi ([139]). Ryanair ei siis ole vahvistanut markkinointipalvelusopimusten vaikutusta matkustajamäärien kasvuun. Näin ollen vaikuttaa siltä, että markkinointipalvelusopimusten tärkein vaikutus on kannustaa Ryanairia liikennöimään La Rochellen lentoasemalle.

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

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

(501) Tässä yhteydessä on ensinnäkin on todettava, ettei mikään asiaa koskevissa asiakirjoissa viittaa siihen, että CCI olisi muodollisessa tutkintamenettelyssä käsiteltävien markkinointipalvelusopimusten tekohetkellä ajatellut eikä varsinkaan kvantifioinut markkinointipalvelusopimusten mahdollisia myönteisiä vaikutuksia, jotka ulottuisivat sopimuksissa tarkoitettuja lentoreittejä laajemmalle tai jatkuisivat kyseisten reittien ennakoidun liikennöintiajan päättymisen jälkeen. Ranska tai CCI eivät ole esittäneet menetelmää, jolla voitaisiin arvioida, minkä arvoisina La Rochellen lentoasemaa CCI:n asemesta hallinnoiva hypoteettinen markkinataloustoimija olisi mahdollisesti pitänyt näitä vaikutuksia harkitessaan markkinointipalvelusopimusten ja lentoasemapalvelusopimusten tarkoituksenmukaisuutta. Ryanairilta/AMS:ltä ostetut markkinointipalvelut oli suunnattu ensisijaisesti henkilöille, jotka todennäköisesti käyttäisivät markkinointipalvelusopimuksissa tarkoitettuja lentoyhteyksiä.

(502) Tämä Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjen sopimusten osalta tehty päätelmä pätee samoista syistä myös Jet2:n kanssa tehtyyn lentoasema- ja markkinointipalvelusopimukseen sopimukseen.

(503) Vaikutusten pitkäaikaisuus on lisäksi hyvin epävarmaa. On mahdollista, että La Rochellen ja sitä ympäröivän seudun markkinointi Ryanairin verkkosivustolla olisi saanut sivuston kävijät ostamaan liput Ryanairin lennolle La Rochelleen nähdessään mainoksen tai vähän sen jälkeen. On sitä vastoin erittäin epätodennäköistä, että muistikuva Ryanairin sivustolla nähdystä mainoksesta olisi ollut pysyvä ja vaikuttanut lentolippujen ostamiseen muutamaa viikkoa kauemmin. Mainoskampanjalla on todennäköisesti kestäviä vaikutuksia, kun mainostamisessa käytetään yhtä tai useampaa mainosvälinettä, jolle kuluttajat ovat usein alttiina tiettynä ajanjaksona. Esimerkiksi mainoskampanjalla, jossa käytetään yleisiä televisio- ja radiokanavia, useita internetsivuja ja/tai ulkotiloihin tai julkisiin tiloihin asetettuja mainostauluja, voi olla tällainen pysyvä vaikutus, jos kuluttajat ovat toistuvasti näiden mainosvälineiden vaikutuksen alaisina. Jos markkinointikampanja rajoittuu pelkästään Ryanairin sivuston joillekin sivuille, on sen sijaan epätodennäköistä, että sen vaikutus kestäisi merkittävästi kauemmin kuin itse markkinointikampanja. Onkin erittäin todennäköistä, että valtaosa ihmisistä käy Ryanairin sivustolla niin harvoin, että heidän pelkästään siellä näkemänsä jonkin tietyn alueen markkinointikampanja tuskin jättää pysyvää muistijälkeä.

(504) Ranska ja CCI eivät ole toimittaneet muodollisen tutkintamenettelyn aikana mitään tietoja, jotka olisivat kumonneet tämän toteamuksen. Lisäksi tätä toteamusta vahvistaa merkittävästi kaksi seikkaa.

([139]) Erityisesti 15 päivänä joulukuuta 2009, 13 päivänä kesäkuuta 2014 ja 29 päivänä maaliskuuta 2019 päivätyt huomautukset.

(505) Ensinnäkin osa Ryanairin/AMS:n kanssa tehdyissä sopimuksissa mainituista markkinointitoimista koski ensisijaisesti Ryanairin verkkosivuston kotisivua. Nämä palvelut koostuivat yksinkertaisesti linkistä CCI:n nimeämälle verkkosivustolle, usein rajoitetuksi tai hyvin lyhyeksi ajaksi:

— sopimuksissa A ja B tarkoitetuille linkeille ei määritelty näyttöaikaa;

— sopimuksessa C tarkoitettua sponsoroitua linkkiä tuli näyttää 56 päivänä vuodessa kolmen vuoden ajan;

— sopimuksessa D tarkoitettua sponsoroitua linkkiä tuli näyttää 212 päivänä vuodessa kolmen vuoden ajan, mutta vuonna 2007 näyttöjakso lyhennettiin 45 päivään sopimusta D muuttaneen sopimuksen E mukaisesti;

— sopimuksessa G tarkoitettua sponsoroitua linkkiä tuli näyttää Ryanairin Yhdistyneen kuningaskunnan verkkosivustolla 22 päivänä vuodessa kolmen vuoden ajan;

— sopimuksessa H tarkoitettua sponsoroitua linkkiä tuli näyttää Ryanairin Alankomaiden ja Belgian verkkosivustolla 95 päivän ajan ensimmäisenä vuonna ja 160 päivän ajan toisena ja kolmantena vuonna;

— sopimuksessa I tarkoitettua sponsoroitua linkkiä tuli näyttää Ryanairin Irlannin verkkosivustolla 200 päivänä vuodessa kolmen vuoden ajan;

— sopimuksessa J tarkoitettua sponsoroitua linkkiä tuli näyttää Ryanairin Belgian verkkosivustolla 10 päivänä vuodessa kolmen vuoden ajan;

— sopimuksessa K tarkoitettua sponsoroitua linkkiä tuli näyttää Ryanairin Irlannin, Norjan ja Alankomaiden verkkosivustoilla 90 päivänä vuodessa ja Yhdistyneen kuningaskunnan verkkosivustolla 50 päivänä vuodessa kolmen vuoden ajan;

— sopimuksessa L tarkoitettua sponsoroitua linkkiä tuli näyttää Ryanairin Irlannin verkkosivustolla 70 päivän ajan;

— sopimuksessa M tarkoitettua sponsoroitua linkkiä tuli näyttää Ryanairin Portugalin verkkosivustolla 365 päivänä vuodessa kahden vuoden ajan;

— sopimuksessa N tarkoitettua sponsoroitua linkkiä tuli näyttää Ryanairin Norjan verkkosivustolla kuuden viikon ajan (noin 42 päivää) ensimmäisenä vuonna ja neljän viikon ajan (eli 24 päivää) toisena ja kolmantena vuonna.

(506) Sekä näiden markkinointitoimien luonne (pelkkä linkki, jonka mainosarvo on hyvin vähäinen), niiden lyhytaikaisuus että niiden vaihteleva näyttötiheys sopimusten kattamina ajanjaksoina (koska vain Porton reittiä markkinoitiin jatkuvasti kahden vuoden ajan) todennäköisesti rajoittivat voimakkaasti aikaa, jonka toimet vaikuttivat päättymisensä jälkeen, etenkin, koska toimia toteutettiin vain Ryanairin sivustolla eikä muita mainosvälineitä ollut käytössä. On toisin sanoen epätodennäköistä, että näillä markkinointitoimilla olisi kyetty luomaan niille altistuneiden mielessä pysyvä muistikuva kyseisestä mainoksesta ja kestävä kiinnostus La Rochellea ja sitä ympäröivää aluetta kohtaan.

(507) Toiseksi muut Ryanairin/AMS:n kanssa tehdyissä sopimuksissa sovitut markkinointitoimet koskivat ainoastaan Ryanairin verkkosivuston La Rochelle -kohdesivuja. Tämän tyyppinen mainonta kohdistetaan yleensä väistämättä vain rajoitetulle yleisöjoukolle, joka ei joudu mainonnan kohteeksi toistuvasti. Lisäksi Ryanairin sivustolla olevalla La Rochellea matkakohteena esittelevällä sivulla käydään todennäköisesti harvemmin kuin sivuston etusivulla, koska se koskee vain tiettyä Ryanairin kohdetta eikä kaikkea sen toimintaa. Kun otetaan huomioon, että kävijät tuskin käyvät Ryanairin verkkosivuston La Rochelle -kohdesivulla usein, kyseisellä sivulla esitetyt myynninedistämistoimet eivät todennäköisesti tuota pysyvää muistikuvaa La Rochellen ja sen alueen nähtävyyksistä ihmisille, jotka käyvät sivustolla. Ryanairin sivuston La Rochellea käsittelevällä sivulla käydään useimmiten varsin todennäköisesti siksi, että kävijä on mahdollisesti kiinnostunut tästä kohteesta tai Ryanairin sinne liikennöimistä lennoista. Sivulla oleva mainos ei siksi todennäköisesti herätä uutta kiinnostusta tähän kohteeseen ihmisissä, jota eivät tunne sitä tai eivät ole siitä lainkaan kiinnostuneita.

(508) Näin ollen on paljonpuhuvaa, että Ryanairin tarjoamilla markkinointisopimuksilla, jotka on tehty muiden kuin lentoasematoiminnan alalla (autonvuokraus ja paikallinen matkailutoiminta) toimivien yksityisten yritysten ja AMS:n välillä, on markkinointiarvoa, koska niillä on mahdollisuus myydä matkailutuotteita tai -palveluja Ryanairilla matkustaville matkustajille. Potentiaalisten matkustajien todetaan Ryanairin verkkosivustolla käytyään todennäköisesti matkustavan tarkasti määritetylle kohdelentoasemalle (lippujen osto, saatavilla olevien lentojen tarkastelu jne.), minkä vuoksi heille lähetetään markkinointiviestejä, joilla heitä kannustetaan ostamaan tuote tai palvelu kohdelentoasemalta. Ryanairin markkinointipalvelujen arvo perustuu siis kykyyn kohdistaa markkinointi Ryanairin asiakkaisiin, jotka ovat jo valinneet kohdelentoasemansa tai joiden Ryanairin verkkosivuston käyttö osoittaa, että he todennäköisesti valitsevat tietyn kohdelentoaseman, jolloin heitä kannustetaan ostamaan matkailupalveluja lopullisessa kohteessaan. Komissio ei sulje pois sitä mahdollisuutta, että AMS:n Ryanairin

verkkosivustolla tarjoama markkinointi voi olla arvokasta tietyille kolmansille yrityksille, kuten autonvuokrausyritykselle tai vaikka alueelliselle patikointiretkien tarjoajalle, jotka ovat kiinnostuneita myymään palveluja tai tavaroita Ryanairin asiakkaille. Se ei kuitenkaan ole arvokasta sellaiselle lentoaseman pitäjälle, joka haluaa pysyvästi lentoasemaa käyttävien matkustajien määrää pysyvästi. Kuten johdanto-osan 501 kappaleessa on selitetty, Ryanairin verkkosivuston La Rochelle -sivulla käyvillä henkilöillä on todennäköisesti jo kiinnostusta kyseiseen kohteeseen tai Ryanairin sinne liikennöimiin lentoihin. Näin ollen Ryanairin verkkosivuston La Rochelle -kohdesivulla harjoitetun markkinointitoiminnan vaikutus matkustajien houkuttelemiseen on CCI:n kannalta hyvin vähäinen tai jopa olematon.

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

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

(511) Esimerkiksi 17 päivänä tammikuuta 2014 päivätyssä Ryanair selvityksessä todetaan, että ”lentoasemapalvelusopimuksen voimassaolon päättymisajankohdan jälkeiset myöhemmät lisätuotot ovat luonteensa vuoksi epävarmoja” ([140]). Selvityksessä ehdotetaan lisäksi markkinointipalvelusopimusten myönteisten vaikutusten ennakoimiseksi kahta menetelmää, joista yksi perustuu kassavirtaan ja toinen aktivointiin.

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

(513) Selvityksessä kuitenkin kerrotaan aktivointimenetelmään liittyviä suuria vaikeuksia, mikä osoittaa, etteivät sillä saadut tulokset ole luotettavia, ja suositaan kassavirtamenetelmää. Selvityksessä todetaan etenkin, että ”aktivointimenetelmässä olisi otettava huomioon vain se osa markkinointikustannuksista, joka voidaan kirjata lentoaseman aineettomasta omaisuudesta johtuvaksi. Voi kuitenkin olla vaikeaa määrittää, minkä osuuden markkinointikustannuksista on tarkoitus tuottaa lentoasemalle tuloja tulevaisuudessa (investointi lentoaseman aineettomaan omaisuuteen) erotukseksi markkinointikustannuksista, jotka tuottavat lentoasemalle tuloja parhaillaan.” ([141]) Selvityksessä korostetaan myös, että ”aktivointimenetelmän soveltamiseksi on arvioitava keskimääräinen aika, jonka lentoasema kykenisi säilyttämään asiakassuhteen AMS:n markkinointikampanjan ansiosta. Koska tiedot ovat riittämättömät, olisi käytännössä hyvin vaikea arvioida, miten kauan asiakassuhde kyetään säilyttämään AMS:n kampanjan ansiosta” ([142]).

(514) Ryanairin selvityksessä, joka on päivätty 31 päivänä tammikuuta 2014, ehdotetaan puolestaan kassavirtamenetelmän seuraavanlaista käytännön sovellusta: Markkinointi- ja lentoasemapalvelusopimusten hyödyt, joita syntyy markkinointipalvelusopimuksen voimassaolon päättymisen jälkeen, muodostavat nk. tulevan arvon, joka lasketaan sopimuksen voimassaolon päättymispäivänä. Tuleva arvo perustuu niihin lisätuottoihin, joita lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten odotetaan tuottavan lentoasemapalvelusopimuksen viimeisenä soveltamisvuotena. Menetelmän lähtökohtana on lentoasemapalvelusopimuksen viimeisenä soveltamisvuotena oletettavasti

([140]) Alkuperäinen englanninkielinen teksti: ”– – future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain”.

([141]) Alkuperäinen englanninkielinen teksti: ”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.”

([142]) Alkuperäinen englanninkielinen teksti: ”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.”

saavutettava lisätuotto, joka ekstrapoloidaan tulevaisuuteen lentoasemapalvelusopimuksen voimassaoloajan pituisen ajanjakson ajan. Sitä mukautetaan Euroopan lentoliikennemarkkinoiden kasvunopeuden ja sellaisen todennäköisyyskertoimen mukaan, jonka on tarkoitus kuvastaa lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten kykyä lisätä lentoaseman voittoja voimassaolonsa päättymisen jälkeen. Tämä kyky tuottaa pitkäaikaisia hyötyjä johtuu 31 päivänä tammikuuta 2014 päivätyn selvityksen mukaan useista tekijöistä, "– – joita ovat muun muassa tunnettuuden lisääntyminen, vahvempi tuoteimago sekä verkostoulkoisvaikutukset ja uudelleen matkustavat asiakkaat" ([143]), mutta nämä jätetään tarkemmin täsmentämättä. Tässä menetelmässä otetaan myös huomioon diskonttokorko, joka kuvastaa pääoman hintaa.

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

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

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

(518) Tammikuun 31 päivänä 2014 päivätystä selvityksestä ilmenee siis, että kassavirtamenetelmä voisi tuottaa vain erittäin epävarmoja ja epäluotettavia tuloksia, kuten aktivointimenetelmäkin.

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

(520) Kuten edellä todetaan, markkinointipalvelujen kohteena ovat lisäksi ilmiselvästi henkilöt, jotka todennäköisesti käyttävät markkinointipalvelusopimuksissa tarkoitettuja lentoreittejä. Jos lentoreittiä ei enää liikennöidä lentoasemapalvelusopimuksen voimassaolon päättymisen jälkeen, on epätodennäköistä, että markkinointipalveluilla voisi enää silloin olla myönteisiä vaikutuksia lentoaseman käyttäjämääriin. Lentoaseman pitäjän on kuitenkin hyvin vaikea arvioida, miten todennäköisesti lentoyhtiö haluaa liikennöidä tiettyä reittiä kauemmin kuin se on lentoasemapalvelusopimuksessa sitoutunut tekemään. Etenkin halpalentoyhtiöt ovat osoittaneet avaavansa ja sulkevansa lentoreittejä erittäin ennalta arvaamattomasti. Oxeran ACI Europelle laatiman raportin mukaan 15–20 prosenttia Euroopan lentoasemien reiteistä, joiden matkustajamäärä oli alle viisi miljoonaa, suljettiin vuonna 2011 ([144]). Tässä muodollisessa tutkintamenettelyssä tarkasteltavien kaltaista liiketointa toteutettaessa harkitseva markkinataloustoimija ei siis voisi luottaa lentoyhtiön halukkuuteen jatkaa kyseisen reitin liikennöintiä sopimuksen voimassaolon päätyttyä.

([143]) Alkuperäinen englanninkielinen teksti: "– – including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger".

([144]) Oxeran 15 päivänä syyskuuta 2017 tekemä tutkimus "The continuing development of airport competition in Europe", kaavio 4.8, s. 41. https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf.pdf

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

(522) Ryanairin 31 päivänä tammikuuta 2014 päivätyssä selvityksessä hahmotellaan tätä skenaariota hyvin lyhyesti ja todetaan alaviitteessä ilman kommentteja tai perusteluja, ettei ”– – tulevaa arvoa voida laskea, jos lisätuotto, josta on vähennetty AMS:n maksut, on negatiivinen kyseisen ajanjakson viimeisenä vuonna” ([145]). Johdanto-osan 580–642 kappaleessa kuitenkin osoitetaan, että kaikki nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevat sopimukset johtavat lisätuotto-odotuksiin, jotka ovat nettonykyarvoltaan negatiiviset paitsi kokonaisuudessaan, myös joka vuosi. Ryanairin ehdottaman menetelmän mukaan laskettu tuleva arvo olisi näiden sopimusten kohdalla siis nolla tai jopa negatiivinen. Tällaisen tulevan arvon huomioon ottaminen ei näin ollen horjuttaisi päätelmää, jonka mukaan sopimukset tuottavat taloudellista etua.

(523) Kolmannessa, 26 päivänä syyskuuta 2014 päivätyssä selvityksessä Ryanair toisti, että lentoasemapalvelusopimukset ja markkinointipalvelusopimukset tuottavat lisätuottoa niiden voimassaoloaikana ja tulevaa arvoa niiden voimassaolon päättymisen jälkeen. Ryanairin mukaan ensimmäisen sopimuksen allekirjoittaminen Ryanairin kanssa lisää näin ollen mahdollisuutta, että toinen osapuoli tekee sen voimassaolon päättyessä uuden sopimuksen Ryanairin tai muiden lentoyhtiöiden kanssa. Markkinointipalvelusopimusten tuleva arvo perustuu lentoaseman maineen paranemisesta johtuvaan liikenteen kasvuun sopimusten voimassaolon päättymisen jälkeen. Ryanair ehdottaa menetelmää hypoteesiensa empiiriseen testaamiseen, mutta ei voi toteuttaa sitä, koska sillä ei ole tarvittavia tietoja. Raportti ei myöskään ota analyysissaan huomioon mahdollisia verkostoulkoisvaikutuksia.

(524) Edellä esitetystä seuraa, että ainoat hyödyt, jotka harkitseva markkinataloustoimija odottaisi saavansa markkinointipalvelusopimuksesta ja jonka se ottaisi määrällisesti huomioon arvioidessaan, kannattaako tällainen sopimus tehdä yhdessä lentoasemapalvelusopimuksen kanssa, olisivat i) yhtäältä mahdollisuus, että lentoyhtiöt liikennöivät La Rochellen lentoasemalle niiden lentoasemapalvelusopimusten mukaisesti, jotka lentoyhtiöt olivat motivoituneet tekemään markkinointipalvelusopimusten perusteella, ja ii) toisaalta markkinointipalvelujen mahdollinen marginaalinen myönteinen vaikutus kyseisissä sopimuksissa tarkoitettuja reittejä käyttävien matkustajien määrään (liikenteen vähäinen lisäys markkinointipalvelusopimuksissa ja vastaavissa lentoasemapalvelusopimuksissa tarkoitetuilla reiteillä). Muut mahdolliset hyödyt arvioitaisiin liian epävarmoiksi, jotta ne voitaisiin ottaa huomioon määrällisesti. Mikään ei viittaakaan siihen, että CCI olisi ottaneet ne huomioon.

(4) Millä aikajänteellä markkinataloustoimija olisi arvioinut lentoasemapalvelusopimuksen ja/tai markkinointipalvelusopimuksen hyötyjä?

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

([145]) Tammikuun 31 päivänä 2014 päivätty selvitys, alaviite 17. Alkuperäinen englanninkielinen teksti: ”– – no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration”.

(526) Pidemmän aikajänteen käyttäminen ei vaikuta perustellulta. Harkitseva markkinataloustoimija ei nimittäin olisi sopimusten tekoajankohtina ottanut huomioon sitä, että sopimuksia jatkettaisiin niiden täytäntöönpanon päätyttyä, koska Ryanairin ja Jet2:n kaltaiset halpalentoyhtiöt aloittavat ja lopettavat lentoreittejä sekä lisäävät ja vähentävät vuoroja erittäin ennalta arvaamattomasti.

(527) Lisäksi joidenkin sopimusten tekopäivä ei ole sama kuin niiden kohteena olevan toiminnan alkamispäivä. Tällaisissa tapauksissa analyysissa on käytetty toiminnan tosiasiallista alkamispäivää eikä sopimuksen tekopäivää, jos allekirjoituspäivä on aikaisempi kuin varsinaisen toiminnan alkamispäivä ([146]).

(528) Tilanteissa, joissa Ryanair ei liikennöinyt tiettyjä reittejä koko sopimuksen kattaman ajanjakson ajan, markkinataloustoimija-arviointi perustuu sopimuksen suunniteltuun kestoon, koska sopimusten ennenaikainen irtisanominen ei ollut tiedossa eikä ennakoitavissa niiden tekohetkellä. Lentoaseman pitäjä olisi perustanut liikenne-ennusteensa Ryanairin sopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä tekemiin sitoumuksiin.

(529) Jäljempänä komissio tarkastelee kunkin lentoyhtiön kanssa tehtyjä sopimuksia liikenteen, tulojen ja lisäkustannusten osalta tehtyjen oletusten perusteella, jonka jälkeen se esittää näiden sopimusten analyysin päätelmät.

(5) Päätelmät menetelmästä, jolla markkinataloustoimijatestiä sovelletaan

(530) Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että markkinataloustoimijatestin soveltamiseksi kyseessä oleviin toimenpiteisiin komission on tarkasteltava yhdessä kutakin markkinointipalvelusopimusta ja sitä vastaavaa lentoasemapalvelusopimusta (riippumatta siitä, kuuluuko viimeksi mainittu sopimuskokonaisuuteen, jonka taulukko 14 esittää, vai oliko se vain voimassa markkinointisopimuksen tekohetkellä ([147])) ja ratkaistava, olisiko La Rochellen lentoasemaa CCI:n asemesta hallinnoiva hypoteettinen markkinataloustoimija, jonka toimintaa voidaan perustella tuottavuusnäkymillä, tehnyt kyseiset sopimukset. Tätä varten on määritettävä sopimusten kannattavuutta lisäävä vaikutus koko niiden soveltamisaikana, kuten markkinataloustoimija olisi tehnyt sopimuksia tehdessään, ja arvioitava seuraavat:

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

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

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

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

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

([146]) Ks. taulukko 9.

([147]) Ks. johdanto-osan 496 kappale.

b) Liiketoimintasuunnitelmien rekonstruointiin liittyvät metodologiset näkökohdat

(533) Komissio on menettelyn kuluessa kehottanut Ranskaa toimittamaan CCI:n ja Ryanairin/AMS:n välisiin sopimuksiin liittyvät kannattavuusarviot sekä lisäkustannus- ja lisätuloarviot sellaisina kuin ne olisi voitu laatia ennen sopimusten tekemistä. Vastauksena tähän pyyntöön Ranska totesi, että La Rochellen lentoasema ei ollut tehnyt mitään analyysejä ennen markkinointisopimusten allekirjoittamista, minkä vuoksi se esitti kutakin markkinointipalvelusopimusta (ks. taulukko 9) vastaavat jälkikäteen rekonstruoidut liiketoimintasuunnitelmat sekä Jet2:n kanssa tehdyn sopimuksen liiketoimintasuunnitelman rekonstruktion (ottaen huomioon vastaavien lentoasemapalvelusopimusten näiden kahden lentoyhtiön kanssa tehtyjen sopimusten analysoinnin kannalta merkitykselliset parametrit). Tämän takautuvan analyysin tarkoituksena on kuitenkin toistaa taloudellinen analyysi, joka olisi pitänyt tehdä ennen markkinointipalvelusopimusten allekirjoittamista, lentoaseman tuolloin käytettävissä olleet tiedot huomioon ottaen.

(1) Liiketoimintasuunnitelmien rekonstruoinnissa käytetty malli

(534) Ranska on rekonstruoinut liiketoimintasuunnitelmat jälkikäteen käyttämällä ”perusskenaariota”, jossa esitetään oletukset, jotka markkinataloustoimija olisi kohtuudella tehnyt. Analyysi perustuu olettamuksiin liikenteestä, lentokoneiden täyttöasteista, lentoliikenteeseen liittyvistä ja lentoliikenteeseen liittymättömistä tuloista matkustajaa kohti, toimintakustannuksista matkustajaa kohti, markkinointikustannuksista ja sopimusten kestosta. Kunkin sopimuksen nettonykyarvon laskemiseksi Ranska laati liiketoimintasuunnitelman, joka sisälsi seuraavat tulot ja menot:

Taulukko 15

Liiketoimintasuunnitelmien rekonstruoinnissa käytetty malli

Sopimus [x]			
	Vuosi N	Vuosi N+1	Jne.
Rotaatioiden määrä vuodessa (a)	*Katso sopimus*		
Lentokoneen paikkojen määrä (b)	*Ks. 7.2.1.5 jakson b alakohdan 2 alakohta jäljempänä*		
Tarjottujen paikkojen määrä (c)	*c = a * b * 2*		
Keskimääräinen täyttöaste (d)	*Ks. 7.2.1.5 jakson b alakohdan 2 alakohta jäljempänä*		
Matkustajien kokonaismäärä (saapuvat ja lähtevät) (e)	*e = c * d*		
Laskeutumismaksu (f)	*f = a * CCI:n vahvistama tai lentoasemapalvelusopimukseen sisältyvä yksikkömaksu*		
Ilma-alusten pysäköintimaksu (g)	*0 (ks. 7.2.1.5 jakson b alakohdan 3 alakohta jäljempänä)*		
Valaistusmaksu (h)	*0 (ks. 7.2.1.5 jakson b alakohdan 3 alakohta jäljempänä)*		
Vammaisista ja liikuntarajoitteisista henkilöistä perittävä maksu (i)	*i = e * CCI:n vahvistama tai lentoasemapalvelusopimukseen sisältyvä yksikkömaksu/2*		
Matkustajamaksu (j)	*j = e * CCI:n vahvistama tai lentoasemapalvelusopimukseen sisältyvä yksikkömaksu/2*		
Maahuolintapalvelut (k)	*0*		
Lentoliikenteeseen liittyvät tulot yhteensä (l)	*l = f + g + h + i + j + k*		
Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot (m)	*m = e * yksikkölisämarginaali (ks. 7.2.1.5 jakson b alakohdan 3 alakohta jäljempänä)*		

Sopimus [x]			
	Vuosi N	Vuosi N+1	Jne.
Tulot yhteensä (n)	***n = l + m***		
Lisäkustannukset (o)	*o = e * yksikkölisäkustannukset (ks. 7.2.1.5 jakson b alakohdan 4 alakohta jäljempänä)*		
Markkinointikustannukset (p)	*Katso markkinointisopimus*		
Kustannukset yhteensä (q)	***q = o + p***		
Lisäkassavirta (r)	***r = n − q***		
Nettonykyarvo	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *Jossa:* — *v on kyseisen sopimuksen tekovuosi, v = 0 vastaa sopimuksen alkamisajankohtaa,* — *u on sopimuksen kokonaiskesto (vuosina)* — *$r_v$on lisäkassavirta (r) sopimuksen vuodelta (v)* — *t on valittu diskonttokorko* ([1])		

([1]) Ranska on soveltanut kaikkiin sopimuksiin 6 prosentin diskonttokorkoa. Tämä vastaa Ranskan ehdottamaa korkoa vastaavissa tapauksissa, joista komissio on jo tehnyt päätöksen (ks. esim. edellä alaviitteessä 12 mainittu Paun lentoasemaa koskeva komission päätös). Toisaalta koska komission rekonstruoimat liiketoimintasuunnitelmat tuottavat (perusskenaariossa) vuotuiset lisävirrat, jotka ovat kaikki negatiivisia tarkastelujaksolla, sopimusten nettonykyarvo on väistämättä negatiivinen käytetystä diskonttokorosta riippumatta.

(535) Vaikka komissio pitää yleisesti ottaen Ranskan esittämiä matkustajakohtaisia tuloja ja sopimusten kestoa koskevia oletuksia kohtuullisina, muut Ranskan esittämät oletukset eivät ole aina kohtuullisia tai realistisia. Ensinnäkin Ranska on tehnyt menetelmävirheitä, jotka ovat yhteisiä kaikille rekonstruoinnille (kuten ilmailualan lisätoimintakustannusten aliarvioiminen ja paikallisten julkisyhteisöjen yleisten markkinointimenojen kattamiseksi myöntämän tuen huomioiminen lisätuloina). Toiseksi, kuten sopimusten yksilöllistä arviointia koskevassa jaksossa todetaan, tiettyjen liiketoimintasuunnitelmien rekonstruoinneissa on muita yksittäisiä metodologisia ongelmia Ranskan rekonstruoinneille yhteisten menetelmävirheiden lisäksi.

(536) Komissio on tämän vuoksi laatinut oman analyysinsa rekonstruoimalla markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti kunkin sopimuskokonaisuuden perusskenaariossa aiheuttamat lisäkustannukset ja -tulot sellaisina kuin markkinataloustoimija olisi ne ennakoinut.

(537) Komissio teki myös herkkyysanalyysin näiden sopimusten nettonykyarvon laskentatavasta muuttamalla joitakin oletuksia. Komissio käytti siinä tarkoituksellisesti epärealistisia oletuksia, koska niitä ei ole käytetty sen perusskenaariossa (joka on jo lentoyhtiölle suotuisa). Näiden oletusten tai niiden edellyttämien lentoaseman hoidossa tarvittavien merkittävien ja välittömien muutosten todennäköisyys on hyvin pieni (ks. johdanto-osan 575–578 kappale). Näiden parametrien muutoksesta johtuva nettonykyarvon laskenta (jonka samanaikainen esiintyminen on myös tilastollisesti erittäin epätodennäköistä) on ”varomaton skenaario” (ks. johdanto-osan 574–578 kappale). Tämä skenaario olisi joka tapauksessa ilmeisen epärealistinen järkevälle ja harkitsevalle sijoittajalle, jolla ei olisi muuta vaihtoehtoa kuin sulkea se pois.

(538) Ranskan ja komission arviointien väliset erot (erityisesti toiminta- ja markkinointikustannuksia koskevissa oletuksissa) aiheuttavat suuria eroja sopimuskokonaisuuksien nettonykyarvojen laskelmien tuloksissa. Erilaisilla liikenneoletuksilla on merkittävä vaikutus tiettyihin sopimuksiin, kun taas täyttöastetta koskevilla olettamuksilla on vain vähäinen vaikutus sopimusten nettonykyarvon laskennan tulokseen. Nämä eivät kuitenkaan muuta komission päätelmiä siitä, onko nettonykyarvo negatiivinen vai positiivinen.

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

(539) Komission analyysi perustuu siihen, kuinka paljon La Rochellen lentoasemaa CCI:n asemesta hallinnoiva markkinataloustoimija olisi voinut sopimuksia tehdessään ennakoida liikenteen (eli matkustajamäärän) lisääntyvän. Esimerkiksi vuoden 2006 sopimuskokonaisuuden (markkinointisopimukset C ja D sekä lentoasemapalvelusopimukset 2 ja 3) tapauksessa on määritettävä, kuinka monen matkustajan La Rochellen lentoaseman pitäjä olisi voinut vuonna 2006 odottaa käyttävän Ryanairin liikennöimää La Rochelle–Lontoon Stansted -reittiä sopimuskauden aikana.

(540) Ennakoitavissa oleva lisäliikenne on laskettu lentoasemapalvelu- ja markkinointipalvelusopimuksissa määrättyjen reittien ja vuorojen määrän ja tämän perusteella lasketun vuosittaisen rotaatiomäärän mukaan. Joihinkin sopimuksiin sisältyy rotaatioiden määrää koskevia tavoitteita ja toisiin matkustajamääriä koskevia tavoitteita, kun taas joissakin sopimuksissa ei mainita mitään tavoitteita.

(541) Takautuvien eli niiden täytäntöönpanopäivän jälkeen allekirjoitettujen sopimusten osalta (kuten sopimus A), on otettu huomioon vain sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen syntynyt liikenne, koska sopimus ei voi tuottaa liikennettä ennen sen allekirjoittamista.

(542) Komission liikenne-ennusteet ovat suurelta osin alempia kuin ennusteen, joita CCI on käyttänyt liiketoimintasuunnitelmiensa takautuvassa rekonstruoinnissa, erityisesti tiettyjen ilman liikennetavoitteita tehtyjen markkinointisopimusten osalta. Yhdessä tapauksessa komission hyväksymät ennusteet ovat lentoaseman ennusteita korkeampia. Oikaisut esitetään yksityiskohtaisesti kunkin toimenpiteen osalta (sopimus tai sopimuskokonaisuus, ks. taulukko 14).

(543) Komissio toteaa yleisesti, että liikenteen yliarvioinnit liittyvät seuraaviin analyyttisiin ongelmiin. Ensinnäkin Ranskan tekemä rekonstruointi ylittää sopimuksiin sisältyvän liikenteen määrän. Harkitseva toimija ei tekisi tällaista yliarviointia ilman lisäselvityksiä (joita Ranska ei ole toimittanut minkään sopimuksen osalta).

(544) Toiseksi eräiden takautuvien sopimusten osalta (sopimuksen alkamispäivä on ennen sopimuksen allekirjoittamista) Ranska on perustanut rekonstruointinsa ennen sopimuksen allekirjoittamista tapahtuneeseen liikenteeseen. On kyseenalaista, aiheutuisiko harkitsevalle toimijalle markkinointikuluja jo liikennöidyistä lennoista. Harkitseva toimija tukeutuisi markkinointipalvelusopimuksen tuottamaan tulevaan liikenteeseen. Väite, jonka mukaan järkevä sijoittaja olisi voinut tarkastella liikesuhdetta sopimuksen varsinaista kestoa pidemmällä aikavälillä, ei perustu mihinkään taloudelliseen tutkimukseen tai näyttöön, kuten johdanto-osan 525–529 kappaleessa osoitetaan.

(545) Lisäksi komissio on ottanut huomioon Ryanairin käyttämien lentokoneiden, pääasiassa Boeing 737-800 (189 matkustajapaikkaa) ja vähäisemmässä määrin Boeing 737-300 (148 matkustajapaikkaa) tai BAe 146-300 (110 paikkaa), kapasiteetin.

(546) Komissio sovelsi vuosittain vaihtelevaa täyttöastetta, joka vastaa kahden edellisen vuoden keskiarvoa (keskimäärin 80 prosenttia vuosina 2003 ja 2004, sellaisena kuin CCI on sitä soveltanut). Tämä oletus on kaikkein uskottavin, sillä lentoaseman pitäjä käyttää liiketoimintasuunnitelmaa laatiessaan parhaiten soveltuvia käytettävissä olevia tietoja. Tämä menetelmä voidaan perustaa vuodesta 2005 alkaen myös markkinointisopimusten voimassaoloaikana havaittuihin täyttöasteisiin ja siten ottaa huomioon markkinointipalvelujen mahdollinen myönteinen vaikutus reittejä käyttävien matkustajien määrään. Komissio toteaa tältä osin, että vuosina 2003–2013 La Rochellen lentoasemaa palvelleiden Ryanairin lentokoneiden täyttöaste laski 81 prosentista 70 prosenttiin, kun taas La Rochellen lentoasema käytti liiketoimintasuunnitelmansa laatimisessa paljon optimistisempia oletuksia (75–85 prosenttia).

Taulukko 16

Ilma-alusten täyttöasteet

Vuosi	Ilma-alusten täyttöasteet	Päivämäärää T edeltävien kahden vuoden tiedossa oleva keskiarvo ([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]) Kaksi edeltävää vuotta eivät ole merkityksellisiä vuosien 2003 ja 2004 osalta (ei Ryanairin lentoja). Näille vuosille käytettiin 80 prosentin skenaariota (Ranskan perusskenaario).

(547) Jos sopimuksen soveltamisaika ei muodostunut kokonaisista kalenterivuosista, komissio otti tämän huomioon laskemalla sopimuksen kunkin soveltamisvuoden liikenne-ennusteen suhteessa päivien lukumäärään, joina sopimusta vuoden aikana sovellettiin.

(1) Lisätulot (sopimukset Ryanairin ja AMS:n kanssa)

(548) Komissio on pyrkinyt määrittämään kustakin analyysinsa kohteena olevasta liiketoimesta koituvat lisätulot, eli nämä tulot sellaisina kuin markkinataloustoimija olisi ne ennakoinut.

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

— *Lentoliikenteeseen liittyvät tulot*

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

— laskeutumismaksu, joka on rotaatiokohtainen;

— matkustajamaksu, joka on rotaatiokohtainen;

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

— ”pysäköintimaksu”, joka on rotaatiokohtainen,

— ”kiitotien valaistusmaksu” eli summa, joka siviili-ilmailusääntöjen mukaan maksetaan yöllä tai huonossa näkyvyydessä tehtävistä lennoista,

— vammaisten ja liikuntarajoitteisten avustamisesta perittävä maksu, jäljempänä ’PHMR-maksu’.

(551) CCI:n käyttämät laskeutumis- ja matkustajamaksut ovat periaatteessa lentoasemainfrastruktuurien käytöstä perittäviä lakisääteisiä maksuja, jotka vahvistetaan kaikille lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille kuulemismenettelyn jälkeen ja julkaistaan. Komissio on eri lentoasemapalvelusopimusten osalta käyttänyt ennakoituina yksikkökohtaisina laskeutumis- ja matkustajamaksuina sopimusten tekohetkellä voimassa olleita julkaistuja maksuja ja tehnyt summiin vuotuisen kahden prosentin indeksikorotuksen, koska oli kohtuullista olettaa, että näihin lakisääteisiin maksuihin tehtäisiin vuosittain inflaatiotarkistus. Lakisääteisten lentoasemamaksujen järjestelmä ei sisällä automaattista indeksikorotusta, mutta lentoaseman pitäjällä on oikeus mukauttaa maksuja aika ajoin kuulemismenettelyn jälkeen. Komissio katsoo näin ollen, että markkinataloustoimija olisi olettanut, että maksuja korotettaisiin vuosittain inflaatiokehityksen mukaan, ja käyttänyt kahden prosentin inflaatiotarkistusta, joka vastaa Euroopan keskuspankin, jäljempänä 'EKP', euroalueella tavoittelemaa tasoa ([148]).

(552) Maahuolintamaksut eivät sen sijaan ole lakisääteisiä, vaan ne neuvotellaan kahdenvälisesti. La Rochellen lentoasemalla maahuolintapalveluja tarjoaa Atlantica. Näin ollen näitä palveluja ei ole otettu huomioon lentoaseman liiketoimintasuunnitelmassa ja ainoastaan Atlantican La Rochellen lentoasemalle maksamat vuokrat otetaan huomioon (lentoliikenteeseen liittymättömänä voittona).

(553) Pysäköintimaksut vastaavat ilma-alusten käyttämiä pysäköintilaitteita ja -infrastruktuuria, yksityistä infrastruktuuria lukuun ottamatta. Maksut riippuvat pysäköinnin kestosta ja ilma-aluksen ominaisuuksista. Ryanairin ja Jet2:n kanssa tehtyjen sopimusten kannattavuuden arvioimiseksi laadituissa liiketoimintasuunnitelmissa ei kuitenkaan sovita pysäköintimaksuista, teoriassa koska pysäköinnin kesto on alle kaksi tuntia, josta lentoyhtiöiden ei tarvitse maksaa maksua.

(554) Kiitotien valaistusmaksu määräytyy lentoaseman julkaiseman maksutaulukon mukaisesti ja maksetaan jokaisesta yöllä tai huonossa näkyvyydessä tapahtuvasta lennosta, joka edellyttää kiitotien valaistusta. Ryanairin ja Jet2:n kanssa tehtyjen sopimusten kannattavuuden arvioimiseksi laadituissa liiketoimintasuunnitelmissa ei kuitenkaan sovita valaistusmaksuista, koska lennot liikennöitiin päiväsaikaan.

(555) Lopuksi on otettava huomioon vammaisten ja liikuntarajoitteisten avustamisesta perittävä maksu (PHMR-maksu). Maksu koskee kutakin lähtevää matkustajaa (0,50 euroa matkustajaa kohti kesäkuusta 2008 alkaen).

(556) Komissio on laskenut edellä mainittujen lentoasemamaksujen tuoton, jonka markkinataloustoimija olisi odottanut kunkin sopimuksen tuottavan. Se on käyttänyt laskelmissa kunkin sopimuksen mukaista ennakoitua rotaatiomäärää (laskeutumismaksu) ja sen mukaista matkustajamäärää (matkustaja- ja PHMR-maksut) ja kertonut ne kunkin maksun yksikkömäärillä.

— *Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot*

(557) La Rochellen lentoasema on arvioinut matkustajaliikenteen lentoliikenteeseen liittymättömiä lisämarginaaleja. Nämä marginaalit kattavat pysäköintialueiden, ravintoloiden ja muiden lentoasemalla sijaitsevien yritysten toiminnan sekä polttoaineen myyntiin ja vuokraan liittyvät marginaalit. Nämä ovat marginaaleja eivätkä tuloja, koska niistä vähennetään tuotantopanoskustannukset. Näin ollen liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta ei tarvitse vähentää kustannuksia lentoaseman pitäjän lisämarginaalin määrittämiseksi.

(558) Komissio pitää yleisesti ottaen todennäköisenä, että harkitseva markkinataloustoimija olisi sopimusta tehdessään määrittänyt lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen marginaalin edellisen vuoden vastaavien marginaalien perusteella, parhaan käytettävissä olevan arvion mukaan. Tämä on La Rochellen lentoaseman laatima arvio. La Rochellen lentoaseman tapauksessa komissio ottaa kuitenkin huomioon vuosina 2003–2013 tehdyt investoinnit, jotka liittyivät pysäköintialueiden, ravintoloiden ja myymälöiden rakentamiseen. Jos uuden sopimuksen kannattavuutta arvioitaessa otettaisiin huomioon ainoastaan aiemmat marginaalit, ei otettaisi huomioon tiedossa olevia, lentoliikenteeseen liittymättömän toiminnan kehittämiseen liittyviä hankkeita (jotka liittyvät esimerkiksi

([148]) "EKP:n tavoitteena on pitää hintataso vakaana ja vuotuinen inflaatio keskipitkällä aikavälillä lähellä kahta prosenttia, mutta kuitenkin sen alapuolella". Ks. http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

uusien investointien käyttöönottoon), mikä rajoittaisi lentoliikenteeseen liittymättömien lisätulojen kasvunäkymiä liiallisesti. Tämän vuoksi komissio on rekonstruoinut liiketoimintasuunnitelman katsomalla, että uutta sopimusta allekirjoitettaessa huomioon otettava lentoliikenteeseen liittymätön matkustajakohtainen marginaali vastaa edellisen vuoden keskimääräistä vastaavaa marginaalia kerrottuna ”arvioidulla” oikaisukertoimella, joka kuvastaa uusien investointien odotettuja näkymiä (pysäköintialueet ja kaupalliset alueet). Oikaisukerroin vaihtelee vuosittain lentoaseman suunnittelemien hankkeiden mukaan, ja ennakoitu lentoliikenteeseen liittymätön marginaali vastaa sitä marginaalia, jota lentoaseman pitäjä voi kohtuudella odottaa usean vuoden aikana (eikä ainoastaan seuraavana vuonna):

Taulukko 17

Keskimääräinen lentoliikenteeseen liittymätön marginaali

Vuosi	Lentoliikenteeseen liittymätön marginaali, vuosi n-1 (euroa matkustajaa kohti)	”Arvioitu” oikaisukerroin	Komission soveltama ”arvioitu” keskimääräinen lentoliikenteeseen liittymätön marginaali
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) Joinakin vuosina sovelletun oikaisukertoimen korottaminen johtuu uusien lentoliikenteeseen liittymättömien palvelujen käyttöönotosta kyseisenä ajanjaksona (pysäköintialue vuonna 2006, ravintola vuonna 2008 ja myymälät vuonna 2009). Koska CCI ei ole arvioinut odotettavissa olevia muita kuin lentoliikenteeseen liittyviä marginaaleja uusien sopimusten allekirjoittamisen yhteydessä, tällä lähestymistavalla voidaan arvioida uusien lentoliikenteeseen liittymättömien toimintojen odotettuja marginaaleja. Komission käyttämät lentoliikenteeseen liittymättömät matkustajakohtaiset lisämarginaalit ovat keskimäärin [15–20] prosenttia CCI:n esittämiä suurempia, joten komission laatimissa rekonstruktioinneissa maksimoitiin lentoaseman ja Ryanairin tekemien sopimusten kannattavuuden lisääntyminen. Komissio toteaa, että marginaalien keskimääräinen vuotuinen oikaisu on jopa suurempi kuin Oxeran 4 päivänä joulukuuta 2015 päivätyssä tutkimuksessaan ([149]) esittämä, jonka mukaan Ryanairin toiminnan aloittaminen 29 lentoaseman otoksessa johti lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen noin 12,0–13,7 prosentin reaaliseen kasvuun lähtevää matkustajaa kohti.

([149]) Oxeran 4 päivänä joulukuuta 2015 julkaisema tutkimus ”*The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical income*”.

(560) Komissio katsoo myös, että markkinataloustoimija olisi ennakoinut tämän marginaalin indeksoinnin jokaisena uuden sopimuskokonaisuuden kattamana vuonna inflaation huomioon ottamiseksi. Komissio sovelsi tässä yhteydessä 2 prosentin vuotuista verokantaa ([150]).

(561) Komissio on joka tapauksessa päättänyt käyttää La Rochellen lentoaseman oletuksia suurempia oletuksia lentoliikenteeseen liittymättömistä voitoista ottaakseen huomioon pysäköinnin, ateriapalvelujen ja kaupallisten toimintojen kehityksen vuosina 2003–2013.

(1) Lisäkustannukset (sopimukset Ryanairin ja AMS:n kanssa)

(562) Lisäkustannukset, joita lentoasemaa CCI:n asemesta hallinnoiva markkinataloustoimija olisi saattanut etukäteen olettaa koituvan kustakin liiketoimesta (joka käsittää lentoasemapalvelusopimuksen ja markkinointipalvelusopimuksen), jakautuvat seuraaviin luokkiin:

— markkinointipalvelujen hankintakustannukset;

— liiketoimesta johtuvista lisäinvestoinneista koituvat kustannukset;

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

(563) Markkinointipalvelusopimusten kustannusten osalta komissio toteaa, että Ranska jätti virheellisesti markkinointikustannusten ulkopuolelle paikallisten julkisyhteisöjen (Charente-Maritimen departementti ja La Rochellen kuntaliittymä) myöntämät tuet, joilla katettiin CCI:n lentoasemayksikön yleiset markkinointikustannukset.

(564) Kuten johdanto-osan 294–302 kappaleessa todetaan, Ranskan olisi pitänyt ottaa huomioon kaikki CCI:n lentoasemayksikön Ryanairille maksamat summat, koska eri paikallisten julkisyhteisöjen rahoitusosuudet ovat lentoaseman tavanomaisten toimintakustannusten rahoittamista. Näin ollen juuri CCI:n lentoasemayksiköllä oli markkinointipalvelujen rahoittamiseen tarkoitetut talousarviomäärärahat ja se kantoi kaikki niihin liittyvät hallinnolliset riskit.

(565) Lisäksi on muistettava, että sen määrittämiseksi, ovatko La Rochellen lentoaseman Ryanairin ja Jet2:n kanssa tekemät sopimukset johtaneet edun myöntämiseen näille yhtiöille, La Rochellen lentoaseman toimintaa on verrattava tavanomaisissa markkinatalousolosuhteissa toimivan lentoaseman pitäjän käyttäytymiseen. Markkinataloustoimijan on lähtökohtaisesti rahoitettava omat toimintonsa. Vuoden 2014 suuntaviivojen 63 kohdassa täsmennetään lisäksi, että jotta lentoyhtiön kanssa tehdyn sopimuksen voitaisiin katsoa olevan markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen, ”lentoaseman olisi osoitettava, että – – se pystyy kattamaan kaikki järjestelystä johtuvat kustannukset – –”.

(566) Vuoden 2014 suuntaviivoissa todetaan myös, että ”[a]rvioidakseen, onko jokin järjestely, jonka lentoasema on tehnyt lentoyhtiön kanssa, markkinataloustoimijatestin mukainen, lentoyhtiön lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista odotetut tuotot olisi otettava huomioon lentoasemamaksujen lisäksi, vähennettynä mahdollisilla alennuksilla, markkinointituella tai kannusteohjelmilla” ([151]), ja todetaan, että ”[l]isäksi otetaan huomioon julkinen tuki, kuten viranomaisten ja lentoyhtiön välillä suoraan tehdyt markkinointisopimukset, jonka tarkoituksena on korvata osa lentoasemalle lentoasemaa/lentoyhtiötä koskevasta järjestelystä aiheutuvista tavanomaisista kustannuksista” ([152]).

([150]) Samasta syystä komissio sovelsi lentoasemamaksuihin ja lisätoimintakustannuksiin 2 prosentin indeksikorotusta.
([151]) Vuoden 2014 suuntaviivojen 64 kohta.
([152]) Vuoden 2014 suuntaviivat, alaviite 62.

(567) Jos julkinen rahoitus voitaisiin liiketoimintasuunnitelmissa jättää markkinointikustannusten ulkopuolelle, kaikki kannattamattomat hankkeet tai liiketoimet voitaisiin saattaa markkinataloustoimijatestin mukaisiksi yksinkertaisesti myöntämällä niille riittävä julkinen tuki. Tämä lähestymistapa tekisi SEUT-sopimuksen 107 artiklasta tehottoman ja olisi ristiriidassa sen periaatteen kanssa, jonka mukaan valtiontuen olemassaolon arvioinnissa on selvitettävä, onko yritys saanut ”taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa” ([153]).

(568) Edellä esitetyistä syistä komissio katsoo, että markkinointikustannuksiin tarkoitettua julkista tukea (vaikka se ei koskisikaan tiettyä sopimusta tai sopimuskokonaisuutta) ei voida vähentää markkinointikustannuksista kannattavuusanalyysissä, johon markkinataloustoimijatesti perustuu. Näin ollen komissio on ottanut huomioon kaikki markkinointipalvelusopimusten mukaiset summat sopimusten (ks. taulukko 14) allekirjoittamiseen liittyvien liiketoimintasuunnitelmien rekonstruoinnissa.

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

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

(571) Komissio ei voi arvioida lisätoimintakustannuksia Ranskan ja CCI:n toimittaman rekonstruktion pohjalta. CCI on arvioinut muuttuviksi kustannuksiksi enintään 55 000 euroa vuodessa (markkinointikustannuksia lukuun ottamatta) noin 200 000 matkustajalle eli keskimäärin 0,27 euroa matkustajaa kohti, mutta tämän arvion laatimiseen käytettyä menetelmää ei ole selitetty. Arvio ei myöskään vastaa La Rochellen lentoaseman todellisia lisäkustannuksia: sen lisäksi, että arvio 0,27 eurosta matkustajaa kohti poikkeaa huomattavasti Oxeran ([154]) muiden sellaisten lentoasemien osalta esittämistä arvioista, joista komissio on aloittanut muodollisen tutkintamenettelyn ([155]), La Rochellen lentoaseman taloudelliset tiedot myös osoittavat, että sen lentoliikenteeseen liittyvät lisätoimintakustannukset olivat kyseisen ajanjakson aikana keskimäärin 3,83 euroa matkustajaa kohti.

(572) Komissio rekonstruoi lisätoimintakustannukset, lukuun ottamatta markkinointikustannuksia, Ranskan toimittamien tietojen (lentoaseman tuloslaskelma ja tase) perusteella. Tätä varten komissio on menetellyt seuraavasti:

— matkustajien kuljettamisesta aiheutuvat vuotuiset toimintakustannukset poimittiin CCI:n lentoasemayksikön tilinpäätöksen perusteella. Nämä kustannukset rajoittuvat toimintakustannuksiin, eikä niissä oteta huomioon pääomakustannuksia (poistoja). Tämä oletus todennäköisesti aliarvioi todelliset lisäkustannukset, sillä osa investointien poistoista vastaa kustannuksia, jotka liittyvät lentoaseman uusien matkustajien käsittelemiseen liittyvään lisätoimintaan (Oxera, jonka Ryanair on valtuuttanut analysoimaan tilannetta muilla lentoasemilla, otti tietyt poistot huomioon lisätoimintakustannusten laskemisessa) ([156]);

([153]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.4.1999, *Espanjan kuningaskunta* v. *komissio*, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, 41 kohta; ks. myös komission päätös (EU) 2018/628, annettu 11 päivänä marraskuuta 2016, valtiontuesta SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), jonka Itävalta on toteuttanut Klagenfurtin lentoaseman, Ryanairin ja muiden lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden hyväksi (EUVL L 107, 26.4.2018, s. 1) johdanto-osan 381 kappaleen b kohta.

([154]) Oxeran 13 päivänä kesäkuuta, 11 päivänä syyskuuta, 22 päivänä syyskuuta, 10 päivänä lokakuuta ja 6 päivänä marraskuuta 2014 tekemät tutkimukset.

([155]) Komission päätös, annettu 16 päivänä lokakuuta 2013, Espanja, Väitetty tuki Ryanairille ja muille lentoyhtiöille sekä mahdollinen tuki Gironan ja Reusin lentoasemille, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (EUVL C 120, 23.4.2014, s. 24); komission päätös, annettu 30 päivänä toukokuuta 2012, Ranska, Beauvais Tillén lentoasema, SA.33960 (2012/C) (2012/NN), EUVL C 279, 14.9.2012, s. 23; komission päätös, annettu 4 päivänä huhtikuuta 2012, Ranska, Carcassonnen lentoasema, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (EUVL C 254, 23.8.2012, s. 11).

([156]) Oxeran 31 päivänä toukokuuta 2013 tekemä tutkimus ”*Economic MEIP assessment: profitability analysis – La Rochelle*”, joka on Ryanairin 31 päivänä toukokuuta 2013 esittämien huomautusten liitteenä, 2.5 kohta, s. 10 ja 12.

— julkisen vallan tehtäviin liittyvät ja valtion rahoituksella katetut toimintakustannukset vähennettiin;

— julkisen palvelun velvoitteisiin tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin liittyvien tukien kattamat kustannukset vähennettiin;

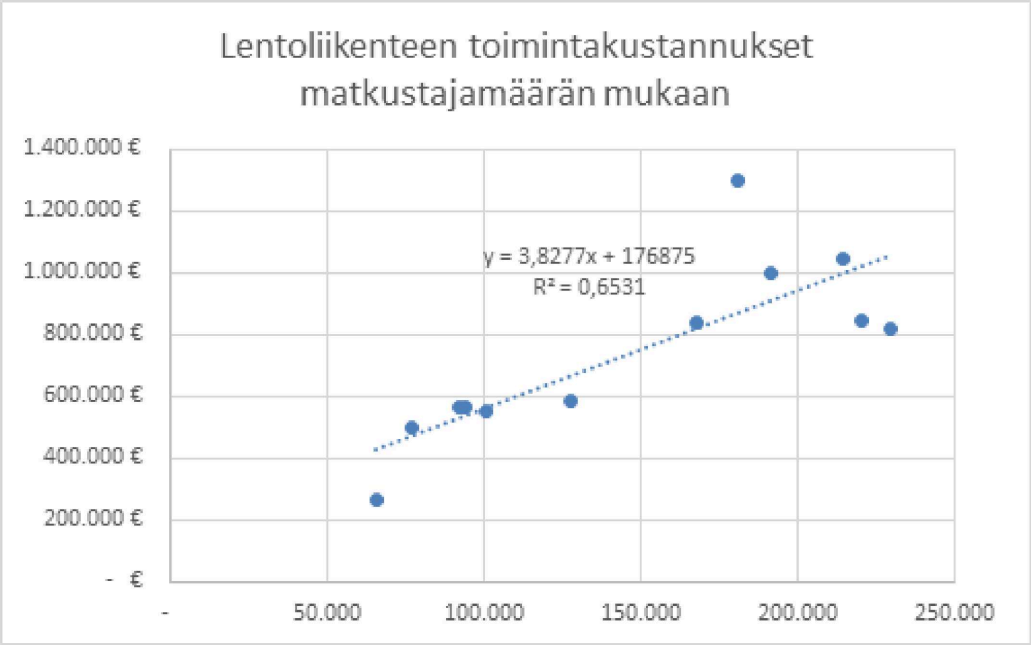
— lentoyhtiöiden kanssa tehdyissä markkinointisopimuksissa vahvistettujen markkinointipalvelujen maksut vähennettiin (koska nämä kustannukset on jo otettu erikseen huomioon riidanalaisten toimenpiteiden kannattavuuden uudelleenmäärittelyssä). Ne on näin ollen kirjattu kustannuserään (p) (ks. taulukko 15);

— lentoliikenteeseen liittymättömiin tuloihin liittyvät toimintakustannukset vähennettiin. Koska CCI:lta ei saatu tietoja, komissio arvioi lentoliikenteeseen liittymättömiin tuloihin liittyvät toimintakustannukset. Arvio tehtiin soveltamalla lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen prosenttiosuutta lentoaseman kokonaistuloista lentoaseman vuotuisiin toimintakustannuksiin ([157]). Osuus vaihteli vuosina 2001–2010 välillä 19 ja 41 prosentin välillä ja oli keskimäärin 26 prosenttia. Tämä menetelmä voi yliarvioida lentoliikenteeseen liittymättömiin tuloihin liittyvät toimintakustannukset, koska lentoliikenteeseen liittymättömät palvelut ovat suhteellisesti pääomavaltaisempia ja toimintakustannuksiltaan edullisempia kuin lentoliikenteeseen liittyvät palvelut ([158]). Tämä on joka tapauksessa paras mahdollinen arvio, koska Ranska ei ole toimittanut muita tietoja;

— lentoliikenteen toimintakustannusten kehitys analysoitiin matkustajamäärän muutosten perusteella. Seuraavassa kaaviossa esitetään lentoliikenteen toimintakustannusten ja matkustajamäärien välinen suhde sekä lentoliikenteen toimintakustannusten ja matkustajamäärien suhteellinen kehitys. Kaaviosta käy selvästi ilmi, että lentoliikenteen toimintakustannukset kasvavat matkustajaliikenteen mukana. Näin ei olisi, jos lisäkustannukset rajattaisiin 55 000 euroon 200 000 matkustajaa kohti.

Kaavio 1

Lentoliikenteen toimintakustannukset matkustajamäärän mukaan



Lähde: La Rochellen lentoaseman tiedot. Komission analyysi

([157]) Saatu vähentämällä julkisen vallan tehtävään liittyvät kustannukset, julkisen palvelun velvoitteista tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista maksettavat korvaukset, markkinointikustannukset ja poistot.

([158]) Esimerkiksi myymälöiden tai pysäköintialueiden rakentaminen aiheuttaa huomattavia rakennuskustannuksia mutta suhteellisen vähän toimintakustannuksia toimiluvan myöntämisen jälkeen.

(573) Analyysi osoittaa, että myös matkustajamäärien ja toimintakustannusten muutokset korreloivat tiiviisti keskenään. Tämä analyysi on edelleen luotettava, vaikka vuotuisten kustannusten muutokset ovat muuttuneet satunnaisemmiksi (mille Ranska ei ole esittänyt perusteluja). Vuosittaisten tietojen perusteella rekonstruoidut lentoliikenteeseen liittyvät lisätoimintakustannukset, jotka on korjattu Ranskan kirjaamalla vuotuisella inflaatiolla, ovat 3,83 euroa matkustajaa kohti vuonna 2006 (jakson 2001–2011 puoliväli). Komissio soveltaa näihin kustannuksiin muutosta, joka vastaa 2 prosentin inflaatioastetta muina vuosina (negatiivinen ennen vuotta 2006, nolla vuonna 2006 ja positiivinen vuoden 2006 jälkeen) ([159]).

(1) Herkkyysanalyysi

(574) Rekonstruoidessaan liiketoimintasuunnitelmia kunkin sopimuskokonaisuuden osalta komissio testasi jokaisen rekonstruktion luotettavuuden herkkyysanalyysillä. Se muutti seuraavia neljää muuttujaa parantaakseen (kohtuuttomasti ja harkitsemattomasti) tarkasteltavana olevan sopimuskokonaisuuden kannattavuutta (mikä johti lentoaseman pitäjän ja sopimukset tehneiden lentoyhtiöiden kannalta liian optimistiseen skenaarioon): rotaatioiden määrä vuodessa, lentokoneiden täyttöaste, lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen määrä ja lentoliikenteeseen liittyvät lisätoimintakustannukset.

(575) Komissio asetti kunkin taulukossa 14 luetellun sopimuskokonaisuuden osalta määritetylle rotaatioiden määrälle kunnianhimoisemmat tavoitteet kuin analysoitujen sopimusten ehdoissa. Tämä tavoite asetettiin mielivaltaisesti, eikä se perustunut mihinkään tosiseikkoihin, oikeudellisiin seikkoihin tai ennusteisiin. Harkitseva lentoaseman pitäjä ei nostaisi tavoitetta samalla tavalla liiketoimintasuunnitelmansa perusskenaariossa.

(576) Komissio käytti vaihtoehtoisessa skenaariossaan 85 prosentin täyttöastetta, jota ei havaittu tarkastelujakson aikana, mutta jota komissio on käyttänyt muissa Ranskan lentoasemia koskevissa viimeaikaisissa päätöksissään tekemissään rekonstruktioissa. Harkitseva lentoaseman pitäjä ei nostaisi täyttöastetta liiketoimintasuunnitelmansa perusskenaariossa tällä tavoin, koska se ei kuvasta kyseisten reittien erityispiirteitä.

(577) Lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen osalta komissio korotti vaihtoehtoisessa skenaariossaan lentoliikenteeseen liittymätöntä yksikkömarginaalia 20 prosenttia verrattuna perusskenaarioon, jonka laskentamenetelmä esitetään johdanto-osan 557–561 kappaleessa ja joka perustuu jo valmiiksi Ranskan esittämiä oletuksia suotuisampiin oletuksiin. Harkitseva lentoaseman pitäjä ei hyväksyisi tällaista korotusta liiketoimintasuunnitelmansa perusskenaariossa, koska se ei perustu realistisiin näkymiin.

(578) Lisätoimintakustannusten osalta komissio sovelsi vaihtoehtoisessa skenaariossaan 50 prosentin vähennystä verrattuna perusskenaarioon, jonka laskentamenetelmä esitetään johdanto-osan 533 ja 534 kappaleessa.

(579) Näiden neljän muuttujan vaihtelemisen perusteella laskettu nettonykyarvo tarjoaa näin ollen vaihtoehtoisen skenaarion, jota komissio pitää ”harkitsemattomana skenaariona”.

a) Ryanairin/AMS:n kanssa tehtyjen sopimuskokonaisuuksien yksilöllinen tarkastelu

(580) Ranska toimitti kustakin markkinointipalvelusopimuksesta erillisen analyysin (jossa otettiin huomioon voimassa olevat lentoasemapalvelusopimukset). Vaikka komissio katsoo, että jotkin sopimukset liittyvät toisiinsa ja niitä olisi sen vuoksi pidettävä yhtenä liiketoimena, kustakin markkinointipalvelusopimuksesta tehdään kannattavuusanalyysi, joka vahvistaa kyseisen sopimuskokonaisuuden analyysin.

([159]) Komissio piti lisätoimintakustannusten monivuotista rekonstruointia vuosittaista rekonstruointia parempana. Teoriassa edellisen vuoden taloudellisiin tietoihin perustuvassa vuosittaisessa rekonstruktiossa simuloitaisiin myös tietoja lisätoimintakustannuksista, joita CCI:lla olisi ollut uuden sopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä. Ranskan toimittamat tiedot eivät kuitenkaan mahdollistaneet tällaista analyysia, koska toimitettuihin rahoitustietoihin sisältyi huomattavia selittämättömiä korotuksia tai vähennyksiä kunkin vuoden välillä. Vuosikohtaisessa analyysissä olisi siis tultu siihen tulokseen, että lisäkustannukset olivat joinakin vuosina negatiivisia, mikä tarkoittaa, että CCI:lla olisi ollut intressi investoida liian suuria summia lentoyhtiöiden kanssa tehtäviin uusiin sopimuksiin, kun taas muina vuosina lisäkustannukset olisivat olleet niin suuret, että CCI:n olisi kannattanut sulkea lentoasema. Vuotuisten rahavirtojen rekonstruoinnin mahdollistavien tietojen puuttuessa komissio käytti siis monivuotista lähestymistapaa.

(581) Seuraavassa taulukossa esitetään Ranskan ja komission perusskenaarioissaan ja ”harkitsemattomissa skenaarioissaan” (ja seuraavissa jaksoissa mainittujen yksittäisten sopimusten tai sopimusryhmien osalta) tekemien (taulukossa 14 lueteltujen) sopimusryhmien kannattavuuden rekonstruktioiden tulokset:

Taulukko 18

Ryanairin/AMS:n kanssa tehtyjen sopimusten ja sopimusryhmien nettonykyarvo

(tuhatta euroa)

	Nettonykyarvo		
Sopimuskokonaisuus	Skenaario – Ranska	Perusskenaario – komissio	”Harkitsematon” skenaario
1–A	[…]	[– 350; – 250]	[– 200; – 100]
B	[…]	[– 900; – 800]	[– 450; – 350]
2–C	[…]	[– 1 150; – 1 050]	[– 400; – 300]
3–D	[…]	[– 650; – 550]	[– 300; – 200]
2–3–C–D	ei rekonstruoitu	[– 1 750; – 1 650]	[– 650; – 550]
E	[…]	[– 150; – 50]	[0; 100]
F	[…]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
G	[…]	[– 700; – 600]	[– 150; – 50]
H	[…]	[– 200; – 100]	[– 100; 0]
I	[…]	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
J	[…]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
HJ	ei rekonstruoitu	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
GHIJ	ei rekonstruoitu	[– 1 200; – 1 100]	[– 200; – 100]
6–K	[…]	[– 2 150; – 2 050]	[– 1 150; – 1 050]
L	[…]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
7–M	[…]	[– 300; – 200]	[– 150; – 50]
N	[…]	[– 150; – 50]	[– 100; 0]
7–M–N	ei rekonstruoitu	[– 400; – 300]	[– 150; – 50]

582) Kutakin sopimuskokonaisuutta koskevat, tämän analyysin kannalta merkitykselliset erityispiirteet esitetään seuraavissa jaksoissa. Komissio tutkii ensin, onko kyseisen sopimuksen tai sopimuskokonaisuuden liiketoimintasuunnitelmien rekonstruointi metodologisesti kestävä. Komissio on jo maininnut tässä yhteydessä, että Ranska on tehnyt virheitä, jotka ovat yhteisiä kaikille sopimuksille (tai ainakin yleisiä useimmissa sopimuksissa), erityisesti seuraavien seikkojen osalta:

— odotettujen liikennemäärien yliarvioiminen ([160]),

— lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen epäluotettava arviointi ([161]),

([160]) Ks. johdanto-osan 543–546 kappale.
([161]) Ks. johdanto-osan 557–561 kappale.

— paikallisten julkisyhteisöjen myöntämien yleisten markkinointitukien jättäminen pois lisätuloista ([162]) markkinointipalvelusopimusten kustannuksia laskettaessa,

— lentoliikenteen lisätoimintakustannusten aliarviointi ([163]),

— lentokoneiden perusteettomien täyttöasteiden toistuva käyttö ([164]).

(583) Kuten johdanto-osan 535 ja 536 kappaleessa jo todettiin, edellä mainittujen yhteisten menetelmävirheiden lisäksi kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruointiin liittyy kuitenkin myös muita erityisiä metodologisia ongelmia, jotka esitetään seuraavissa kappaleissa kunkin sopimuskokonaisuuden osalta. Komissio esittää oman analyysinsä rekonstruoimalla ”perusskenaarion” ja ”harkitsemattoman” skenaarion, kuten johdanto-osan 574 kappaleessa on selitetty.

(1) Sopimuskokonaisuuden 1–A

— *Ranskan rekonstruktio sopimuksen A liiketoimintasuunnitelmasta*

(584) Ranska esitti sopimuksen A rekonstruktion, joka perustui lentoasemapalvelusopimuksen 1 parametreihin.

(585) Sopimusta A koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruoinnissa on 7.2.1.5 jakson b alakohdassa esitettyjen, kaikille Ranskan laatimille rekonstruktioille yhteisten menetelmävirheiden lisäksi tiettyjä muita metodologisia ongelmia.

(586) Ranska vahvisti sopimuksen A rekonstruoidussa liiketoimintasuunnitelmassa markkinointipalvelusopimukseen perustuvien lisärotaatioiden määräksi 350. Näin tehdessään se yliarvioi Ryanairin liikennöimien reittien määrän, sillä Ryanairin ainoa kiinteä sitoumus oli liikennöidä 340 reittiä vuoden aikana.

(587) Ranska myös oletti virheellisesti, että harkitseva toimija olisi suostunut maksamaan markkinointipalveluista ennen sopimuksen allekirjoittamista (sopimus A allekirjoitettiin 1 päivänä joulukuuta 2003 ja oli voimassa 1 päivän toukokuuta 2003 ja 31 päivän joulukuuta 2003 välisen ajan).

(588) Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan esittämää sopimusta A koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

— *Komission rekonstruktio sopimuskokonaisuuden 1–A liiketoimintasuunnitelmista*

(589) Komissio rekonstruoi sopimuskokonaisuuden 1–A liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossaan kaikkiin sopimuksiin sovellettavien oikaistujen parametrien ([165]) lisäksi seuraavia yksilöllisiä parametrejä:

— sopimuksen A kapasiteetti 110 matkustajapaikkaa ilma-alusta kohti (Ryanair käytti vuonna 2013 110-paikkaisia lentokoneita, ja CCI:n lentoasemayksikkö ei olisi voinut olla tietämätön tästä, kun se allekirjoitti sopimuksen joulukuussa 2013);

— lisärotaatioiden lukumäärä: sopimuksen A mukaan 40 (arvio lisärotaatioiden määrästä sopimuksen A allekirjoittamisen eli 1 päivän joulukuuta 2003 ja sen voimassaolon päättymisen eli 31 päivän joulukuuta 2003 välisenä aikana ([166]));

([162]) Ks. johdanto-osan 563–568 kappale.
([163]) Ks. johdanto-osan 570–573 kappale.
([164]) Ks. johdanto-osan 542–547 kappale.
([165]) Lisätietoja kustakin parametrista on johdanto-osan 539–579 kappaleessa.
([166]) Arvioon päädyttiin seuraavasti: Ranska totesi, että Ryanair oli vuonna 2003 liikennöinyt 288 rotaatiota La Rochellen lentoasemalla, joista kaikkien toinen määränpää oli Lontoon Stansted. Tämä luku oli suurin piirtein vahvistettu 1 päivänä tammikuuta 2003, jolloin CCI:n lentoasemayksikkö allekirjoitti sopimuksen A Ryanairin kanssa. Sijoittaja olisi käyttänyt tätä historiallista liikennelukua arvioidakseen sopimuksen jäljellä olevana voimassaolokuukautena (joulukuu 2003) odotettavissa olevan lentojen määrän. Jos tämä luku jaetaan sopimuksen voimassaoloajalle (8 kuukautta), lentojen määräksi voidaan sopimuksen viimeisenä kuukautena (joulukuu 2003) arvioida 288 * 1/8 tai 36. Varotoimenpiteenä komissio pyöristi tämän määrän 40 rotaatioon.

— lentokoneiden täyttöaste, joka on arvioitu markkinointisopimuksen allekirjoittamista edeltäneiden kahden vuoden täyttöasteiden keskiarvona (80 prosenttia, myös Ranskan arvion mukaan);

— 100 prosentin korvaus sopimuksissa määrätyistä markkinointipalveluista.

(590) Kuten taulukossa 18 esitetyn sopimuskokonaisuuden 1–A liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta käy ilmi, tämän sopimuskokonaisuuden nettonykyarvo on negatiivinen.

(591) Kuten 574–579 kappaleessa todetaan, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Kuten edellä on selitetty, komissio teki neljään muuttujaan erittäin myönteisiä muutoksia parantaakseen tarkasteltavana olevien sopimusten kannattavuutta: täyttöaste asetettiin 85 prosenttiin, lentoliikenteeseen liittymätöntä marginaalia kasvatettiin 20 prosenttia, lisätoimintakustannuksia pienennettiin 50 prosenttia ja vuotuisten rotaatioiden määrä kasvatettiin. Tämän viimeksi mainitun parametrin osalta, jota muutettiin erikseen kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruktion osalta, komissio hyväksyi sopimusta A varten hypoteettisen skenaarion (jota Ranska ei ole osoittanut todeksi), jossa 1 päivänä joulukuuta 2003 allekirjoitetun lentoasemapalvelusopimuksen katsottiin heijastavan CCI:n lentoasemayksikön ja Ryanairin neuvotteluasemia 1 päivänä huhtikuuta 2003 ja liikennetietoja 1 päivän joulukuuta 2003 tilanteen mukaan. Tässä hypoteettisessa tilanteessa rotaatioiden määräksi arvioitiin 288 vuodessa, mikä vastaa lennettyjen rotaatioiden todellista määrää, joka oli suurin piirtein tiedossa 1 päivänä joulukuuta 2003. Sopimuskokonaisuuden 1–A nettonykyarvo on edelleen negatiivinen tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa.

(2) Sopimus B

— *Ranskan rekonstruktio sopimuksen B liiketoimintasuunnitelmasta*

(592) Ranska esitti sopimuksen B rekonstruktion, joka perustui lentoasemapalvelusopimuksen 1 parametreihin.

(593) Sopimusta B koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruoinnissa on johdanto-osan 539–579 kappaleessa esitettyjen, kaikille Ranskan laatimille rekonstruktioille yhteisten menetelmävirheiden lisäksi tiettyjä muita metodologisia ongelmia.

(594) Ensinnäkin on kyseenalaista, olisiko harkitseva toimija tehnyt sopimuksen, jossa Ryanairin markkinointipalvelusitoumukset olivat vieläkin epämääräisempiä kuin sopimuksessa A ([167]). Harkitsevan toimijan ainoa tavoite on saada voittoa lentoaseman pitämisestä. Liikenteen lisääntyminen ei kuitenkaan ole tae markkinointipalvelujen kannattavuudesta, ja harkitseva toimija pyrkii käyttämään rahansa mahdollisimman tehokkaasti. Harkitseva toimija pyrkisi näin ollen maksimoimaan kaikkien ostamiensa markkinointipalvelujen tehokkuuden. Siksi on kyseenalaista, allekirjoittaisiko kannattavuutta tavoitteleva toimija sopimuksen, jonka ehtoja ei ole määritelty tai ilmaistu tarkasti (näytettävien linkkien määrää tai niiden näyttöaikaa ja -tiheyttä Ryanairin verkkosivustolla ei ole määritelty) ja jonka tehokkuutta tai vaikuttavuutta lentoaseman pitäjä ei voi arvioida. Yksikään harkitseva toimija ei olisi valmis allekirjoittamaan sopimusta ilman, että se voisi edes arvioida sen vaikutusta kyseisten reittien käyttöön ja liiketoimen kannattavuuteen.

(595) Komissio toteaa lisäksi, että Ranskan rekonstruktiossa on toinenkin erityinen metodologinen virhe. Ranska huomioi kolme täyttä vuotta ja 340 rotaatiota vuodessa, vaikka sopimus kattaa vain kaksi vuotta ja neljä kuukautta, mikä vaikuttaa rotaatioiden määrään ja rekonstruktiossa käytettyyn markkinointimaksuun.

(596) Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan esittämää sopimusta B koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

([167]) Ainoa Ryanairin sitoumus La Rochellen myynninedistämiseen on esitetty sopimuksessa A seuraavasti: ”Ryanairin on näytettävä Ryanairin verkkosivuston www.ryanair.com käyttäjille kohteeseen liittyviä linkkejä matkailusivustoille (lukuun ottamatta sivustoja, joilta voi suoraan varata vuokra-autoja tai muita Ryanairin suoraan verkossa tarjoamia palveluja) helpottaakseen palvelujen markkinointia internetissä.”

— *Komission rekonstruktio sopimuksen B liiketoimintasuunnitelmasta*

(597) Komissio rekonstruoi sopimuksen B liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossaan kaikkiin sopimuksiin ([168]) sovellettavien oikaistujen parametrien lisäksi seuraavia yksilöllisiä parametrejä:

— ilma-alusten yksikkökohtainen kapasiteetti 148 matkustajaa (Ranskan ehdotuksen mukaisesti);

— lisärotaatioiden lukumäärä: 199 rotaatiota vuodessa sopimuksen ensimmäisenä voimassaolovuonna (allekirjoitettu 3 päivänä kesäkuuta 2004), 340 rotaatiota vuodessa sopimuksen B toisena vuonna ja 123 rotaatiota sopimuksen viimeisenä vuonna (voimassaolo päättyi 30 päivänä huhtikuuta 2006);

— arvio lentokoneiden täyttöasteesta, jolla tarkoitetaan markkinointisopimuksen allekirjoittamista edeltäneiden kahden vuoden täyttöasteiden keskiarvoa (80 prosenttia, kuten Ranskakin arvioi ilman perusteluja);

— 100 prosentin korvaus sopimuksiin sisältyvistä markkinointipalveluista.

(598) Kuten taulukossa 18 esitettyä sopimuskokonaisuutta B koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta käy ilmi, tämän sopimusryhmän nettonykyarvo on negatiivinen.

(599) Kuten 7.2.1.5 jakson b alakohdan 5 alakohdassa todetaan, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Kuten edellä on selitetty, komissio teki neljään muuttujaan kohtuuttomia ja harkitsemattomia muutoksia parantaakseen tarkasteltavana olevien sopimusten kannattavuutta: täyttöaste asetettiin 85 prosenttiin, lentoliikenteeseen liittymätöntä marginaalia kasvatettiin 20 prosenttia, lisätoimintakustannuksia pienennettiin 50 prosenttia ja vuotuisten rotaatioiden määrä kasvatettiin. Tämän viimeksi mainitun parametrin osalta, jota muutettiin erikseen kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruktion osalta, komissio hyväksyi sopimusta B varten hypoteettisen skenaarion (jota Ranska ei ole osoittanut todeksi), jossa 3 päivänä kesäkuuta 2004 allekirjoitetun lentoasemapalvelusopimuksen katsottiin heijastavan CCI:n lentoasemayksikön ja Ryanairin neuvotteluasemia 1 päivänä tammikuuta 2004 ja liikennetietoja kesäkuun 3 päivän 2004 tilanteen mukaan. Tässä hypoteettisessa tilanteessa rotaatioiden määräksi arvioitiin 340 vuodessa. Sopimuksen B nettonykyarvo on edelleen negatiivinen tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa.

(1) Sopimuskokonaisuus 2–3–C–D

— *Ranskan rekonstruktio sopimuksia C ja D koskevista liiketoimintasuunnitelmista*

(600) Ranska ehdotti sopimusten C ja D erillisiä rekonstruktioita siten, että sopimuksen C rekonstruktio tehtäisiin lentoasemapalvelusopimuksen 2 ja sopimuksen D lentoasemapalvelusopimuksen 3 taloudellisten parametrien perusteella. Kuten johdanto-osan 468 ja 469 kappaleessa kuitenkin todetaan, sopimuskokonaisuus 2–3–C–D muodostaa itse asiassa yhden toimenpiteen. Sopimuksia C ja D koskevien liiketoimintasuunnitelmien rekonstruoinnissa on 7.2.1.5 jakson b alakohdassa esitettyjen, kaikille Ranskan laatimille rekonstruktioille yhteisten menetelmävirheiden lisäksi tiettyjä muita metodologisia ongelmia. Ranska sovelsi sopimuksiin C ja D 80 prosentin täyttöastetta, mikä ei pohjautunut tarkkoihin taloudellisiin perusteleisiin. Harkitseva sijoittaja pyrkisi arvioimaan tulevia liikenneoletuksia jollakin menetelmällä. Ranska arvioi, että vuosina 2007 ja 2008 rotaatioita oli 340 sopimuksen C ja 156 sopimuksen D osalta, mutta vaikka se mukautti tätä lukua suhteessa kuluneeseen aikaan ja arvioi vuoden 2006 rotaatioiden määräksi 104, se ei kohdentanut lainkaan rotaatioita vuodelle 2009, vaikka sopimuksessa D täsmennettiin, että Ryanair liikennöisi lentoja 30 päivään huhtikuuta 2009 asti (ks. johdanto-osan 92 kappale). Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan esittämää sopimusten C ja D liiketoimintasuunnitelmien rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

— *Komission rekonstruktio sopimusryhmän 2–3–C–D liiketoimintasuunnitelmista*

(601) Komissio rekonstruoi sopimuskokonaisuuden 2–3–C–D liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossaan kaikkiin sopimuksiin sovellettavien oikaistujen parametrien lisäksi seuraavia yksilöllisiä parametrejä:

([168]) Lisätietoja kustakin parametrista on 7.2.1.5 jakson b alakohdassa.

— 100 prosentin korvaus sopimuksissa määrätyistä markkinointipalveluista;

— lentokoneiden täyttöaste, joka on arvioitu sopimuskokonaisuuden allekirjoittamista edeltäneiden kahden vuoden täyttöasteiden keskiarvona (78 prosenttia, kun Ranskan arvio oli 80 prosenttia);

— sopimusten mukaisesti (95 000 matkustajaa sopimuksessa C ja 45 000 matkustajaa sopimuksessa D) 340 rotaatiota vuodessa sopimuksen C osalta ja 160 rotaatiota vuodessa sopimuksen D osalta.

(602) Kuten sopimuskokonaisuutta 2–3–C–D koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta (ks. taulukko 18) käy ilmi, näiden sopimusten nettonykyarvo on negatiivinen. Varotoimenpiteenä komissio laski myös sopimusten 2–C ja 3–D nettonykyarvot erikseen käyttäen samoja muutettuja parametreja kuin sopimuskokonaisuuden 2–3–C–D perusskenaariossa, ja tulos oli myös tällöin negatiivinen.

(603) Kuten sopimuskokonaisuuden 1–A kohdalla, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Komissio teki testissä muuten samat parametrimuutokset, joita sovellettiin sopimuskokonaisuuteen 1–A, mutta lisäsi vuotuisten rotaatioiden määrää. Tämä viimeksi mainittu parametri, joka on kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiossa eri suuruinen, oli herkkyysanalyysissä perusskenaarion mukaisesti 340 vuotuista rotaatiota sopimuksen C osalta ja 160 rotaatiota vuodessa sopimuksen D osalta. Sopimuskokonaisuuden 2–3–C–D sekä sopimusten 2–C ja 3–D nettonykyarvot olivat edelleen negatiivisia tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa.

(1) Sopimus E

— *Ranskan rekonstruktio sopimuksen E liiketoimintasuunnitelmasta*

(604) Ranska ehdotti sopimukselle E lentoasemapalvelusopimukseen 4 perustuvaa rekonstruoitua liiketoimintasuunnitelmaa ja totesi, että sopimus voisi johtaa lisärotaatioiden määrän kasvuun vuodessa (50). Se ei kuitenkaan perustellut tätä lukua.

(605) Sopimuksella E muutettiin sopimusta D lyhentämällä vuoden 2007 osalta ajanjaksoa, jonka aikana CCI:n lentoasemayksikön määrittämää linkkiä näytettäisiin Ryanairin Irlannin verkkosivustolla, 212 päivästä 45 päivään ja laskettiin markkinointipalvelun hintaa [...] eurosta [...] euroon. Komissio toteaa, että vuosina 2006 ja 2007 Dublinin reitillä ei tosiasiallisesti kuljetettu 45 000 matkustajaa, vaan noin 20 000 matkustajaa vuodessa (kun sopimus E allekirjoitettiin kesäkuussa 2007, vuoden 2007 liikenne-ennusteita oli helppo arvioida, koska lentoyhtiöt suunnittelevat aikataulunsa etukäteen IATAn kausien mukaan, jotka ovat huhti-lokakuu ja marras-maaliskuu). Osapuolten selkeänä aikomuksena oli alentaa markkinointipalvelujen kustannuksia havaittujen liikennemäärien mukaisesti, jotka olivat huomattavasti pienemmät kuin sopimuksessa D mainitut liikennemäärät. Harkitseva toimija olisi näin ollen odottanut noin 20 000 matkustajan vuotuista määrää, joka oli havaittu saman sopimuksen voimassaoloaikana, huolimatta Ryanairin sitoutumisesta 45 000 matkustajaan vuodessa. Sopimuksessa ei määrätä mitään seuraamuksia siitä, että Ryanair ei saavuttaisi liikennetavoitteitaan. Ainoa seuraus liikennetavoitteiden saavuttamatta jättämisestä oli sopimuksen D neuvotteleminen uudelleen (markkinointipalveluista maksettua määrää alennettiin [...] euroon kesäkuusta syyskuuhun, kuten johdanto-osan 94 kappaleessa todetaan) ja sopimuksen E allekirjoittaminen, joka heijasti matkustajamäärän asettumista noin 20 000:een ([169]).

(606) Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan toimittamaa sopimusta E koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

— *Komission rekonstruktio sopimuksen E liiketoimintasuunnitelmasta*

(607) Komissio rekonstruoi sopimuksen E liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossa kaikkiin sopimuksiin sovellettavien oikaistujen parametrien lisäksi yksilöllisenä parametrinä liikennemäärää, joka vastaa vuosien 2006 ja 2007 todettujen liikennemäärien keskiarvoa eli noin 20 000 matkustajaa (eli 70 rotaatiota oikaistulla täyttöasteella).

([169]) On huomionarvoista, että La Rochelle – Dublin -reitin matkustajamäärä oli tasaiset 14 000–20 000 matkustajassa vuodessa vuosina 2007–2011.

(608) Kuten sopimuksen E liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta (ks. taulukko 18) käy ilmi, sopimuksen nettonykyarvo on negatiivinen.

(609) Kuten muidenkin sopimusryhmien kohdalla, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Komissio teki testissä muuten samat parametrimuutokset, joita sovellettiin sopimuskokonaisuuteen 1–A (kohtuuttomat ja harkitsemattomat muutokset), mutta lisäsi vuotuisten rotaatioiden määrää. Tämän viimeksi mainitun muuttujan osalta, jota mukautettiin erikseen kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruktioon, komissio otti sopimuksessa E huomioon:

— vuosien 2005 ja 2006 keskiarvoa vastaavan liikennemäärän eli noin 20 000 matkustajaa (eli 70 rotaatiota oikaistulla täyttöasteella).

(610) Rekonstruoidun sopimuksen E nettonykyarvo on tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa edelleen negatiivinen.

(1) Sopimus F

— *Ranskan rekonstruktio sopimuksen F liiketoimintasuunnitelmasta*

(611) Ranska esitti, että sopimus F rekonstruoitaisiin lentoasemapalvelusopimuksen 4 pohjalta. Sopimusta F koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruoinnissa on kaikille Ranskan laatimille rekonstruktioille yhteisten menetelmävirheiden lisäksi tiettyjä muita metodologisia ongelmia:

— Ranska otti huomioon kolmen kokonaisen vuoden sopimusjakson, vaikka sopimus kattoi vain kolme kuukautta talvella 2007–2008.

— Ranska arvioi markkinointimaksujen olleen [...] euroa vuonna 2007, [...] euroa vuonna 2008 ja [...] euroa vuonna 2009. Sopimuksen mukaan markkinointipalvelun, eli viiden lisämarkkinointiviestin lähettämisen Ryanairin postituslistan 255 000 englanninkieliselle tilaajalle talvella 2007–2008, hinta oli kuitenkin vain [...] euroa.

— Ranska käytti vuosille 2007, 2008 ja 2009 Ranska käytti 75, 76 ja 80 prosentin täyttöasteita, joille ei esitetty mitään tarkkoja taloudellisia perusteluja. Harkitseva sijoittaja kuitenkin pyrkisi arvioimaan tulevia liikenneoletuksia jollakin menetelmällä.

— Ranska katsoi, että sopimus F olisi voinut johtaa erittäin merkittävään vuotuisten lisärotaatioiden kasvuun (400). Sopimus kuitenkin koski vain viiden mainossähköpostin lähettämistä, kuten edellä on selitetty. Komissio katsoo, että kun otetaan huomioon sopimuksen erittäin rajallinen soveltamisala (tarjotun palvelun kesto, määrä ja tyyppi sekä johdanto-osan 524 kappaleessa esitetty tällaisten palvelujen yleinen tehottomuus sekä Ryanairille/AMS:lle suoritettujen maksujen vähäinen määrä), tämä sopimus ei voinut tuottaa sellaista lisäkysyntää, joka olisi vaatinut Ryanairin liikennöimien rotaatioiden lisäämistä 400:lla. Ranska ei myöskään esittänyt mitään näyttöä tämän oletuksen tueksi.

(612) Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan esittämää sopimusta F koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

— *Komission rekonstruktio sopimuksen F liiketoimintasuunnitelmasta*

(613) Komissio rekonstruoi sopimuksen F liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossa kaikkiin sopimuksiin sovellettavien oikaistujen parametrien lisäksi yksilöllisenä parametrinä sitä, että lisärotaatioita ei ollut. Harkitseva sijoittaja ei odottaisi Ryanairin liikenteen lisääntymistä perusteenaan pelkästään tämä muutettu sopimus, jonka hyvin rajallinen luonne on osoitettu johdanto-osan 611 kappaleessa. Ranska ei ole esittänyt mitään näyttöä Ryanairin vastaavasta virallisesta tai epävirallisesta sitoumuksesta lisätä liikennettä tai markkinatutkimuksesta, joka osoittaisi syy-yhteyden muutetussa sopimuksessa kuvatun tyyppisten markkinointipalvelujen ja liikenteen odotetun kasvun välillä.

(614) Kuten sopimuksen F liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta (ks. taulukko 18) käy ilmi, sopimuksen nettonykyarvo on negatiivinen.

(615) Kuten muidenkin sopimusryhmien kohdalla, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Komissio teki testissä muuten samat parametrimuutokset, joita sovellettiin sopimuskokonaisuuteen 1–A (kohtuuttomat ja harkitsemattomat muutokset), vuotuisten rotaatioiden määrän lisäystä lukuun ottamatta. Tämän viimeksi mainitun muuttujan osalta, jota mukautettiin erikseen kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruktioon, komissio otti huomioon, että:

— vaihtoehtoisessa skenaariossa lentoaseman pitäjä olisi voinut täysin hypoteettisesti odottaa liikenteen määrän olevan suhteessa alkuperäiseen sopimukseen C sisältyvään liikenteeseen perustuvan markkinointimaksun määrään. Jos toisin sanoen sopimuksessa C [...] euron markkinointipalvelumaksu vastasi 95 000 matkustajan liikennesitoumusta, [...] euron markkinointipalvelumaksu (sopimuksen F mukaisesti) olisi voinut saada pitäjän odottamaan 95 000*(50 000/578 000) = 8 213 matkustajaa eli noin 30 rotaatiota ([170]).

(616) Rekonstruoidun sopimuksen F nettonykyarvo on tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa edelleen negatiivinen.

(1) Sopimuskokonaisuus G–H–I–J

— *Ranskan rekonstruktio sopimuskokonaisuuden G–H–I–J liiketoimintasuunnitelmasta*

(617) Ranska ehdotti sopimuksille G, H, I ja J lentoasemapalvelusopimuksiin 4 ja 5 perustuvaa erillistä rekonstruktiota. Ranska arvioi rotaatioiden määräksi sopimuksen G osalta 200 vuodessa, sopimuksen H osalta 35 ensimmäisenä vuonna ja sen jälkeen 60 vuodessa, sopimuksen I osalta 70 vuodessa ja sopimuksen J osalta 35 ensimmäisenä vuonna ja sen jälkeen 60 vuodessa. Kuten johdanto-osan 472 ja 473 kappaleessa todetaan, sopimuskokonaisuus G, H, I ja J muodostaa kuitenkin itse asiassa yhden toimenpiteen. Sopimuksia G, H, I ja J koskevien liiketoimintasuunnitelmien rekonstruktiossa on kaikille Ranskan laatimille rekonstruktioille yhteisten menetelmävirheiden lisäksi tiettyjä muita metodologisia ongelmia:

— Ranska sovelsi sopimukseen G 75–80 prosentin lentokoneiden täyttöastetta ja sopimuksiin H, I ja J 85 prosentin täyttöastetta, mutta ei esittänyt tarkempia taloudellisia perusteluja tälle. Harkitseva sijoittaja kuitenkin pyrkisi arvioimaan tulevia liikenneoletuksia jollakin menetelmällä.

— Ranska katsoi, että sopimus J voisi kasvattaa vuosittaisten lisärotaatioiden määrää (35:llä vuonna 2009, 60:llä vuonna 2010 ja 60:llä vuonna 2011). Kuten johdanto-osan 472 ja 473 kappaleessa todetaan, sopimusta J on kuitenkin arvioitava yhdessä sopimusten G, H ja I kanssa.

— Vaikka oletettaisiin, että sopimus J voitaisiin erottaa sopimuksista G, H ja I, mitä ei ole tehty, komissio huomauttaa, ettei sopimusta silti olisi voitu rekonstruoida Ranskan ehdottamalla tavalla. Se on samana päivänä allekirjoitetun sopimuksen H lisäsopimus, jonka soveltamisala rajoittuu CCI:n lentoasemayksikön määrittelemän kaupallisen linkin julkaisemiseen Ryanairin Belgian verkkosivustolla 10 lisäpäivän ajan vastineeksi [...] euron maksusta. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että samana päivänä allekirjoitettu sopimus H, jota sopimus J täydentää, kattaa saman palvelun 95 päivän ajan Ryanairin Alankomaiden ja Belgian verkkosivustolla [...] euron korvausta vastaan ensimmäisenä vuonna ja 160 päivän ajan [...] euron korvausta vastaan kumpanakin seuraavana vuonna. Ranska olettaa, että sopimus H tuottaa 35 lisärotaatiota vuonna 2009, 60 vuonna 2010 ja 60 vuonna 2011. Ranska siis oletti, että kestoltaan 10–16 kertaa lyhyempi sopimus J tuottaa saman määrän lisärotaatioita kuin sopimus H.

Näin ollen komissio katsoo, että Ranskan rekonstruoimaa sopimusta J koskeva liikennearvio on ilmeisen epärealistinen ja että on mahdotonta, että tämä sopimus tuottaisi Ranskan esittämää kasvua vastaavaa lisäkysyntää. Ranska ei myöskään esittänyt mitään näyttöä tämän oletuksen tueksi.

([170]) Olettaen, että täyttöaste on 85 prosenttia, joka on jo näytetty toteen johdanto-osan 576 kappaleessa. Rotaatioiden lukumäärä lähimpään kymmeneen pyöristettynä.

(618) Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan esittämää sopimusten G, H, I ja J liiketoimintasuunnitelmien rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

— *Komission rekonstruktio sopimuskokonaisuuden G–H–I–J liiketoimintasuunnitelmista*

(619) Komissio rekonstruoi sopimuskokonaisuuden G–H–I–J liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossaan kaikkiin sopimuksiin sovellettavien oikaistujen parametrien lisäksi seuraavia yksilöllisiä parametrejä:

— 100 prosentin korvaus sopimuksissa määrätyistä markkinointipalveluista;

— lentokoneiden täyttöaste, joka on arvioitu markkinointisopimuksen allekirjoittamista edeltäneiden kahden vuoden täyttöasteiden keskiarvosta (72 prosenttia);

— rotaatioiden lukumäärä: 200 jokaiselta sopimuksen G täydeltä vuodelta, 40 ensimmäiseltä täydeltä vuodelta 2009 ja sen jälkeen 60 täyttä vuotta kohti sopimusten H ja J ([171]) osalta, ja 70 täyttä vuotta kohti sopimuksen I osalta;

— koska sopimukset allekirjoitettiin 17 päivänä syyskuuta 2009, edellä mainittuja rotaatioita mukautettiin vuonna 2009 suhteessa kuluneeseen aikaan.

(620) Kuten sopimuskokonaisuutta G–H–I–J koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta (ks. taulukko 18) käy ilmi, tämän sopimusryhmän nettonykyarvo on negatiivinen. Varotoimenpiteenä komissio laski myös sopimusten G, H, I ja J nettonykyarvot erikseen käyttäen samoja muutettuja parametreja kuin sopimuskokonaisuuden G–H–I–J perusskenaariossa, ja tulos oli myös tällöin negatiivinen.

(621) Kuten sopimuskokonaisuuden 1–A kohdalla, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Komissio teki testissä muuten samat parametrimuutokset, joita sovellettiin sopimuskokonaisuuteen 1–A (kohtuuttomat ja harkitsemattomat muutokset), vuotuisten rotaatioiden määrän lisäystä lukuun ottamatta. Tätä viimeksi mainittua parametriä on mukautettu erikseen kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota varten, ja komissio oletti, että sopimusten G, H ja I osalta rotaatioiden määrä olisi sama kuin johdanto-osan 619 kappaleen kolmannessa luetelmakohdassa arvioitu rotaatioiden määrä ilman sopimuksen myöhäisestä allekirjoittamisesta johtuvaa oikaisua suhteessa kuluneeseen aikaan, kuten perusskenaariossa (toisin sanoen, vaikka sopimus allekirjoitettaisiin takautuvasti, rotaatioiden määrä on sama kuin koko vuoden osalta), eli 200 jokaiselta sopimuksen G täydeltä vuodelta, 40 sopimuksen H ensimmäiseltä täydeltä vuodelta ja sen jälkeen 60 jokaiselta täydeltä vuodelta, ja 70 jokaiselta sopimuksen I täydeltä vuodelta.

(622) Lentoaseman pitäjä olisi vaihtoehtoisessa skenaariossa voinut täysin hypoteettisesti olettaa, että sopimuksen J tuottama liikennemäärä olisi suhteessa sopimusten G, H ja I mukaiseen liikenteeseen perustuvien markkinointimaksujen määrään. Toisin sanoen jos sopimuksissa G, H ja I [...] euron markkinointipalvelumaksu vastaa 79 000 matkustajan liikennesitoumusta, [...] euron markkinointipalvelumaksu (sopimuksen J mukaan) olisi voinut saada pitäjän odottamaan 79 000*([...]/[...]) = 2 983 matkustajaa vastaavia rotaatioita eli noin 10 rotaatiota vuodessa ([172]). Tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa operaattori olisi voinut odottaa sopimuskokonaisuudelta G–H–I–J 320 rotaatiota vuodessa vuonna 2009, 340 vuonna 2010 ja 340 vuonna 2011.

(623) Sopimuskokonaisuuden G–H–I–J yhdessä ja sopimusten G, H, I ja J erikseen nettonykyarvo on tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa edelleen negatiivinen.

(1) Sopimusryhmä 6–K

— *Ranskan rekonstruktio sopimuksen K liiketoimintasuunnitelmasta*

([171]) Ks. johdanto-osan 99–101 kappale näiden kahden sopimuksen piirteistä, jotka tekevät niistä erottamattomia.

([172]) Olettaen, että täyttöaste on 85 prosenttia, joka on jo näytetty toteen johdanto-osan 576 kappaleessa. Rotaatioiden lukumäärä lähimpään kymmeneen pyöristettynä.

(624) Ranska on esittänyt rekonstruktion sopimuskokonaisuudesta 6–K. Ranska arvioi rotaatioiden määräksi 370 vuonna 2010 ja 400 vuodessa vuosina 2011 ja 2012. Sopimuskokonaisuutta 6–K koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruoinnissa on kaikille Ranskan laatimille rekonstruktioille yhteisten menetelmävirheiden lisäksi tiettyjä muita metodologisia ongelmia:

— Rekonstruktiossa käytettyjen markkinointipalvelujen vuosimaksu vuosilta 2010, 2011 ja 2012 on [...] euroa. Sopimuksen K mukaan markkinointipalveluista perittävä maksu on kuitenkin [...] euroa.

— Ranska on käyttänyt 80, 80 ja 85 prosentin täyttöasteita vuosille 2010, 2011 ja 2012. Nämä täyttöasteet eivät perustu mihinkään tarkempiin taloudellisiin perusteisiin. Harkitseva sijoittaja pyrkisi arvioimaan tulevia liikenneoletuksia jollakin menetelmällä.

(625) Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan esittämää sopimuskokonaisuuden 6–K liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

— *Komission rekonstruktio sopimuskokonaisuuden 6–K liiketoimintasuunnitelmasta*

(626) Komissio rekonstruoi sopimuskokonaisuuden 6–K liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossaan kaikkiin sopimuksiin sovellettavien oikaistujen parametrien lisäksi seuraavia yksilöllisiä parametrejä:

— 100 prosentin korvaus sopimuksissa määrätyistä markkinointipalveluista;

— lentokoneiden täyttöaste, joka on arvioitu sopimuskokonaisuuden 6–K allekirjoittamista edeltäneiden kahden vuoden täyttöasteiden keskiarvona (75 prosenttia);

— vuotuisten rotaatioiden määrä 370. Lentoasemapalvelusopimus 6 sisältää Ryanairin sitoumuksen liikennöidä reiteillä Lontoon Stansted (53 000 matkustajaa vuodessa), Dublin (17 000 matkustajaa vuodessa), Charleroi (17 000 matkustajaa vuodessa) ja Oslo Rygge (17 000 matkustajaa vuodessa). Tämä vastaa noin 370 rotaatiota, joiden täyttöaste on 75 prosenttia.

(627) Kuten taulukossa 18 esitetyn sopimuskokonaisuuden 6–K liiketoimintasuunnitelman rekonstruoinnin tuloksesta käy ilmi, sopimuksen nettonykyarvo on negatiivinen.

(628) Kuten muidenkin sopimusryhmien kohdalla, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Komissio teki testissä muuten samat parametrimuutokset, joita sovellettiin sopimuskokonaisuuteen 1–A–B, vuotuisten rotaatioiden määrän lisäystä lukuun ottamatta. Tämän viimeksi mainitun parametrin osalta, jota mukautettiin erikseen kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota varten, komissio otti huomioon Ranskan esittämät olettamukset, jotka olivat 370 vuonna 2010 ja 400 vuodessa vuosina 2011 ja 2012. Sopimuskokonaisuuden 6–K rekonstruoitu nettonykyarvo on tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa edelleen negatiivinen.

(1) Sopimus L

— *Ranskan rekonstruktio sopimuksen L liiketoimintasuunnitelmasta*

(629) Ranska esitti lentoasemapalvelusopimukseen 6 perustuvan rekonstruktion sopimuksesta L. Ranska arvioi rotaatioiden määräksi 40 vuodessa. Sopimusta L koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiossa on Ranskan kaikissa rekonstruoinneissa esiintyneiden ja edellä kuvattujen menetelmävirheiden lisäksi tiettyjä muita metodologisia ongelmia:

— Ranska otti huomioon kolmen kokonaisen vuoden keston, vaikka markkinointipalvelua oli tarkoitus tarjota vain 70 päivän eli alle kolmen kuukauden ajan.

— Ranska arvioi markkinointimaksun määräksi [...] euroa vuodessa vuosina 2010, 2011 ja 2012. Sopimuksen mukaan kyse on kuitenkin yksittäisestä markkinointipalvelusta, eikä siinä puhuta mitään sen toistamisesta vuosittain.

— Ranska on käyttänyt 75, 77 ja 80 prosentin täyttöasteita vuosille 2010, 2011 ja 2012. Nämä täyttöasteet eivät perustu mihinkään tarkempiin taloudellisiin perusteisiin. Harkitseva sijoittaja kuitenkin pyrkisi arvioimaan tulevia liikenneoletuksia jollakin menetelmällä.

— Ranska katsoi, että sopimus F voisi johtaa vuotuisten lisärotaatioiden merkittävään kasvuun (40 vuodessa eli 120 vuosina 2010–2012). Sopimus rajoittuu kuitenkin yhden linkin julkaisemiseen CCI:n lentoasemayksikön nimeämällä internetsivustolla lyhyeksi ajaksi (70 päivää). Komissio katsoo, että kun otetaan huomioon sopimuksen erittäin rajallinen soveltamisala (tarjotun palvelun kesto, määrä ja tyyppi sekä johdanto-osan 524 kappaleessa esitetty tällaisten palvelujen yleinen tehottomuus sekä Ryanairille/AMS:lle suoritettujen maksujen vähäinen määrä), tämä sopimus ei voinut tuottaa sellaista lisäkysyntää, joka olisi vaatinut Ryanairin liikennöimien rotaatioiden lisäämistä 120:lla. Ranska ei myöskään esittänyt mitään näyttöä tämän oletuksen tueksi.

(630) Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan esittämää sopimuksen L liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

— *Komission rekonstruktio sopimuksen L liiketoimintasuunnitelmasta*

(631) Komissio rekonstruoi sopimuksen L liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossaan kaikkiin sopimuksiin sovellettavien oikaistujen parametrien lisäksi seuraavia yksilöllisiä parametrejä: ei lisärotaatioita eikä parannusta lentokoneiden täyttöasteessa. Harkitseva sijoittaja ei odottaisi Ryanairin liikenteen lisääntymistä pelkästään tämän muutetun sopimuksen perusteella, jonka hyvin rajallinen luonne on esitetty johdanto-osan 110 kappaleessa. Ranska ei ole esittänyt mitään näyttöä Ryanairin vastaavasta virallisesta tai epävirallisesta sitoumuksesta lisätä liikennettä tai markkinatutkimuksesta, joka osoittaisi syy-yhteyden muutetussa sopimuksessa kuvatun tyyppisten markkinointipalvelujen ja liikenteen odotetun kasvun välillä. Markkinointipalvelusopimus L ei sisällä mitään liikennesitoumuksia Ryanairin osalta.

(632) Kuten taulukossa 18 esitettyä sopimusta L koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta käy ilmi, tämän sopimuksen nettonykyarvo on negatiivinen.

(633) Kuten muidenkin sopimusryhmien kohdalla, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Komissio teki testissä muuten samat parametrimuutokset, joita sovellettiin sopimuskokonaisuuteen 1–A (kohtuuttomat ja harkitsemattomat muutokset), vuotuisten rotaatioiden määrän lisäystä lukuun ottamatta. Tämän viimeksi mainitun muuttujan osalta, jota mukautettiin erikseen kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruktioon, komissio otti sopimuksessa L huomioon, että:

— lentoaseman pitäjä olisi vaihtoehtoisessa skenaariossa voinut täysin hypoteettisesti olettaa liikennemäärää, joka olisi suhteessa alkuperäisen sopimuksen 6–K mukaan Ryanairille/AMS:lle maksettuihin liikenteeseen perustuviin markkinointimaksuihin. Toisin sanoen jos sopimuksessa 6–K [...] euron markkinointipalvelumaksu vastaa 104 000 matkustajan liikennesitoumusta, [...] euron markkinointipalvelumaksu (sopimuksen L mukaan) olisi voinut saada pitäjän odottamaan 104 000*([...]/[...]) matkustajaa eli noin 20 rotaatiota ([173]);

— sopimuksen F rekonstruoitu nettonykyarvo on tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa edelleen negatiivinen.

([173]) Olettaen, että täyttöaste on 85 prosenttia, joka on jo näytetty toteen johdanto-osan 576 kappaleessa. Rotaatioiden lukumäärä lähimpään kymmeneen pyöristettynä.

(1) Sopimuskokonaisuus 7–M

— *Ranskan rekonstruktio sopimuksen M liiketoimintasuunnitelmasta*

(634) Ranska esitti lentoasemapalvelusopimukseen 7 perustuvan rekonstruktion sopimuksen M liiketoimintasuunnitelmasta. Ranska arvioi rotaatioiden määräksi 70 vuonna 2011, 80 vuonna 2012 ja 85 vuonna 2013. Sopimusta M koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruoinnissa on kaikille Ranskan laatimille rekonstruktioille yhteisten menetelmävirheiden lisäksi tiettyjä muita metodologisia ongelmia:

— Ranska sovelsi sopimuksen M rekonstruktion kattamaan kolmen vuoden jaksoon 85 prosentin lentokoneiden täyttöastetta, mikä ei perustunut mihinkään tarkkoihin taloudellisiin perusteluihin. Harkitseva sijoittaja kuitenkin pyrkisi arvioimaan tulevia liikenneoletuksia jollakin menetelmällä.

— Ranska arvioi, että lisärotaatioiden määrä olisi 70, 80 ja 85 sopimuksen kattamana kolmena kalenterivuotena (2011, 2012 ja 2013), mikä tarkoittaa yhteensä 235 rotaatiota. Sopimus rajoittuu kuitenkin yhden CCI:n lentoasemayksikön määrittelemän linkin näyttämiseen Ryanairin Portugalin verkkosivuilla 365 päivänä vuodessa ja La Rochellen mainostamiseen suosittuna kohteena Ryanairin Portugalin verkkosivustolla neljänä viikkona vuodessa ([...] euron vuosimaksusta). Lisäksi tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia palveluja oli tarkoitus tarjota vain kahden vuoden ajan, minkä vuoksi harkitseva sijoittaja ei olisi laatinut liiketoimintasuunnitelmaa, johon sisältyisi kolmas vuosi. Lopuksi komissio katsoo, että kun otetaan huomioon sopimuksen erittäin rajallinen soveltamisala (tarjotun palvelun kesto, määrä ja tyyppi sekä johdanto-osan 524 kappaleessa esitetty tällaisten palvelujen yleinen tehottomuus sekä Ryanairille/AMS:lle suoritettujen maksujen vähäinen määrä), tämä sopimus ei voinut tuottaa sellaista lisäkysyntää, joka olisi perustellut Ryanairin liikennöimien rotaatioiden lisäämistä. Ranska ei myöskään esittänyt mitään näyttöä tämän oletuksen tueksi.

(635) Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan esittämää sopimuksen M liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

— *Komission rekonstruktio sopimuskokonaisuuden 7–M liiketoimintasuunnitelmasta*

(636) Komissio rekonstruoi sopimuskokonaisuuden 7–M liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossaan kaikkiin sopimuksiin sovellettavien oikaistujen parametrien lisäksi seuraavia yksilöllisiä parametrejä:

— lentokoneiden täyttöaste, joka on arvioitu sopimuskokonaisuuden allekirjoittamista edeltäneiden kahden vuoden täyttöasteiden keskiarvona (76 prosenttia);

— arvioitujen lisärotaatioiden määrä on 60. Edellä esitetyn lentokoneiden täyttöasteen ja Ryanairin käyttämän konetyypin nimelliskapasiteetin (Boeing 737-800 -lentokoneessa 189 paikkaa) perusteella komissio laski, että Ryanairin sopimuksen 7 mukaisen, 17 000 matkustajan kuljettamista koskevan sitoumuksen mukainen rotaatioiden määrä on 60.

(637) Kuten sopimuskokonaisuutta 7–M koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta (ks. taulukko 18) käy ilmi, tämän sopimusryhmän nettonykyarvo on negatiivinen. Varotoimenpiteenä komissio laski myös sopimuskokonaisuuden 7–M–N (sopimukset allekirjoitettiin samaan aikaan) nettonykyarvot käyttäen samoja muutettuja parametreja kuin sopimuskokonaisuuden 7–M perusskenaariossa, ja tulos oli myös tällöin negatiivinen.

(638) Kuten sopimuskokonaisuuden 1–A kohdalla, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Komissio teki testissä muuten samat parametrimuutokset, joita sovellettiin sopimuskokonaisuuteen 1–A (kohtuuttomat ja harkitsemattomat muutokset), vuotuisten rotaatioiden määrän lisäystä lukuun ottamatta. Tämän viimeksi mainitun parametrin osalta, jota on mukautettu erikseen kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota varten, komissio katsoi herkkyysanalyysissään, ettei lentoaseman pitäjä olisi voinut odottaa Ranskan esittämiä 70:tä ja 80:tä rotaatiota vuodessa sopimuksen M kahden sopimusvuoden aikana (perusskenaariossa vastaavat luvut olivat 60 ja 60). Sopimuskokonaisuuden 7–M nettonykyarvo on tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa edelleen negatiivinen ([174]).

([174]) Varotoimenpiteenä komissio arvioi myös hypoteettisen sopimuskokonaisuuden 7–M–N nettonykyarvon välttyäkseen siltä erittäin hypoteettiselta kysymykseltä, olisiko sopimus N sisällytettävä sopimuskokonaisuuteen 7–M (tällainen kysymys on erittäin epätodennäköinen, kun otetaan komission johdanto-osan 477–480 kappaleessa esittämät yksityiskohtaiset perusteet sopimusten 7–M ja N erottamiselle toisistaan). Arviointi osoitti, että sopimuskokonaisuuden 7–M–N rekonstruointi olisi tuottanut perusskenaariossa –371 000 euron negatiivisen nettonykyarvon ja vaihtoehtoisessa skenaariossa –145 000 euron negatiivisen nettonykyarvon.

(1) Sopimus N

— *Ranskan rekonstruktio sopimuksen N liiketoimintasuunnitelmasta*

(639) Ranska esitti lentoasemapalvelusopimukseen 7 perustuvan rekonstruktion sopimuksen N liiketoimintasuunnitelmasta. Sopimusta N koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruoinnissa on kaikille Ranskan laatimille rekonstruktioille yhteisten menetelmävirheiden lisäksi tiettyjä muita metodologisia ongelmia:

— Sopimuksella N on sopimuksen K lisäsopimus, ja sen kohteena ovat uudet matkustajat (sopimuksen K kohteena olevien matkustajien lisäksi) Oslosta (Rygge). Sopimus kattaa CCI:n lentoasemayksikön määrittelemälle verkkosivustolle johtavan linkin näyttämisen Ryanairin Norjan verkkosivustolla kuuden viikon ajan vuodessa sopimuksen ensimmäisenä vuonna (kolme viikkoa toisena vuonna) ja La Rochellea mainostavan mainospalkin näyttämisen Ryanairin Norjan verkkosivustolla neljän kuukauden ajan (3 kuukautta toisen vuoden aikana), mistä maksetaan ensimmäisenä vuonna vain [...] euroa ja toisena vuonna [...] euroa eli yhteensä [...] euroa sopimuksen koko voimassaoloaikana. Sopimukseen N ei sisälly muita liikennesitoumuksia.

— Ranska oletti vuosien 2011 ja 2012 osalta täyttöasteiksi 80 ja 82 prosenttia. Nämä täyttöasteet eivät perustu mihinkään tarkempiin taloudellisiin perusteisiin. Harkitseva sijoittaja kuitenkin pyrkisi arvioimaan tulevia liikenneoletuksia jollakin menetelmällä.

— Ranska katsoi, että sopimus N voisi johtaa erittäin merkittävään vuotuisten lisärotaatioiden kasvuun (400) ja tuottaa 800 lisärotaatiota sopimuksen voimassaoloaikana. Sopimuksen soveltamisala on kuitenkin erittäin rajallinen. Edellä kuvattujen palvelujen kesto ja määrä (rajoitettu yhden linkin ja yhden mainospalkin esittäminen Ryanairin erittäin täydellä verkkosivustolla, jonka kokonaistehokkuutta komissio epäilee johdantoosan 524 kappaleessa esitetyllä tavalla) sekä niistä Ryanairille/AMS:lle maksettu maksu ovat hyvin vaatimattomia. Näin ollen komissio epäilee, olisiko tämä sopimus voinut aiheuttaa sellaista lisäkysyntää, joka perustelisi Ryanairin liikennöimien rotaatioiden lisäämistä 800:lla. Ranska ei myöskään esittänyt mitään näyttöä tämän oletuksen tueksi.

(640) Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan toimittamaa sopimuksen N liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

— *Komission rekonstruktio sopimuksen N liiketoimintasuunnitelmasta*

(641) Komissio rekonstruoi sopimuksen N liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossaan kaikkiin sopimuksiin sovellettavien oikaistujen parametrien lisäksi seuraavia yksilöllisiä parametrejä:

— Ei lisärotaatioita. Yksikään harkitseva sijoittaja ei odottaisi Ryanairin liikenteen lisääntymistä pelkästään tämän muutetun sopimuksen perusteella, jossa Ryanair ei anna mitään sitoumuksia rotaatioiden määrän lisäämisestä. Tätä kantaa tukee se, että CCI:n lentoasemayksikkö maksoi tämän reitin markkinointipalveluista (sopimuksen K mukaisesti) ainoastaan Ryanairin sopimuksen 6 mukaisten vastaavien liikennesitoumusten perusteella. Ranska ei kuitenkaan ole esittänyt mitään näyttöä tällaisesta Ryanairin sopimuksen N tekemisen yhteydessä antamasta virallisesta tai epävirallisesta sitoumuksesta lisätä liikennettä tai markkinatutkimuksesta, joka osoittaisi syyyhteyden muutetussa sopimuksessa kuvatun tyyppisten markkinointipalvelujen ja liikenteen odotetun kasvun välillä. Markkinointisopimus N ei sisällä Ryanairin liikennesitoumuksia.

— Kuten sopimusta N koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta (ks. taulukko 18) käy ilmi, tämän sopimuksen nettonykyarvo on negatiivinen.

— Kuten muidenkin sopimusryhmien kohdalla, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Komissio teki testissä muuten samat parametrimuutokset, joita sovellettiin sopimuskokonaisuuteen 1–A (kohtuuttomat ja harkitsemattomat muutokset), vuotuisten rotaatioiden määrän lisäystä lukuun ottamatta. Tämän viimeksi mainitun parametrin osalta, jota on mukautettu yksilöllisesti kunkin liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota varten, komissio katsoo, että lentoaseman pitäjä olisi vaihtoehtoisessa skenaariossa voinut täysin hypoteettisesti olettaa liikennemäärää, joka olisi suhteessa alkuperäisen sopimuksen K mukaan maksettuihin liikenteeseen perustuviin markkinointimaksuihin. Toisin sanoen jos sopimuksessa K [...] euron markkinointipalvelumaksu vastaa 17 000 matkustajan

liikennesitoumusta, sopimuksen F mukainen [...] euron markkinointipalvelumaksu ensimmäiseltä vuodelta ([...] euroa toiselta vuodelta) olisi voinut saada pitäjän odottamaan 17 000*([...]/[...]) ([175]) matkustajaa eli noin 30 rotaatiota ([176]) ensimmäisen vuoden aikana (ja saman kaavan mukaan 20 rotaatiota toisena vuotena).

(642) Sopimuksen N nettonykyarvo on tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa edelleen negatiivinen.

(1) Sopimukset 4 ja 5

(643) Sopimukset 4 ja 5 ovat erillisiä lentoasemapalvelusopimuksia, joihin ei liity markkinointipalvelusopimuksia. Niihin ei liity Ryanairille/AMS:lle maksettavaa korvausta.

(644) Kuten johdanto-osan 70 kappaleessa todetaan, Ryanairin kanssa tehtyihin lentoasemapalvelusopimuksiin (mukaan lukien sopimukset 4 ja 5) sisältyvät lentoasemamaksut vastaavat hintoja, joita sovelletaan kaikkiin lentoyhtiöihin Cocoecon hyväksymän yleismaksutaulukon mukaisesti. Näin ollen nämä sopimukset eivät anna Ryanairille/AMS:lle valikoivaa etua.

a) Analyysi Jet2:n kanssa 4 päivänä heinäkuuta 2008 tehdystä sopimuksesta

— *Menetelmät*

(645) Kuten johdanto-osan 117 ja 119 kappaleessa todetaan, CCI:n ja Jet2:n välinen sopimus sisältää sekä lentoasemamaksuja että markkinointipalvelujen hintoja koskevia lausekkeita. CCI:n ja Ryanairin välisiä sopimuksia koskevia menetelmiä sovelletaan näin ollen myös CCI:n ja Jet2:n välisen sopimuksen kannattavuuden analysointiin johdanto-osan 646–653 kappaleessa esitettyjä seikkoja lukuun ottamatta.

(646) Lentoliikenteeseen liittymättömistä tuloista voidaan todeta, että toisin kuin Ryanairin ja AMS:n kanssa tehdyissä sopimuksissa, CCI:n lentoasemayksikkö ei perusta rekonstruktiotaan keskimääräisiin matkustajakohtaisiin tuloihin perustuviin lisätuloihin, vaan seuraaviin matkustajakohtaisiin palkkioihin:

— 0,57 euroa autovuokraamoilta

— 0,47 euroa polttoaineesta

— 0,97 euroa pysäköinnistä

— 0,10 euroa myymälöiltä vuodesta 2009 alkaen

— tai inflaatio huomioon ottaen 2,01 euron lisäyksikkötulot ensimmäisenä vuonna, 2,14 euron lisätulot toisena vuonna ja 2,17 euron lisätulot kolmantena vuonna.

(647) Toimintakustannusten osalta Ranska toimitti arvion, joka on laskettu henkilöstökustannusten ja muiden kiinteinä summina ilmaistujen muuttuvien kustannusten summana, johon sovelletaan kahden prosentin näennäistä inflaatiota sopimuksen viimeisenä voimassaolovuonna. Ranska ei esittänyt perusteluja näille kustannuksille. Komissio toteaa, että Ranskan toimittamien tietojen perusteella lasketut keskimääräiset matkustajakohtaiset kustannukset ovat kolmen vuoden aikana 0,37–0,38 euroa, mikä on hieman korkeampi kuin Ryanairin ja AMS:n kanssa tehdyissä sopimuksissa käytetty hinta. Komissio toteaa, että samoin kuin Ranskan edellä mainituissa rekonstruktioissa käyttämät kustannukset (0,27 euroa), Jet2:n kanssa tehdyn sopimuksen rekonstruktiossa käytetyt lisäkustannukset on selvästi aliarvioitu (ks. tältä osin johdanto-osan 571 ja 573 kappale).

— *Ranskan rekonstruktio 4 päivänä heinäkuuta 2008 tehdyn sopimuksen liiketoimintasuunnitelmasta*

(648) Ranska on esittänyt rekonstruktion 4 päivänä heinäkuuta 2008 tehdyn sopimuksen liiketoimintasuunnitelmasta. Heinäkuun 4 päivänä 2008 tehdyn sopimuksen liiketoimintasuunnitelman rekonstruoinnissa on johdanto-osan 582 kappaleessa esitettyjen, kaikille Ranskan Ryanairin/AMS:n kanssa tekemistä sopimuksista laatimille rekonstruktioille yhteisten menetelmävirheiden (jotka toistuvat myös Jet2-sopimuksessa) lisäksi tiettyjä muita metodologisia ongelmia.

([175]) Tämä on Oslon Ryggen odotettu osuus sopimuksen 6 mukaisesta kokonaisliikenteestä, joka kohdistetaan sopimuksen K mukaisesti vuosittain vahvistettuun markkinointipalvelumaksuun (986 200 euroa).

([176]) Olettaen, että täyttöaste on 85 prosenttia, joka on jo näytetty toteen johdanto-osan 576 kappaleessa. Rotaatioiden lukumäärä lähimpään kymmeneen pyöristettynä.

— Ranska arvioi rekonstruoinnin liikennetavoitteiksi 7 874 matkustajaa vuonna 2008, 12 189 matkustajaa vuonna 2009 ja 12 361 matkustajaa vuonna 2010. Markkinointipalveluista perittäväksi vuosimaksuksi arvioitiin [...] euroa, [...] euroa ja [...] euroa. Jet2:n kanssa tehtyyn sopimukseen sisältyi kuitenkin sitoumus vain 2 000 matkustajan liikenteestä reittiä kohti kaudessa (Edinburgh ja Leeds), jolloin matkustajamäärä on 4 000 matkustajaa eikä Ranskan ehdottama 7 874 matkustajaa. Sopimuksessa ei ollut selviä sitoumuksia Jet2:n tarjoamasta liikenteestä tai markkinointipalvelumaksusta toisen ja kolmannen vuoden osalta (sopimuksessa määrättiin ainoastaan myöhemmästä uudelleenneuvottelusta lopulta hyväksyttävistä lentoaikatauluista riippuen). Edellä mainittujen, toista ja kolmatta vuotta koskevien liikenne- ja markkinointimaksuennusteiden sisällyttäminen Ranskan ehdottamaan rekonstruktioon olettaa siis, että CCI:n lentoasemayksiköllä oli luotattavia liikennearvioita käytettävissään. Ranska ei kuitenkaan toimittanut mitään asiakirjaa, joka osoittaisi, että Jet2 oli sopimuksen allekirjoittamishetkellä antanut virallisia tai epävirallisia sitoumuksia, joista CCI:n lentoasemayksikkö olisi voinut muodostaa vakaan käsityksen Jet2:n La Rochellen lentoasemalta lähtevää liikennettä koskevista sitoumuksista ensimmäisen vuoden jälkeen.

— Ranska oletti kolmen vuoden täyttöasteiksi 70 prosenttia, 71 prosenttia ja 72 prosenttia, mikä ei perustu mihinkään yksityiskohtaisiin taloudellisiin perusteluihin, varsinkin kun sopimuksessa asetetaan markkinointipalvelumaksun maksamisen ehdoksi paljon alhaisempi 60 prosentin täyttöaste ensimmäisenä vuonna. Harkitseva sijoittaja pyrkisi arvioimaan tulevia liikenneoletuksia jollakin menetelmällä.

(649) Komissio katsoo näin ollen, että Ranskan esittämää 4 päivänä heinäkuuta 2008 tehdyn sopimuksen liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiota ei voida hyväksyä.

— *Komission rekonstruktio 4 päivänä heinäkuuta 2008 tehdyn sopimuksen liiketoimintasuunnitelmasta*

(650) Komissio rekonstruoi 4 päivänä heinäkuuta 2008 tehdyn sopimuksen liiketoimintasuunnitelman. Komissio käytti rekonstruktiossaan kaikkiin sopimuksiin sovellettavien oikaistujen parametrien lisäksi seuraavia yksilöllisiä parametrejä:

— arvioitu liikennemäärä 4 000 matkustajaa ensimmäisenä vuonna ja nolla matkustajaa kahden viimeisen vuoden aikana. Kuten edellä todettiin, yksikään harkitseva lentoaseman pitäjä ei odottaisi liikennetavoitteiden asettamista ilman edes epävirallista sitoutumista lentoyhtiöltä. Tämän vuoksi komissio rajoitti arviointinsa ensimmäiseen vuoteen;

— lentokoneiden täyttöaste, joka on arvioitu Ryanairin liikennöimän liikenteen täyttöasteiden keskiarvona sopimuksen allekirjoittamisvuotta edeltäneinä kahtena vuotena (73 prosenttia); harkitseva toimija olisi voinut perustaa arvionsa sellaisen lentoyhtiön tosiasialliseen täyttöasteeseen, joka liikennöi useita reittejä La Rochellen lentoasemalta. Komission käyttämä täyttöaste on itse asiassa korkeampi kuin Ranskan ehdottama ja todennäköisesti korkeampi kuin harkitseva toimija voisi odottaa uudelta reitiltä ja uudelta lentoyhtiöltä, joka ei ole yhtä tunnettu kuin Ryanair, joka oli toiminut lentoasemalla jo useita vuosia;

— Ryanairia vastaavat lentoliikenteeseen liittymättömät lisätulot (2,35 euroa vuonna 2008, 2,40 euroa vuonna 2009 ja 2,45 euroa vuonna 2010). Tässä varovaisessa hypoteesissa on loogisempaa olettaa, että kaikki matkustajat noudattavat samaa ostokäyttäytymistä (käytetystä lentoyhtiöstä riippumatta).

(651) Kuten 4 päivänä heinäkuuta 2008 tehtyä sopimusta koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruktiosta (ks. taulukko 19) käy ilmi, sopimuksen nettonykyarvo on negatiivinen.

(652) Kuten muidenkin sopimusten osalta, komissio katsoi myös, että on järkevää tehdä herkkyysanalyysi perusskenaarion rekonstruktion luotettavuuden testaamiseksi. Komissio teki testissä muuten samat parametrimuutokset, joita sovellettiin Ryanairin kanssa tehtyyn sopimuskokonaisuuteen 1–A, seuraavia parametrejä lukuun ottamatta:

— lentoaseman pitäjä olisi voinut hypoteettisesti olettaa, että Jet2 liikennöi kahta reittiä ensimmäisenä vuonna sekä toisena ja kolmantena vuotena;

— komissio käytti Ranskan esittämiä täyttöasteita, kuten johdanto-osan 648 kappaleessa todetaan;

— komissio sovelsi lentoasemamaksuihin sovittuja alennuksia;

— markkinointipalvelumaksuna komissio käytti [...] euron summaa sopimuksen kolmen vuoden ajalta olettaen, että kyseisiä kahta reittiä liikennöitäisiin sopimuksen koko keston ajan.

(653) Taulukko 19 osoittaa, että tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa 4 päivänä heinäkuuta 2008 tehdyn sopimuksen rekonstruktion nettonykyarvo on aavistuksen positiivinen (3 511 euroa). Kun otetaan huomioon tehtyjen oletusten erittäin optimistinen luonne (erityisesti lisätoimintakustannusten 50 prosentin lasku ja lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen 20 prosentin kasvu) ja se, että nettonykyarvo oli vain täpärästi positiivinen tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa, komissio pitää perusskenaarion negatiivisen nettonykyarvon valossa erittäin epätodennäköisenä, että harkitseva toimija olisi päättänyt allekirjoittaa 4 päivänä heinäkuuta 2008 Jet2:n kanssa tehdyn sopimuksen.

Taulukko 19

Jet2:n kanssa 4 päivänä heinäkuuta 2008 allekirjoitetun sopimuksen nykyarvo

(tuhatta euroa)

	Nettonykyarvo		
Markkinointisopimuskokonaisuus	Skenaario – Ranska	Perusskenaario – komissio	Vaihtoehtoinen skenaario – komissio
Jet2	[0; 100]	[– 100; 0]	[0; 100]

a) Päätelmä edun olemassaolosta

(654) Johdanto-osan 580–653 kappaleessa esitetty analyysi ja erityisesti taulukot 18 ja 19 osoittavat, että kaikkien sopimusten, joiden nojalla Ryanairille/AMS:lle ja Jet2:lle maksettiin korvausta markkinointipalveluista, nettonykyarvo on negatiivinen ([177]). Johdanto-osan 531 kappaleesta seuraa, että kukin näistä sopimuksista antaa edun joko Ryanairille/AMS:lle tai Jet 2:lle. Kuten johdanto-osan 664 kappaleessa todetaan, sopimukset 4 ja 5 eivät sitä vastoin anna Ryanairille/AMS:lle taloudellista etua.

7.2.1.6 Ryanairille/AMS:lle ja Jet2:lle myönnetyn edun valikoivuus

(655) Ryanairin kanssa tehtyjä lentoasemapalvelusopimuksia 4 ja 5 lukuun ottamatta CCI:n Ryanairin/AMS:n ja Jet2:n kanssa tekemissä sopimuksissa tai sopimuskokonaisuuksissa sovitaan korvauksen maksamisesta näille lentoyhtiöille vastineeksi niiden tarjoamista markkinointipalveluista. Näistä markkinointipalveluista maksettava korvaus on lentoaseman ja näiden lentoyhtiöiden välisen suhteen erityispiirre, joka johtuu CCI:n ja kunkin asianomaisen lentoyhtiön välisistä suorista neuvotteluista eikä kaikkiin lentoyhtiöihin sovellettavista hinnoista. Sopimukset sisältävät erityisesti La Rochellen lentoaseman sekä Ryanairin/AMS:n ja Jet2:n välillä sovittuja ehtoja, joten ne ovat valikoivia.

(656) Kuten johdanto-osan 664 kappaleessa todetaan, Ryanairin kanssa tehdyt lentoasemapalvelusopimukset 4 ja 5 eivät anna valikoivaa etua Ryanairille/AMS:lle, koska niihin sisältyvät lentoliikennemaksut vastaavat hintoja, joita sovelletaan kaikkiin lentoyhtiöihin Cocoecon hyväksymän yleismaksutaulukon mukaisesti.

([177]) Usean vuoden kattavien sopimusten tai sopimuskokonaisuuksien nettonykyarvo on negatiivinen myös jokaiselta sopimusvuodelta.

7.2.1.7 Kilpailun vääristyminen ja vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

(657) Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa joidenkin yritysten asemaa muihin sisämarkkinoilla kilpaileviin yrityksiin verrattuna, on syytä katsoa, että kyseinen tuki vaikuttaa kilpailijoihin. Vakiintuneen oikeuskäytännön ([178]) mukaan toimenpiteen voidaan osoittaa vääristävän kilpailua, jos tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla.

(658) Sen jälkeen, kun lentoliikenteen vapauttamisen kolmas vaihe tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1993 ([179]), unionin lentoliikenteen harjoittajat ovat voineet liikennöidä vapaasti unionin sisäisiä reittejä ja hyödyntää rajatonta kabotaasilupaa.

(659) Edut (joiden olemassaolo on todettu edellä), joita lentoyhtiöille on annettu tämän tarkastelun kohteena olevilla eri sopimuksilla, ovat vahvistaneet niiden asemaa suhteessa unionissa toimiviin kaikkiin muihin lentoyhtiöihin, jotka tosiasiallisesti tai mahdollisesti kilpailevat niiden kanssa niiden liikennöimillä reiteillä. Ne ovat näin ollen vääristäneet tai uhanneet vääristää kilpailua ja vaikuttaneet jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

7.2.1.8 Päätelmä tuen olemassaolosta

(660) Ryanairin kanssa tehtyjä lentoasemapalvelusopimuksia 4 ja 5 lukuun ottamatta kaikki Ryanairin/AMS:n (ks. taulukko 14) ja Jet2:n kanssa tehdyt sopimuskokonaisuudet ja niiden lisäsopimukset täyttävät SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt edellytykset ja ovat näin ollen valtiontukea.

7.2.2 *Valtiontuen sääntöjenvastaisuus*

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

7.2.3 *Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille*

(662) Vakiintuneen oikeuskäytännön ([180]) mukaan Ranskan on ilmoitettava, millä oikeusperustalla kyseistä tukea olisi voitu pitää sisämarkkinoille soveltuvana, ja osoitettava, että sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset täyttyvät. Komissio kehottikin aloittamispäätöksessä ja esittämässään lisätietopyynnössä Ranskaa ilmoittamaan mahdolliset oikeusperustat, joiden mukaisesti tuki soveltui sisämarkkinoille, ja osoittamaan, että sovellettavat sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset täyttyvät, etenkin siinä tapauksessa, että kyseessä olevaa tukea olisi pidettävä uusien lentoreittien avaamista koskevana käynnistystukena. Ranska ei kuitenkaan esittänyt mitään perustaa sisämarkkinoille soveltuvuudelle eikä esittänyt perusteluja, joiden mukaan tuen voitaisiin katsoa soveltuvan sisämarkkinoille. Ranska ei ole missään vaiheessa väittänyt, että tarkasteltavana olevat toimenpiteet olisivat yhteismarkkinoille soveltuvia käynnistystukia. Myöskään asianomaiset osapuolet eivät ole pyrkineet osoittamaan, että toimenpiteet soveltuvat sisämarkkinoille.

(663) Komission mielestä on kuitenkin täydellisyyden vuoksi aiheellista tutkia, missä määrin kyseistä tukea voitaisiin pitää sisämarkkinoille soveltuvana sen perusteella, että se edisti uusien lentoreittien tai lentovuorojen perustamista.

(664) Komissio huomauttaa, että kyseinen tuki oli sidottu uusien lentoyhteyksien avaamiseen, olemassa olevien vuorojen lisäämiseksi tai sellaisten yhteyksien ylläpitämiseksi, jotka olisi muuten voitu lopettaa. Komissio katsoo näin ollen, että kyseessä voi olla toimintatuki alueelliselta lentoasemalta lähtevän lentoliikenteen edistämiseen. Tässä yhteydessä on syytä palauttaa mieleen, että toimintatuki katsotaan harvoin sisämarkkinoille soveltuvaksi, koska se yleensä vääristää kilpailuedellytyksiä alalla, jolla se myönnetään.

([178]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 30.4.1998, *Het Vlaamse Gewest (Flanderin alue)* v. *komissio*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([179]) Neuvoston asetukset (ETY) N:o 2407/92, 2408/92 ja 2409/92 (EYVL L 240, 24.8.1992).

([180]) Ks. tuomio 28.4.1993, *Italia* v. *komissio*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, 20 kohta.

7.2.3.1 Ennen vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantuloa toteutetut toimenpiteet

(665) Osa nyt tarkasteltavista tukitoimenpiteistä (sopimuskokonaisuus 1–A ja sopimus B) toteutettiin ennen kuin vuoden 2005 suuntaviivat julkaistiin 9 päivänä joulukuuta 2005 ([181]). Ennen kyseistä ajankohtaa myönnettyjen tukien sisämarkkinoille soveltuvuuden osalta vuoden 2005 suuntaviivojen 85 kohdassa ja vuoden 2014 suuntaviivojen 174 kohdassa viitataan tuen myöntämisajankohtana voimassa olleisiin sääntöihin.

(666) Ennen vuoden 2005 suuntaviivojen hyväksymistä komissio oli antanut vuoden 1994 suuntaviivat ([182]). Näissä suuntaviivoissa ei kuitenkaan käsitelty erikseen sellaiseen toimintatukeen liittyviä ongelmia, jonka tarkoituksena on edistää liikennöintiä alueellisilta lentoasemilta. Tämä näkökohta nousi esille vähitellen tiettyjen suurten eurooppalaisten lentoasemien ylikuormittumisen ja halpalentoyhtiöiden, joita ei ollut vielä vuonna 1994, markkinoille tulon seurauksena. Komissio katsookin, ettei vuoden 1994 suuntaviivoja voida soveltaa käsiteltävään tapaukseen. Komission on siksi arvioitava kyseisen tuen soveltuvuutta suoraan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella.

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

(668) Komissio totesikin kesäkuussa 1999 tekemässään, Manchesterin lentoasemaa koskevassa päätöksessä ([183]), että lentoasemamaksuja koskevat alennukset, jotka oli myönnetty syrjimättömästi ja rajoitetun ajan, olivat valtiontukisääntöjen mukaisia, koska niiden tarkoituksena oli edistää uusien reittien avaamista.

(669) Tämän jälkeen komissio totesi Charleroin lentoasemaa koskevassa päätöksessä 2004/393/EY ([184]), että ”toimintatuet, joiden tarkoituksena on auttaa tuomaan markkinoille uusia lentoreittejä tai lisätä vuoroja tietyillä yhteyksillä, voivat olla tarpeellisia välineitä pienten alueellisten lentoasemien kehittämisessä. Ne voivatkin saada asianomaiset yritykset vakuuttuneiksi siitä, että niiden kannattaa ottaa riski ja investoida uusiin reitteihin. Jotta tällaiset tuet kuitenkin voitaisiin julistaa yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella, olisi määritettävä, ovatko ne tarpeellisia ja oikeassa suhteessa asetettuun tavoitteeseen ja vaikuttavatko ne kauppaan yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla” ([185]). Komissio asetti tuolloin edellytykset, joiden oli täytyttävä, jotta tällainen toimintatuki voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi:

— tuen on edistettävä alueellisen lentoaseman kehitystä lisäämällä selvästi uusien reittien matkustajamääriä ([186]);

— tuen on oltava tarpeellista, eli se ei saa kohdistua saman tai toisen lentoyhtiön jo liikennöimään reittiin tai samankaltaiseen reittiin ([187]);

— tuella on oltava kannustinvaikutus, eli sillä on osaltaan kehitettävä toimintaa, josta tulee tietyn ajan kuluttua todennäköisesti kannattavaa, mikä tarkoittaa, että tuen on oltava määräaikaista ([188]);

— tuen on oltava oikeasuhteista, eli tuen määrän on oltava yhteydessä lentoliikenteen selkeään lisääntymiseen ([189]);

— toimenpiteet on myönnettävä läpinäkyvästi ja syrjimättömästi, eivätkä ne saa olla päällekkäisiä muun tyyppisen tuen kanssa.

([181]) Ks. 3.2.2.1 jakso.
([182]) Suuntaviivat Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan soveltamisesta valtiontukiin ilmailualalla (EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5).
([183]) Päätös, tehty 26 päivänä toukokuuta 1999, valtiontuesta NN 109/98 – Manchesterin lentoasema (EUVL C 65, 13.3.2004).
([184]) Komission päätös 2004/393/EY Vallonian alueen ja Brussels South Charleroi Airport -lentoaseman Ryanair-lentoyhtiölle myöntämistä eduista lentoyhtiön aloittaessa toimintansa Charleroissa. (EUVL L 137, 30.4.2004, s. 1). Päätös on kumottu unionin yleisen tuomioistuimen 17.12.2008 antamalla tuomiolla asiassa *Ryanair Ltd* v. *komissio*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Se kuitenkin osoittaa, miten kyseisten tukien arviointi on komissiossa kehittynyt.
([185]) Ks. komission päätöksen 2004/393/EY johdanto-osan 279 kappale.
([186]) Ks. johdanto-osan 283–297 kappale.
([187]) Ks. johdanto-osan 288–309 kappale.
([188]) Ks. johdanto-osan 311–317 kappale.
([189]) Ks. johdanto-osan 318–325 kappale.

(670) Lisäksi komissio toteaa aloittamispäätöksen 234 kohdassa, että se aikoo tarkastella kyseisen tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella. Yksikään asianomainen osapuoli tai Ranska ei ole vastustanut tätä lähestymistapaa.

(671) Lentoyhtiöille myönnetyn valtiontuen on kaiken valtiontuen tavoin oltava tarpeen taloudellisen toiminnan kehittämisen edistämiseksi ja oikeassa suhteessa kyseiseen tavoitteeseen, jotta se voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

(672) Komissio katsoo näin ollen, että nyt käsiteltävässä tapauksessa sopimuskokonaisuuden 1–A ja sopimuksen B soveltuvuutta sisämarkkinoille on tarkasteltava edellä mainittujen yleisten periaatteiden perusteella.

(673) Komissio tarkastelee näin ollen jäljempänä kyseisten toimenpiteiden soveltuvuutta edellä mainittujen edellytysten ja oikeuskäytännön perusteella ([190]).

— *Vaikutus pienen alueellisen lentoaseman taloudelliseen kehitykseen lisäämällä uusien reittien matkustajamääriä*

(674) Sopimuskokonaisuus 1–A ja sopimus B liittyvät uuden reitin avaamiseen ja olemassa olevan Lontoon Stansted -reitin ylläpitoon. Niillä siis lisättiin selvästi La Rochellen lentoasemalta lähtevien matkustajien määrää, ja samalla niiden tavoitteena oli säilyttää Lontoon Stansted -reitti.

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

(675) Sopimuskokonaisuus 1–A ja sopimus B koskivat uusien reittien avaamisen lisäksi myös olemassa olevan Lontoon Stansted -reitin säilyttämistä. Tässä yhteydessä komissio panee merkille, että Ryanair osti 10 päivänä huhtikuuta 2003 Buzzin, joka oli liikennöinyt kyseistä reittiä 1 päivästä huhtikuuta 2001 alkaen 3.2.2.3 jaksossa tarkoitetun 8 päivänä marraskuuta 2002 tehdyn sopimuksen mukaisesti. Lisäksi sopimus B koski samaa reittiä Lontoon Stanstediin, jota Ryanair liikennöi jo sopimuskokonaisuuden 1–A nojalla. Sopimuskokonaisuus 1–A ja sopimus B eivät näin ollen täytä edellytystä, jonka mukaan toimenpide ei saa koskea jo liikennöityä reittiä tai samankaltaista reittiä.

— *Toimenpiteiden on oltava määräaikaisia ja koskettava reittiä, josta todennäköisesti tulee kannattava.*

(676) Kun Buzz aloitti liikennöinnin La Rochelle – Lontoon Stansted -reitillä vuonna 2001, yksikään lentoyhtiö ei liikennöinyt kyseistä reittiä. Kun sopimuskokonaisuus 1–A allekirjoitettiin, Buzz oli liikennöinyt reittiä lähes kahden vuoden ajan 8 päivänä marraskuuta 2002 tehdyn sopimuksen nojalla, mutta tähän sopimukseen ei sisältynyt markkinointimaksua. Sen sopimuskokonaisuutta 1–A seuranneet sopimukset, joissa vahvistettiin tämän reitin liikennöinnin ehdot, eli sopimus B (jonka voimassaolo päättyi huhtikuun 2006 lopussa), sopimuskokonaisuus 2–3–C–D (voimassaolo päättyi vuonna 2009), sopimuskokonaisuus G–H–I–J (voimassaolo päättyi vuoden 2011 lopussa) ja sopimuskokonaisuus 6–K (voimassaolo päättyi maaliskuun 2013 lopussa) sisälsivät Ryanairille/AMS:lle korvauksen (markkinointipalveluista suoritettavina maksuina). Tätä reittiä siis rahoitettiin 10 vuoden ajan sopimuskokonaisuuden 1–A voimassaolon päättymisen jälkeen ja seitsemän vuoden ajan sopimuksen B voimassaolon päättymisen jälkeen. Tämä lisäaika on erityisen merkittävä. Komissio toteaa myös, että yksikään muu lentoyhtiö ei liikennöi tätä reittiä.

(677) Lisäksi komissio toteaa, että Ranska ei ole toimittanut mitään kannattavuusselvitystä sopimuskokonaisuuden 1–A ja sopimuksen B kattamista reiteistä ja vuoroista. Asiakirja-aineiston perusteella onkin ilmeistä, ettei tuen myöntäneillä viranomaisilla ollut selkeää käsitystä siitä, että kyseiset reitit ja vuorot voisivat ilman tukea muuttua kannattavaksi enemmän tai vähemmän lyhyellä aikavälillä. Lisäksi on syytä todeta, että sopimuskokonaisuus 1–A ja sopimus B koskivat eri reittejä, joista osan kohde oli vielä nimeämättä sopimusten tekohetkellä. Tämä vahvistaa käsitystä siitä, ettei kyseisillä viranomaisilla ollut tietoja, joiden perusteella ne olisivat voineet olla varmoja kyseisten reittien kannattavuudesta.

([190]) Unionin tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto) 22.9.2020, *Itävallan tasavalta* v. *komissio*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20 kohta.

(678) Komissio tähdentää lopuksi, että Ranskan viranomaisten esittämissä tiedoissa, jotka koskevat Ryanairin liikennöimien lentoyhteyksien taloudellisia vaikutuksia, tarkastellaan Ryanairin asiakaskunnan ominaisuuksia ja lentoyhteyksien mahdollisia vaikutuksia alueen kehitykseen. Ne eivät kuitenkaan sisällä kyseisten yhteyksien tai muiden Ryanairin mahdollisesti vastaisuudessa liikennöimien yhteyksien tulevaa kannattavuutta koskevia ennusteita.

(679) Komissio katsoo näin ollen, etteivät sopimuskokonaisuus 1–A ja sopimus B täytä edellytystä, jonka mukaan toimenpiteiden on oltava määräaikaisia ja koskettava reittiä, josta todennäköisesti tulee kannattava.

— *Tuen määrä liittyy lentoliikenteen selkeään lisääntymiseen*

(680) Sopimuskokonaisuuden 1–A ja sopimuksen B nojalla myönnettyjen tukien määrät eivät liity liikenteen lisääntymiseen, koska vaikka ne koskevat uusien reittien avaamista, avaaminen on jätetty hypoteettiseksi, ja sopimuksen päätarkoituksena on taata Lontoon Stansted -reitin liikennöinnin jatkuminen. Komissio katsoo näin ollen, etteivät sopimuskokonaisuus 1–A ja sopimus B täytä edellytystä, jonka mukaan tuen määrän on liityttävä lentoliikenteen selkeään lisääntymiseen.

— *Tuki on myönnettävä läpinäkyvästi ja syrjimättömästi, eikä se saa olla päällekkäinen muun tyyppisten tukien kanssa*

(681) Ranskan mukaan CCI oli aiemmin tutkinut useiden yritysten internetsivustoilla tarjottuja markkinointipalveluja, minkä perusteella se katsoi, että AMS:n tarjoama palvelu soveltui parhaiten sen tarpeisiin ja strategiaan. CCI totesi, että muut lentoyhtiöt kuin Ryanair, joiden osuus La Rochellen lentoaseman liikenteestä oli pieni, eivät pystyneet tarjoamaan hyvää vaihtoehtoa lentoaseman päälentoyhtiö Ryanairin verkkosivustolle.

(682) Sopimuskokonaisuuden 1–A ja sopimuksen B nojalla myönnetyistä tuista neuvoteltiin näin ollen kahdenvälisesti, läpinäkymättömällä tavalla ja ilman minkäänlaista menettelyä, kuten julkisen tarjouskilpailun järjestämistä, syrjinnän välttämiseksi. Tuki ei näin ollen täytä avoimuuden ja syrjimättömyyden edellytystä.

(683) Komissio katsoo näin ollen, että sopimuskokonaisuuden 1–A ja sopimuksen B nojalla myönnettyä valtiontukea ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana.

7.2.3.2 Vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantulon jälkeen toteutetut toimenpiteet

(684) Koska vuoden 2005 suuntaviivoja sovellettiin niiden voimaantulosta vuoden 2014 suuntaviivojen antamiseen asti, komissio katsoo, että niitä olisi sovellettava nyt tarkasteltaviin muihin tukitoimenpiteisiin. Komission on noudatettava antamiaan suuntaviivoja, jolleivat ne ole perussopimuksen vastaisia, mitä Ranska, Ryanair tai Jet2 ei ole väittänyt tai osoittanut.

(685) Komissio siis katsoo, että seuraavista sopimuksista johtuvien valtiontukien soveltuvuutta on tarkasteltava vuoden 2005 suuntaviivojen perusteella ([191]):

— sopimuskokonaisuus 2–3–C–D;

— sopimus E;

— sopimus F;

— sopimuskokonaisuus G–H–I–J;

— sopimuskokonaisuus 6–K;

— sopimus L;

— sopimuskokonaisuus 7–M;

— sopimus N;

— Jet2:n kanssa 4 päivänä heinäkuuta 2008 tehty sopimus.

([191]) Unionin tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto) 22.9.2020, *Itävallan tasavalta* v. *komissio*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20 kohta.

(686) Lentoyhtiöille myönnetyn valtiontuen on kaiken valtiontuen tavoin oltava tarpeen taloudellisen toiminnan kehittämisen edistämiseksi ja oikeassa suhteessa kyseiseen tavoitteeseen, jotta se voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Komissio tarkastelee siksi edellä esitettyjen vuoden 2005 suuntaviivoissa vahvistettujen edellytysten täyttymisen lisäksi tarpeellisuus- ja suhteellisuusedellytysten täyttymistä.

(687) Vuoden 2005 suuntaviivoissa täsmennetään ensinnäkin, että komission tiedonantojen ja muiden alueellista tukea koskevien toimenpiteiden mukaan lentoyhtiöille (esimerkiksi uusien reittien avaamiseen) myönnetty toimintatuki voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi vain poikkeuksellisesti ja tiukkojen edellytysten täyttyessä Euroopan köyhimmillä alueilla, kuten alueilla, joilla voidaan soveltaa perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdassa säädettyä poikkeusta sekä kaikkein syrjäisimmillä ja harvaan asutuilla alueilla ([192]). Koska La Rochellen lentoasema ei sijaitse tällaisella alueella, tätä poikkeusta ei sovelleta.

(688) Vuoden 2005 suuntaviivoissa todetaan lisäksi, että pienten lentoasemien matkustajamäärät eivät useinkaan riitä ratkaisevan koon saavuttamiseen ja kannattavuusrajan ylittämiseen, minkä vuoksi lentoyhtiöt eivät aina ole valmiita ottamaan ilman kannustimia riskiä siitä, että ne avaisivat reittejä, jotka liikennöidään tuntemattomilta ja vielä testaamattomilta lentoasemilta käsin. Siksi komissio voikin vuoden 2005 suuntaviivojen nojalla hyväksyä sen, että lentoyhtiöille myönnetään julkista tukea väliaikaisesti ja tietyin edellytyksin, jos niitä voidaan tällä tavoin kannustaa ottamaan alueellisilla lentoasemilla käyttöön uusia reittejä tai vuoroja, joiden avulla ne voivat lisätä matkustajamääriään ja saavuttaa siten pitkällä aikavälillä kannattavuusrajan ([193]).

(689) Tarkat soveltuvuusedellytykset esitetään vuoden 2005 suuntaviivojen 79 kohdassa. Komissio katsoo, että monet soveltuvuusedellytyksistä eivät täyty, esimerkiksi seuraavat:

— *Kannattavuus pitkällä aikavälillä ja tuen asteittainen väheneminen (edellytys d), liiketoimintasuunnitelman puuttuminen (edellytys i) sekä tuen intensiteetti ja kesto (edellytys f)*

(690) Yksikään toimenpiteistä ei ollut rakenteeltaan sellainen, että se takaisi tuen määrän vähenemisen ja rajoittumisen tiettyyn prosenttiosuuteen tukikelpoisista kustannuksista. Niitä ei mainita kyseisissä sopimuksissa tai komission tietojen mukaan missään muussakaan asiakirjassa, joka CCI:lla olisi voinut olla käytettävissään sopimusten tekohetkellä.

(691) Ei myöskään ole näyttöä siitä, että liiketoimintasuunnitelmaa olisi toimitettu etukäteen toimenpiteiden pitkän aikavälin elinkelpoisuuden arviointia varten. Muiden vastakkaisten tietojen puuttuessa komissio päättelee, ettei kyseistä tukea myönnetty reiteille, joista todennäköisesti tulisi kannattavia ilman tukea. Lisäksi se, että tukitoimenpiteitä myönnettiin ensin Lontoon Stansted ja Bryssel-Charleroi -reiteille (vuodesta 2003 alkaen) ja sitten Dublin-reitille (vuodesta 2006), Oslo-reitille (vuodesta 2010) ja Porto-reitille (vuodesta 2011) viittaa siihen, ettei Ryanair olisi liikennöinyt niitä ilman tukea.

(692) Näin ollen komissio toteaa, ettei yksikään tarkasteltavista toimenpiteistä täytä edellä mainittuja edellytyksiä.

— *Suhde uusiin reitteihin tai olemassa olevien reittien lisävuoroihin (edellytys c)*

(693) Komissio toteaa, että kyseiset sopimukset tehtiin joissakin tapauksissa uusien reittien avaamiseksi, mutta ensisijaisesti olemassa olevien reittien jatkuvan liikennöinnin varmistamiseksi:

— Sopimuksen C osalta johdanto-osan 89 kappaleessa todetaan Ryanairin yksinkertaisesti sitoutuvan liikennöimään La Rochellen ja Lontoon Stanstedin välistä reittiä, jonka matkustajamäärä on vähintään 95 000 matkustajaa vuodessa. Johdanto-osan 82 ja 85 kappaleesta ilmenee kuitenkin, että sopimukset A ja B kattoivat jo päivittäisen reitin Lontoon Stanstedin ja La Rochellen välillä. Komissio laski sopimuskokonaisuuden 1–A ja sopimuksen B liikennearviossaan, että tämän reitin vuotuinen liikennemäärä ei koskaan ylittäisi 86 000 matkustajaa. Näin ollen komissio katsoo, että nämä toimenpiteet täyttävät edellytyksen c.

— Sopimuksen D osalta johdanto-osan 92 kappaleessa todetaan, että Ryanair sitoutuu liikennöimään La Rochellen ja Dublinin välistä (uutta) reittiä, jolla matkustajamäärä on vähintään 45 000 matkustajaa vuodessa. Näin ollen komissio katsoo, että toimenpide täyttää edellytyksen c.

([192]) Vuoden 2005 suuntaviivojen 27 kohta.
([193]) Vuoden 2005 suuntaviivojen 71 ja 74 kohta.

— Sopimuksen G osalta johdanto-osan 96 kappaleessa todetaan, että Ryanair sitoutuu liikennöimään La Rochellen ja Dublinin välistä reittiä, jolla matkustajamäärä on vähintään 53 000 matkustajaa vuodessa, mikä merkitsee 8 000 matkustajan lisäystä sopimukseen D verrattuna. Komissio katsoo näin ollen, että toimenpide täyttää edellytyksen c.

— Sopimuksen H osalta johdanto-osan 99 kappaleessa todetaan, että Ryanair sitoutuu liikennöimään La Rochellen ja Brysselin Charleroin välistä uutta reittiä, jolla on ensimmäisenä vuonna vähintään 9 000 matkustajaa vuodessa ja seuraavina vuosina vähintään 16 000 matkustajaa vuodessa. Näin ollen komissio katsoo, että toimenpide täyttää edellytyksen c.

— Sopimuksen I osalta johdanto-osan 102 kappaleessa todetaan, että Ryanair sitoutuu liikennöimään La Rochellen ja Dublinin välistä reittiä, jolla matkustajamäärä on vähintään 17 000 matkustajaa vuodessa. Ryanair kuitenkin jo liikennöi tätä reittiä aiemmin tehdyn sopimuksen D mukaan, jonka liikennetavoite oli korkeampi (45 000 matkustajaa vuodessa). Näin ollen komissio katsoo, että toimenpide ei täytä edellytystä c.

— Sopimuksen K nojalla Ryanair sitoutui johdanto-osan 106 kappaleessa esitetyllä tavalla liikennöimään uutta reittiä Norjaan. Kuten edellä johdanto-osan 78 kappaleessa todetaan, Ryanair ei antanut lentoasemapalvelusopimuksessa 6, jonka komissio katsoo muodostavan yhden toimenpiteen yhdessä sopimuksen K kanssa (ks. 7.2.1.5 jakson b alakohdan 4 alakohta), mitään sitoumuksia vuorotiheydestä, mutta teki seuraavat liikennesitoumukset: 53 000 matkustajaa Lontoon Stanstediin, 17 000 matkustajaa Dubliniin, 17 000 matkustajaa Bryssel-Charleroihin ja 17 000 matkustajaa Oslo-Ryggeen. Komissio toteaa, että nämä sitoumukset ovat entisellä tasollaan Dublin-reitillä ja hieman korkeammat Bryssel-Charleroi-reitillä (1 000 matkustajaa eli noin 6 prosenttia enemmän), mutta paljon pienemmät Lontoo Stansted -reitillä (28 000 matkustajaa verrattuna sopimuksessa C asetettuun 95 000 matkustajan tavoitteeseen, mikä vastaa 30 prosentin vähennystä). Norjaan suuntautuva uusi reitti, jonka matkustajamääräksi on vahvistettu 17 000 matkustajaa, ei kompensoi liikenteen kokonaisvähennystä sopimuksessa K (– 10 000 matkustajaa ([194])). Näin ollen komissio katsoo, että toimenpide ei täytä edellytystä c.

— Sopimuksen L nojalla Ryanair sitoutui johdanto-osan 110 kappaleessa esitetyllä tavalla liikennöimään uutta reittiä Corkiin. Ryanair ei kuitenkaan tehnyt sitoumuksia matkustajamäärien tai lentojen tiheyden osalta. Näin ollen komissio katsoo, että toimenpide ei täytä edellytystä c.

— Sopimukset E, F, J, M ja N eivät sisällä liikenne- tai vuorositoumuksia. Näin ollen komissio katsoo, että nämä toimenpiteet eivät täytä edellytystä c.

(694) Näin ollen ainoastaan sopimukset C, D, G ja H täyttävät edellytyksen c.

— *Toiminnan aloittamiseen liittyvien ylimääräisten kustannusten korvaaminen (edellytys e)* ([195])

(695) Komissio katsoo, ettei yksikään tarkasteltavista toimenpiteistä täytä tätä edellytystä. CCI:n suorittamia maksuja ei voida pitää osuuksina toiminnan aloittamiseen liittyvistä ylimääräisistä kustannuksista, joista Ryanair/AMS tai Jet2 ei komission saamien tietojen mukaan koskaan esittänyt arvioita CCI:lle.

— *Yhteys reitin kehittymiseen (edellytys g)* ([196])

(696) Komissio toteaa, että Ryanairin ja Jet2:n kanssa tehtyjen markkinointipalvelusopimusten tarkoituksena ei ollut lisätä näitä kahta lentoyhtiötä käyttävien matkustajien määrää. On totta, että jotkin näistä sopimuksista osuvat samaan aikaan tiettyjen reittien avaamisen kanssa, ja jotkin niistä sisältävät 3.2.2.1 ja 3.2.2.2 jaksossa esitettyjä sitoumuksia vuorotiheydestä tai matkustajamääristä. Komissio katsoo kuitenkin, että nämä sitoumukset eivät muutu sopimuksen voimassaoloaikana, eikä sopimuksissa ole todellista liikenteen kehittämisen kannustinjärjestelmää, joka

([194]) Sopimuksesta K johtuva liikennesitoumuksen kokonaismuutos, joka lasketaan kunkin reitin matkustajamäärien muutosten perusteella, on siis seuraava: 0 + 1 000 – 280 000 + 17 000 = – 10 000 matkustajaa.

([195]) Tukea voidaan myöntää ainoastaan uuden reitin tai vuoron käyttöönotosta aiheutuviin ylimääräisiin kustannuksiin, joista lentoliikenteen harjoittaja vapautuu toiminnan päästyä täyteen vauhtiin.

([196]) Tuen maksamisen on oltava sidoksissa kuljetettujen matkustajamäärien kehitykseen.

vastaisi komission hiljattain tutkimissa vastaavissa tapauksissa havaittuja järjestelmiä ([197]). Näin ollen liikenteen todelliseen kasvuun ei liity alennusta tai sanktioita. Lentoyhtiöille maksetut tukimäärät eivät näin ollen liity reittien tosiasialliseen kehitykseen. Komissio katsoo näin ollen, ettei yksikään tarkasteltavista toimenpiteistä täytä kyseistä edellytystä.

— *Tuen myöntäminen syrjimättömällä tavalla (edellytys h)* ([198])

(697) Komissio huomauttaa, että käsiteltävänä olevassa asiassa sopimuksista neuvoteltiin suoraan asianomaisten lentoyhtiöiden kanssa, eivätkä neuvottelut olleet julkisia. Tuki siis myönnettiin ilman kilpailumenettelyä, jossa muut mahdollisesti kiinnostuneet lentoyhtiöt olisivat voineet tarjoutua liikennöimään kyseisiä reittejä samoin ehdoin hyötyäkseen käynnistystuesta.

(698) Näin ollen edellytys h ei täyty.

(699) Kun otetaan huomioon kaikki edellä esitetty, komissio katsoo, ettei yksikään tämän tutkinnan kohteena olevista sopimuksista johtuvista, Ryanairille/AMS:lle ja Jet2:lle maksetuista sääntöjenvastaisista tuista täytä vuoden 2005 suuntaviivoissa määrättyjä edellytyksiä. Seuraavista toimenpiteistä johtuvat tuet eivät näin ollen sovellu sisämarkkinoille:

— sopimuskokonaisuus 2–3–C–D;

— sopimus E;

— sopimus F;

— sopimuskokonaisuus G–H–I–J;

— sopimuskokonaisuus 6–K;

— sopimus L;

— sopimuskokonaisuus 7–M;

— sopimus N;

— Jet2:n kanssa 4 päivänä heinäkuuta 2008 tehty sopimus.

8. **PÄÄTELMÄT**

(700) Komissio katsoo ensinnäkin, että La Rochellen lentoaseman toteuttamiin julkisen vallan tehtävän piiriin kuuluvia tehtäviä varten myönnetyt tuet ja CCI:n yleispalveluyksikön lentoasemalle vuosina 2006–2012 tarjoamien palvelujen väitetty alilaskutus eivät ole valtiontukea.

(701) Komissio toteaa myös, että Ranska on myöntänyt vuosina 2001–2006 sääntöjenvastaisia investointiavustuksia SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti. Nämä investointiavustukset ovat kuitenkin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuvaa tukea.

(702) Komissio siis toteaa, että Ranska on sääntöjenvastaisesti toteuttanut useita SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisia toimintatukitoimenpiteitä La Rochellen lentoaseman hyväksi (CCI:n yleispalveluyksikön La Rochellen lentoasemalle vuosina 2001–2005 tarjoamien palvelujen alilaskutus sekä La Rochellen lentoaseman saamat takaisinmaksettavat ennakot ja paikallisten julkisyhteisöjen myöntämät tuet, joiden tarkoituksena oli edistää La Rochellen lentoasemaa markkinoivia toimenpiteitä). Nämä toimintatukitoimenpiteet ovat kuitenkin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuvaa tukea.

([197]) Esimerkiksi alaviitteessä 12 mainitun Nîmesin lentoasemaa koskevan komission päätöksen johdanto-osan 99 kappaleessa mainittu sopimus sisälsi ”kannustinjärjestelmän liikenteen kehittämiseksi”. Siihen sisältyi Nîmesin CCI:n maksama tuki, jonka suuruus oli 5,50 euroa matkustajaa kohti (ensimmäisestä matkustajasta 49 999:nteen), 6,50 euroa matkustajaa kohti (50 000:nnesta 99 999:nteen matkustajaan) tai 10 euroa matkustajaa kohti (100 000:nnesta 129 999:nteen matkustajaan). Siihen sisältyi myös 5,65 euron suuruinen sakko matkustajaa kohti, joka Ryanairin oli maksettava, jos liikennetavoite oli alle 71 000 matkustajaa.

([198]) Kun julkisyhteisö aikoo myöntää jollekin yritykselle, lentoaseman välityksellä tai muutoin, tukea uuden reitin avaamiseen, sen on julkistettava hankkeensa riittävän ajoissa ja laajalti, jotta kaikki kiinnostuneet lentoyhtiöt voivat esittää tarjouksensa näistä palveluista.

(703) Komissio toteaa lisäksi, että Ryanairin kanssa tehtyjä lentoasemapalvelusopimuksia 4 ja 5 lukuun ottamatta CCI:n sekä Ryanairin, AMS:n ja Jet2:n välillä tehdyt erilaiset lentoasema- ja markkinointipalvelusopimukset, jotka kuuluvat muodollisen tutkintamenettelyn piiriin, sisältävät valtiontukea, joka on toteutettu SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti ja joka ei sovellu sisämarkkinoille.

(704) Lopuksi komissio toteaa, että Ryanairille myönnetty vapautus kiitotien valaistusmaksuista ei ole valtiontukea. Komissio päättelee myös, että lentoyhtiöt Flybe, Aer Arann, Buzz ja easyJet eivät ole saaneet valtiontukea toimintaansa La Rochellen lentoasemalla.

9. **TAKAISINPERINTÄ**

(705) Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan silloin, kun komissio on todennut tuen sisämarkkinoille soveltumattomaksi, sen on määrättävä kyseinen jäsenvaltio poistamaan tuki tai muuttamaan sitä ([199]).

(706) Asetuksen (EU) 2015/1589 ([200]) 16 artiklan 1 kohdan mukaan ”sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta, jäljempänä ’takaisinperimistä koskeva päätös’. Komissio ei saa vaatia tuen takaisinperimistä, jos tämä olisi unionin lainsäädännön jonkin yleisen periaatteen vastaista.” Tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoman tuen takaisinperinnän on tarkoitus palauttaa aikaisempi tilanne ([201]). Tässä yhteydessä unionin tuomioistuin katsoo, että tämä tavoite saavutetaan, kun tuen saajat ovat palauttaneet sääntöjenvastaisena tukena myönnetyt määrät ja menettävät markkinoilla kilpailijoihin verrattuna saamansa edun. Näin palautetaan tuen maksua edeltänyt tilanne ([202]).

(707) Nyt tarkasteltavassa asiassa tässä päätöksessä todettujen sääntöjenvastaisten ja sisämarkkinoille soveltumattomien tukien takaisinperintä ei ilmeisestikään ole minkään unionin lainsäädännön yleisen periaatteen vastaista. Erityisesti mainittakoon, ettei Ranska eivätkä asianomaiset osapuolet ole toimittaneet tätä koskevia perusteluja.

(708) Ranskan on näin ollen toteutettava kaikki toimenpiteet, jotka ovat tarpeen Ryanairille, AMS:lle ja Jet2:lle kyseisillä sopimuksilla sääntöjenvastaisesti myönnetyn tuen takaisinperimiseksi.

(709) Taulukko 20 esittää summat, jotka CCI on Ranskan mukaan maksanut Ryanairille/AMS:lle markkinointipalveluista vuoteen 2011 mennessä.

Taulukko 20

Ryanairille/AMS:lle ja Jet2:lle vuosina 2003–2013 maksetut määrät

Vuosi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2							[…]		[…]	[…]	[…]

(710) Taulukko 20 esittää ainoastaan markkinointipalvelusopimusten perusteella kunakin vuonna suoritettujen maksujen kokonaismäärät. Ranska ei kuitenkaan toimittanut taulukkoa, joka osoittaisi yhteyden sopimuksissa vahvistettujen määrien ja kunkin sopimuksen perusteella vuosittain tosiasiallisesti maksettujen määrien välillä.

([199]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.7.1973, *Euroopan yhteisöjen komissio* v. *Saksan liittotasavalta*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 kohta.

([200]) Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

([201]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.9.1994, *Espanja* v. *komissio*, C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 75 kohta.

([202]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.6.1999, *Belgia* v. *komissio*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ja 65 kohta.

(711) Takaisinperittävät määrät on näin ollen vahvistettava seuraavasti:

— Kunkin johdanto-osan 699 kappaleessa tarkoitetun yhteismarkkinoille soveltumattoman tukitoimenpiteen osalta on laskettava takaisinperittävä määrä. Kunkin tutkitun toimenpiteen osalta tuen määrä vastaa toimenpiteen nettonykyarvoa, joka lasketaan taulukossa 15 esitettyjen vuotuisten diskontattujen lisäkassavirtojen summana.

— Koska Ranska ei ole toimittanut luotettavaa rekonstruktiota kunkin toimenpiteen nettonykyarvosta, takaisinperittävän tuen määrän laskemisen perustana on käytettävä komission ehdottamaa (perusskenaarioon perustuvaa) rekonstruktiota.

(712) Lentoyhtiön ja sen tytäryhtiöiden sopimusten perusteella saaman tosiasiallisen edun huomioon ottamiseksi Ranskan on oikaistava johdanto-osan 711 kappaleessa tarkoitettuja määriä seuraavasti:

— Ranska voi oikaista laskelmissa huomioon otettua lentoliikenteeseen liittyvien lisäkustannusten määrää tosiasiallisesti suoritettuja maksuja koskevien tositteiden mukaan, jotka Ranskan olisi toimitettava.

— Ranskan on otettava huomioon mahdolliset erot lentoyhtiön lentoasemapalvelusopimusten nojalla tosiasiallisesti suorittamien maksujen, sellaisina kuin ne on todettu tapahtuman jälkeen, ja näitä tuloeriä vastaavien suunniteltujen (ennakko)virtojen välillä. Näiden oikaisujen on perustuttava tosiasiallisesti suoritettuja maksuja koskeviin tositteisiin, jotka Ranskan on toimitettava.

— Ranskan on otettava huomioon lentoyhtiölle tai sen tytäryhtiöille markkinointipalvelusopimuksen mukaisesti tosiasiallisesti suoritettujen markkinointimaksujen, sellaisina kuin ne on todettu tapahtuman jälkeen, ja vastaavien (ennakko)markkinointikustannusten väliset erot. Näiden oikaisujen on perustuttava tosiasiallisesti suoritettuja maksuja koskeviin tositteisiin, jotka Ranskan on toimitettava.

— Ranskan on otettava huomioon mahdolliset erot eri sopimusten (lentoasema- ja markkinointipalvelusopimusten) (ennakkoon) suunnitellun keston ja todellisen keston välillä. Jos osa sopimuksista on irtisanottu ennenaikaisesti, lentoyhtiö ei ole periaatteessa saanut mitään maksuja näiden sopimusten nojalla eikä ole hyötynyt näiden sopimusten mukaisesta käyttöoikeudesta lentoaseman infrastruktuuriin ja maahuolintapalveluihin. Näiden oikaisujen on perustuttava tosiasiallisesti suoritettuja maksuja koskeviin tositteisiin, jotka Ranskan on toimitettava.

(713) Kuten johdanto-osan 451 kappaleessa selvitetään, komissio katsoo, että valtiontukea koskevia sääntöjä sovellettaessa Ryanair ja AMS muodostavat yhden taloudellisen yksikön ja että yhdessä tehtyjä markkinointipalvelu- ja lentoasemapalvelusopimuksia on pidettävä vain yhtenä tämän yksikön ja CCI:n välisenä liiketoimena. Näin ollen komissio katsoo, että Ryanair ja AMS ovat yhdessä vastuussa vuosina 2003–2011 (ennen johdanto-osan 4 kappaleessa tarkoitetun aloittamispäätöksen tekopäivää eli 8 päivää helmikuuta 2012) allekirjoitettujen sopimusten nojalla saadun tuen takaisinmaksusta. Sitä vastoin ainoastaan Ryanairin on maksettava takaisin sopimuskokonaisuuden 1–A ja sopimuksen B nojalla myönnetty tuki, koska nämä sopimukset tehtiin suoraan CCI:n ja Ryanairin välillä ilman AMS:n osallistumista.

(714) Tuen takaisinperinnässä Jet2:lta on noudatettava johdanto-osan 711–713 kappaleessa esitettyjä metodologisia periaatteita. Koska Jet2:lta takaisin perittävän tuen määrä ei voi ylittää 200 000 euroa, ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että tuen määrä alittaa vähämerkityksistä tukea koskevassa asetuksessa säädetyn poikkeuskynnyksen ([203]). Ranskan viranomaiset tai asianomaiset osapuolet eivät kuitenkaan muodollisen tutkintamenettelyn aikana väittäneet, että tätä asetusta voitaisiin soveltaa.

(715) Ranskan viranomaisten on perittävä takaisin edellä mainitut määrät neljän kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiannosta.

([203]) Komission asetus (EU) N:o 1407/2013, annettu 18 päivänä joulukuuta 2013, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen (EUVL L 352, 24.12.2013, s. 1).

(716) Ranskan viranomaisten on lisättävä takaisin perittävään tukeen korko, joka lasketaan siitä päivästä alkaen, jona sääntöjenvastainen tuki saatettiin yritysten käyttöön, eli kustakin tuen tosiasiallisesta maksamispäivästä alkaen sen tosiasialliseen takaisinperimispäivään ([204]) saakka komission asetuksen (EY) N:o 794/2004, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EU) N:o 2015/2282 ([205]), V luvun mukaisesti. Koska nyt käsiteltävässä asiassa rahavirrat, joista tuki koostui, ovat monimutkaisia ja jakautuivat vuoden kuluessa useille eri päiville – joissakin tuloluokissa ne olivat jopa jatkuvia – komissio katsoo, että takaisinperintäkorkojen laskemista varten voidaan katsoa, että kyseisen tuen maksamishetki ajoittuu vuoden loppuun eli 31 päivään joulukuuta kunakin asianomaisena vuonna.

(717) Jos jäsenvaltio kohtaa ennalta arvaamattomia vaikeuksia tai olosuhteita, joita komissio ei ole ottanut huomioon, se voi unionin vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti saattaa nämä ongelmat komission tietoon ja ehdottaa sopivia muutoksia, jotta komissio voi arvioida ne. Komission ja jäsenvaltion on tällaisissa tilanteissa tehtävä vaikeuksien voittamiseksi vilpittömässä mielessä yhteistyötä ja noudatettava täysin SEUT-sopimuksen määräyksiä ([206]).

(718) Komissio kehottaa Ranskaa ilmoittamaan sille kaikista tämän päätöksen täytäntöönpanoon liittyvistä ongelmista,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin yleispalveluyksikön saman kauppa- ja teollisuuskamarin lentoasemayksikölle vuosina 2001–2012 myöntämät takaisinmaksettavat ennakot ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Ranska on myöntänyt tämän valtiontuen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

2. La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin yleispalveluyksikön lentoasemayksikölle vuosina 2001–2005 tarjoamien palvelujen alilaskutus on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Ranska on myöntänyt tämän valtiontuen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

3. Charente-Maritimen departementin, La Rochellen kuntaliittymän ja Poitou-Charentesin alueen La Rochellen lentoasemalle myynninedistämistoimiin myöntämä taloudellinen tuki on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Ranska on myöntänyt tämän valtiontuen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

4. Charente-Maritimen valtuuston, Poitou-Charentesin aluevaltuuston, La Rochellen kuntaliittymän ja EAKR:n vuosina 2001–2005 myöntämät investointiavustukset ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Ranska on myöntänyt tämän valtiontuen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

5. La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin Rochefortin/Saint-Agnantin lentoasemalle tarjoamista palveluista maksettu korvaus ei ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

([204]) Ks. edellä alaviitteessä 175 mainitun asetuksen 2015/1589 16 artiklan 2 kohta.

([205]) Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1) ja komission asetus (EU) 2015/2282, annettu 27 päivänä marraskuuta 2015, asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta valtiontuen ilmoituslomakkeiden ja tietolomakkeiden osalta (EUVL L 325, 10.12.2015, s. 1).

([206]) Ks. esim. tuomio 2.2.1989, *komissio* v. *Saksa*, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, 9 kohta, ja tuomio 4.4.1995, *komissio* v. *Italia*, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, 17 kohta.

6. La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin yleispalveluyksikön sen lentoasemayksikölle vuosina 2006–2012 tarjoamien palvelujen väitetty alilaskutus ei ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

7. FIATAn myöntämät tuet La Rochellen lentoaseman toteuttamiin julkisen vallan tehtäviin eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

8. Edellä 1–4 kohdassa tarkoitettu valtiontuki soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

2 artikla

1. La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Ryanairin välillä 1 päivänä helmikuuta 2007 ja 13 päivänä tammikuuta 2010 tehdyt lentoasemapalvelusopimukset eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2. La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Aer Arannin välinen lentoasemapalvelusopimus, joka koskee Corkin (Irlanti) reittiä, ei ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

3. La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Flyben välillä 18 päivänä maaliskuuta 2009 tehty lentoasemapalvelusopimus, joka koskee Glasgow'n (Skotlanti) reittiä, ei ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

4. Buzz-lentoyhtiöön liittyvät myynninedistämistoimet ja viestintämenot, jotka mainitaan CRC:n raportissa, eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5. CRC:n raportissa mainitut, easyJetiltä väitetysti hankitut markkinointipalvelut eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

3 artikla

1. Seuraavat toimenpiteet, jotka sisältävät Ranskan Ryanairille ja Airport Marketing Services -yhtiölle yhteisesti Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti myöntämää valtiontukea, eivät sovellu sisämarkkinoille:

a) La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Ryanairin välillä 10 päivänä joulukuuta 2003 tehty lentoasemapalvelusopimus sekä La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Ryanairin välillä 1 päivänä joulukuuta 2003 tehty markkinointipalvelusopimus;

b) La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Ryanairin välillä 1 päivänä tammikuuta 2004 tehty markkinointipalvelusopimus;

c) La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Ryanairin välillä 1 päivänä toukokuuta 2006 tehdyt lentoasemapalvelusopimukset sekä La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Airport Marketing Services -yhtiön välillä 1 päivänä huhtikuuta 2006 tehdyt markkinointipalvelusopimukset;

d) La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Airport Marketing Services -yhtiön välillä 1 päivänä huhtikuuta 2006 tehdyn markkinointipalvelusopimuksen 1 päivänä kesäkuuta 2007 tehty lisäsopimus;

e) La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Airport Marketing Services -yhtiön välillä 21 päivänä syyskuuta 2007 tehty markkinointipalvelusopimus;

f) La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Airport Marketing Services -yhtiön välillä 17 päivänä syyskuuta 2009 tehdyt markkinointipalvelusopimukset;

g) La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Ryanairin välillä 13 päivänä tammikuuta 2010 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen 1 päivänä helmikuuta 2010 tehty lisäsopimus ja La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Airport Marketing Services -yhtiön välillä 25 päivänä helmikuuta 2010 tehty markkinointipalvelusopimus;

h) La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Airport Marketing Services -yhtiön välillä 25 päivänä helmikuuta 2010 tehdyn markkinointipalvelusopimuksen 23 päivänä kesäkuuta 2010 tehty lisäsopimus;

i) La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Ryanairin välillä 13 päivänä tammikuuta 2010 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen 28 päivänä tammikuuta 2011 tehty lisäsopimus ja La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Airport Marketing Services -yhtiön välillä 25 päivänä helmikuuta 2010 tehdyn markkinointipalvelusopimuksen 11 päivänä helmikuuta 2011 lisäsopimus;

j) La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin ja Airport Marketing Services -yhtiön välillä 25 päivänä helmikuuta 2010 tehdyn markkinointipalvelusopimuksen 11 päivänä helmikuuta 2011 tehty lisäsopimus.

2. Sääntöjenvastainen valtiontuki, jonka Ranska on myöntänyt Jet2:lle La Rochellen kauppa- ja teollisuuskamarin Jet2:n kanssa 4 päivänä heinäkuuta 2008 tekemän lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimuksen nojalla vastoin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa, ei sovellu sisämarkkinoille.

4 artikla

1. Ranskan on perittävä 3 artiklassa tarkoitettu valtiontuki takaisin tuensaajilta. Ryanair ja Airport Marketing Services ovat yhteisvastuullisesti velvollisia korvaamaan 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun tuen.

2. Takaisin maksettavasta tuesta peritään viivästyskorkoa, joka lasketaan tuen myöntämispäivästä lukien sen takaisinmaksupäivään asti.

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

4. Ranskan on peruutettava kaikki 1 artiklassa tarkoitetun tuen jäljellä olevat maksuerät tämän päätöksen hyväksymispäivästä lukien.

5 artikla

1. Edellä 3 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tosiasiallisesti.

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

6 artikla

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

a) edellä 4 artiklan mukaisesti takaisinperittävät tukimäärät;

b) laskelma takaisinperintään sovellettavasta korosta;

c) tarkka kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi;

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

2. Ranskan on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä säännöllisesti siihen saakka, kun 3 artiklassa tarkoitettu tuki on peritty kokonaisuudessaan takaisin. Sen on komission pyynnöstä toimitettava välittömästi tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu ja joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Ranskan on myös toimitettava tarkat tiedot tuensaajilta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

7 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 26 päivänä heinäkuuta 2022.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen