



Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (kuues koda laiendatud koosseisus)

13. detsember 2018*

Riigiabi – Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus-tööstuskoja ning Ryanairi ja tema tütarettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud kokkulepped – Lennujaamateenused – Turundusteenused – Otsus, millega abi kuulutatakse siseturuga kokkusobimatuks ja kohustatakse see tagasi nõudma – Mõiste „riigiabi“ – Riigile omistatavus – Kaubandus-tööstuskoda – Eelis – Erainvestori kriteerium – Tagasi nõudmine – Põhiõiguste harta artikkel 41 – Toimikuga tutvumine – Õigus olla ära kuulatud

Kohtuasjas T-53/16,

Ryanair DAC, varem Ryanair Ltd, asukoht Dublin (Iirimaa),

Airport Marketing Services Ltd, asukoht Dublin,

esindajad: *Rechtsanwalt* G. Berrisch, *avocat* E. Vahida, *dikigoros* I.-G. Metaxas-Maranghidis ja *solicitor* B. Byrne,

hagejad,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: L. Flynn ja S. Noë,

kostja,

keda toetab

Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: S. Boelaert, S. Petrova ja J. Kneale,

menetlusse astuja,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue tühistada osaliselt komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2016/633 riigiabi SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa andis Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus- ja tööstuskojale, ettevõtjale Veolia Transport Aéroport de Nîmes, ettevõtjale Ryanair Limited ning ettevõtjale Airport Marketing Services Limited (ELT 2016, L 113, lk 32),

ÜLDKOHUS (kuues koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: president G. Berardis, kohtunikud S. Papasavvas, D. Spielmann (ettekandja), Z. Csehi ja O. Spineanu-Matei,

kohtusekretär: ametnik P. Cullen,

* Kohtumenetluse keel: inglise

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 25. oktoobri 2017. aasta kohtuistungil esitatut,
on teinud järgmise

otsuse¹

I. Vaidluse taust

A. Käsitletavad meetmed

- 1 Hagejad on Ryanair DAC, varem Ryanair Ltd (edaspidi „Ryanair“), ja Airport Marketing Services Ltd (edaspidi „AMS“), kellest esimene on Iirimaa õiguse alusel asutatud lennuettevõtja, kes opereerib enam kui 1800 lendu päevas 200 sihtkoha vahel 31 Euroopa ja Põhja-Aafrika riigis, ning teine Ryanairi tütarettevõtja, kes pakub turundusstrateegia lahendusi ja kelle põhitegevus seisneb reklaamipinna müümises Ryanairi veebisaidil.
- 2 Prantsuse Vabariigi omandis olev Nîmes'i-Garonsi lennujaam (edaspidi „Nîmes'i lennujaama“) asub Prantsusmaal Gardi departemangus. Seda lennujaama käitas esialgu Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus-tööstuskoda. Alates 1. veebruarist 2006 anti selle lennujaama tsiviilosa haldamise, hooldamise, käitamise ja arendamise kohustused üle avalik-õiguslikule isikule syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes-Alès-Camargu-Cévennes (edaspidi „SMAN“), mille liikmed on Gardi departemangu nõukogu, Nîmes Métropole'i linnastu omavalitsus ja Grand Alès en Cévennes'i linnastu omavalitsus. SMAN andis ajutiselt 1. veebruarist 2006 kuni 31. detsembrini 2006 selle lennujaama käitamise üle eespool viidatud kaubandus-tööstuskojale avaliku teenindamise delegeerimise teel. SMAN valis hankemenetluses alltöövõtja, kes pidi tagama 1. jaanuaril 2007 jõustuva avaliku teenindamise delegeerimise lepingu alusel nimetatud lennujaama käitamise, äriühingu Veolia Transport, keda hakkas lepingu täitmisel asendama viimase 100% osalusega tütarettevõtja Veolia Transport Aéroport de Nîmes (edaspidi „VTAN“).
- 3 Ryanair alustas Nîmes'i lennujaamas tegevust 2000. aasta juunis. Esialgu toimivale ühele lennuliinile selle lennujaama ja Londoni-Stanstedi lennujaama vahel lisandus hiljem lennuliine, nii et kokku oli neid neli.
- 4 Sellega seoses sõlmis 11. aprillil 2000 Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus-tööstuskoda Ryanairiga kümneks aastaks lennujaamateenuste lepingu, milles viimane kohustus avama igapäevase lennuühenduse Londoni-Stanstedi lennujaama ja Nîmes'i lennujaama vahel (edaspidi „2000. aasta leping“).
- 5 2001. aasta lõpus ja 2004. aasta märtsis muudeti 2000. aasta lepingut kirja teel ning muudatus nägi ette Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus-tööstuskoja poolt Ryanairile tehtavate maksete suurendamise täiendavate lennuliinide lisamiseks. 10. oktoobril 2005 sõlmiti nimetatud kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel uus lennujaamateenuste leping, mille esialgne kestus oli viis aastat ning milles Ryanair kohustus avama teatud lennuühendused Nîmes'i lennujaamaga. Samal päeval sõlmisid see kaubandus-tööstuskoda ja AMS turundusteenuste lepingu, milles nähti ette reklaamiteenuse osutamine Ryanairi veebisaidi ja elektronkirjade kaudu iga-aastaselt makstava tasu eest.
- 6 2. jaanuaril 2007 sõlmis VTAN Ryanairiga lennujaamateenuste lepingu, mis nägi reisijate arvu suurendamisele ergutamise kava alusel ette iga reisija eest makstava tasu, ja AMSiga turundusteenuste lepingu, mille alusel ta ostis kindla tasu eest teenuseid. Need lepingud kehtisid 1. jaanuarist 2007 kuni

¹ Esitatud on üksnes käesoleva kohtuotsuse punktid, mille avaldamist peab Üldkohus otstarbekaks.

31. oktoobrini 2007. 1. augustil 2007 allkirjastasid VTAN ja AMS selle lepingu lisa, millega lepiti kokku VTANi poolt täiendava tasu maksmises. 1. novembril 2007 sõlmisid samad pooled kaks uut lepingut, et täita edasi eespool nimetatud lepinguid, mille kehtivuse tähtaeg oli möödunud. Ryanairile ja AMSile tehtavaid makseid suurendati. 27. augustil 2008 asendasid samad pooled eespool kirjeldatud lepingulise raamistiku kahe uue lepinguga, mis jõustusid 1. novembril 2008, mille tähtaeg oli üks aasta ja mille kehtivust oli võimalik pikendada kaks korda. Esimene nendest lepingutest hõlmas muu hulgas Ryanairi kohustust hoida käigus teatud lennuühendusi Nîmes'i lennujaamaga ja liikluse elavdamisele suunatud ergutuskava. 25. augusti 2009. aasta kahes lisas lepiti kokku nende lepingute täitmise jätkamises kuni 31. detsembrini 2011. Viimaks sõlmisid samad pooled ka 18. augustil 2010 ja 30. novembril 2010 nendest lepingutest teise lisad, mis nägid ette VTANi makstava summa suurendamise.

[...]

II. Menetlus ja poolte nõuded

- 24 Hagejad esitasid käesolevas asjas Üldkohtu kantseleile hagiavalduse 5. veebruaril 2016.
- 25 Hagejad esitasid 2. märtsil 2016 Üldkohtu kantseleile eraldi dokumendiga menetlust korraldavate meetmete võtmise taotluse, milles nad palusid, et komisjon esitaks teatud dokumente.
- 26 Komisjon esitas oma seisukohad ette nähtud tähtajaks.
- 27 26. mail 2016 palus Euroopa Liidu nõukogu käesolevas kohtuasjas komisjoni nõuete toetuseks menetlusse astuda. 5. juuli 2017. aasta otsusega rahuldab Üldkohtu kuuenda koja president selle taotluse.
- 28 Üldkohtu 21. juuni 2017. aasta otsusega otsustati määrata kohtuasi kuuendale kojale laiendatud koosseisus.
- 29 Ettekandja-kohtuniku ettekande põhjal otsustas Üldkohus avada menetluse suulise osa, paluda pooltelt nende seisukohta kohtuasja võimaliku liitmise kohta kohtuasjadega T-111/15 ja T-165/15 menetluse suulise osa huvides ning kodukorra artikli 89 alusel võetavate menetlust korraldavate meetmete raames pooltel vastata teatud küsimustele.
- 30 Pärast poolte ärakuulamist liideti Üldkohtu kuuenda koja laiendatud koosseisus presidendi 28. augusti 2017. aasta otsusega kohtuasjad T-111/15, T-165/15 ja T-53/16 menetluse suulise osa huvides vastavalt kodukorra artikli 68 lõikele 1.
- 31 Poolte kohtukõned kuulati ära 26. oktoobri 2017. aasta kohtuistungil.
- 32 Hagejad paluvad Üldkohtul:
 - tühistada vaidlustatud otsuse artiklid 1 ja 4–6;
 - mõista kohtukulud välja komisjonilt.
- 33 Komisjon palub Üldkohtul:
 - jätta hagi rahuldamata;
 - mõista kohtukulud välja hagejatel.

III. Õiguslik käsitlus

[...]

B. Teine väide, mis käsitleb asjasse puutuvate lepingute Prantsuse Vabariigile omistamist

[...]

1. Etteheide, et Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus-tööstuskoja otsused on omistatavad Prantsuse Vabariigile

[...]

b. Põhjenduse väidetav vastuolulisus

[...]

2. Etteheide, et SMANi otsused on omistatavad Prantsuse Vabariigile

- 111 Hagejad on seisukohal, et komisjon on vääralt pidanud SMANi otsuseid riigi otsusteks. Nad väidavad, et SMAN koosneb avalik-õiguslikest üksustest ja osutab lennujaamateenuseid lennujaama kaashaldajana. Arvestades, et SMAN on riigi osalusega ettevõtja, oleks komisjon pidanud 16. mai 2002. aasta kohtuotsusest Prantsusmaa vs. komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294) tulenevalt pidanud kontrollima, kas avalik-õiguslikud asutused osalesid nende kasuks SMANi võetud meetmete üle otsustamisel. Komisjon aga, järgimata seda kohtuotsust, põhjendas vaidlustatud otsuse põhjenduses 573 oma järeldust riigile omistamise kohta ainsale üldisele kriteeriumile, ehk omandisuhtele, nimelt SMANi juhatuse koosseisule tuginedes. Lisaks ei viinud komisjon avalik-õiguslike asutuste poolt SMANi otsuste vastuvõtmises osalemise analüüsi läbi mitme kriteeriumi alusel, nagu nõuab viidatud kohtuotsus.
- 112 Hagejad leiavad, et vaidlustatud otsuses komisjoni väljendatud lähenemisviis toob kaasa, et 16. mai 2002. aasta kohtuotsusest Prantsusmaa vs. komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294) tulenevad kriteeriumid ei ole kohaldatavad ühelegi riigi osalusega ettevõtjale, olenemata sellest, kas tegemist on riigi või kohaliku omavalitsuse osalusega. Kuid avaliku sektori asutused võivad ettevõtjaid asutada ja olla nende ainuaktsionärid ilma, et ettevõtjaist saaks seetõttu avalik-õiguslikud isikud. Komisjoni lähenemine tähendab, et automaatselt tehtaks erand juriidilise isiku sõltumatu õigusvõime põhimõttest, nagu riigi osalusega äriühinguid ei eksisteeriks.
- 113 Alustuseks tuleb märkida, et asjasse puutuvate lepingute riigile omistatavuse analüüsis tugines komisjon seoses lepingutega, mis sõlmiti Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus-tööstuskojaga, ainult selle avalik-õigusliku asutuse vastavale olemusele, omistamata mingitki rolli SMANile. Seetõttu on hagejate etteheide tulemusetu osas, milles kritiseeritakse viimati nimetatud lepingute omistamist riigile. Samas, mis puudutab VTANiga sõlmitud lepinguid, siis tuleb toonitada, et komisjon märkis vaidlustatud otsuse põhjenduses 277, et VTANi äripoliitikat hagejate suhtes on mõjutanud olulisel määral SMANi kindlaks määratud raamistik, mis juhtis VTANi eemale vaba ja tulususe põhimõttest lähtuva äripoliitikaga tavapärase lennujaama käitaja tegevusest. Oma analüüsi lõpus järeldas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 299, et VTANiga sõlmitud lepingud on omistatavad SMANile ja seega Prantsuse Vabariigile laias tähenduses.

- 114 Seega tuleb analüüsida käesoleva etteheite osa, milles hagejad väidavad, et komisjon jättis vääralt tuvastamata, et SMANi poolt nende kasuks võetud meetmed, mis seisnesid VTANi kaubanduspoliitika mõjutamises neile soodsas suunas, olid omistatav Prantsuse Vabariigile laias tähenduses.
- 115 Selle kohta tuleb alustuseks meenutada kohtupraktikat, mille kohaselt piirkondlike omavalitsuste või muude riigi territoriaalüksuste võetud meetmete suhtes kohaldatakse sama moodi nagu riigi keskvoimu meetmete suhtes ELTL artikli 107 lõiget 1, kui selle sätte kohaldamise tingimused on täidetud (vt eespool punktis 85 viidatud kohtupraktika).
- 116 Käesolevas asjas tuleb märkida, et komisjon toonitas vaidlustatud otsuse põhjendustes 26 ja 572, et SMAN oli avalik-õiguslik isik, mille liikmed olid kolm piirkondlikku omavalitsust, nimelt Gardi departemangu nõukogu, Nîmes Métropole'i linnastu omavalitsus ja Grand Alès en Cévennes'i linnastu omavalitsus.
- 117 Samuti märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 572 ja 573, et piirkondlike omavalitsuste otsuseid tuleb käsitada laias tähenduses riigile omistatavatena ja et see järeldus kehtib üldistatult ka kohalike omavalitsuste ühenduste nagu SMAN suhtes.
- 118 Lisaks täheldas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 573, et SMANi juhtis juhatus, mis moodustati ainult tema liikmeteks olevate piirkondlike omavalitsuste esindajatest.
- 119 Komisjon järeldas vaidlustatud otsuse põhjenduses 573, et SMANi kõik otsused on omistatavad riigile.
- 120 Eespool punktis 85 viidatud kohtupraktikat arvestades tuleb selle järeldusega nõustuda.
- 121 Nimetatud järeldust ei sea kahtluse alla hagejate argument, mille kohaselt on SMAN lennujaamateenuseid osutav ettevõtja ja seetõttu oleks komisjon pidanud hindama SMANi otsuste riigile omistatavust kriteeriumide alusel, mis on kehtestatud 16. mai 2002. aasta kohtuotsuses Prantsusmaa vs. komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294).
- 122 Nimelt tuleb rõhutada, et komisjon tuvastas vaidlustatud otsuse põhjenduses 277, et VTANi tegevust suhetes hagejatega ei saa vaadelda sõltumatult SMANi tegevusest, kes on avalik-õiguslike haldusüksuste ühendus, mis toimib kontsessiooni andjana avaliku teenindamise delegerimise üle otsustamisel ja delegerimisel ning et muu hulgas mõjutab VTANi äripoliitikat hagejate suhtes olulisel määral SMANi kindlaks määratud raamistik.
- 123 Kuigi SMAN võib tegeleda ettevõtlusega, nagu teevad ka muud riigi asutused, tuleb märkida, et tegemist on piirkondlike haldusüksuste ühendusega, mis tegutseb käesolevas asjas ka kontsessiooni andjana avaliku teenindamise delegerimisel ja seetõttu ei tulnud tema poolt võetud meetmete osas tuvastada nende riigile omistatavust kriteeriumide alusel, mis kehtestati 16. mai 2002. aasta kohtuotsusega Prantsusmaa vs. komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294).
- 124 Seetõttu tuleb käesolev etteheide tagasi lükata.

3. Etteheide VTANi otsuste Prantsuse Vabariigile omistatavuse kohta

- 125 Hagejad väidavad, et eraettevõtja nagu VTANi otsused ei ole üldjuhul riigile omistatavad, eriti arvestades, et riigile ei kuulunud mingit osalust selle ettevõtja kapitalis. Igal juhul ei tuvastanud komisjon, et VTANi otsused on riigile omistatavad. Niisuguseks omistamiseks ei piisa üksnes, et SMAN mõjutab avaliku teenindamise delegerimise lepingu kaudu VTANi tegevust. Samuti jättis SMAN süstemaatiliselt teostamata oma õiguse mõjutada VTANi läbirääkimistes Ryanairiga. Ka väidavad hagejad, et VTAN võis üritada Ryanairi asendada ja et tal oli hagejatega lepingute üle läbirääkimistel suur otsustusõigus.

- 126 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.
- 127 Selle kohta tuleb meenutada, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale ei tule eristada juhtumeid, mil abi annab otse riik, ja juhtumeid, mil seda annab avalik-õiguslik või eraõiguslik üksus, mille riik abi andmise korraldamiseks asutab või nimetab. Nimelt ei saa liidu õigus lubada riigiabi eeskirjadest kõrvalehoidmist lihtsalt nii, et asutatakse iseseisvaid isikuid, kes abi annavad (vt 16. mai 2002. aasta kohtuotsus Prantsusmaa vs. komisjon, C-482/99, EU:C:2002:294, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 128 Samuti ei saa lubada, et riigi poolt abi andmiseks lihtsalt eraõigusliku üksuse nimetamise kaudu saab selle üksuse meetmete suhtes need eeskirjad kohaldamata jätta.
- 129 Mis puudutab meetme riigile omistatavuse tingimust, siis tuleb analüüsida, kas saab asuda seisukohale, et riigi asutused on osalenud meetme võtmisel (vt 19. detsembri 2013. aasta kohtuotsus Association Vent De Colère! jt, C-262/12, EU:C:2013:851, punkt 17 ja seal viidatud kohtupraktika). Seetõttu tuleb uurida, kas komisjon sai riigile omistatavuse analüüsi lõpus põhjendatult järeldada, et SMAN osales VTANi ja hagejate vaheliste lepingute sõlmimisel.
- 130 Tuleb märkida, et komisjon tõi vaidlustatud otsuse põhjendustes 278–299 välja rea tegureid, mis SMANi niisugust osalemist tõendasid.
- 131 Esiteks tuvastas komisjon, et SMANi ja Veolia Transporti vahel sõlmitud avaliku teenindamise delegerimise leping, mida täitis VTAN, ei piirdunud ainult viimasele Nîmes'i lennujaama kaubandusliku käitamise ülesande andmisega, vaid ta pidi ka tegelema lennuühenduste arendustegevusega. Komisjon leidis, et see avaliku teenindamise delegerimise leping piiras ja mõjutas VTANi kaubanduspoliitikat tema suhetes lennuettevõtjatega, seda enam, et lennuühenduste arendustegevus ei ole iseenesest kõige olulisem eesmärk, mida üks täiesti sõltumatu kaubanduspoliitikaga eraomandis lennujaama käitaja sooviks saavutada. Eraettevõtja eesmärk on võimalikult suur kasum, kuid see eesmärk ei ole igas olukorras kooskõlas lennuühenduste arendustegevusega (vaidlustatud otsuse põhjendused 278–281). Samuti märkis ta, et Veolia Transporti vastust hankemenetluse pakkumiskutsele mõjutas SMANi kindlaks määratud lennuühenduste arengutegevuse eesmärk ja üldisemas plaanis SMANi järgitud kohaliku majanduse arenguga seotud eesmärgid (nimetatud otsuse põhjendused 282–285). Teiseks leidis ta, et hankemenetlustes Veolia Transporti esitatud erinevad seisukohad kinnitasid, et ta oli teadlik, et ärisuhted Ryanairiga halvendasid Nîmes'i lennujaama käitamise tulusust, ja et see ettevõtja oli valmis hoidma kõnealust ärisuhet tingimustel, mida varem oli võimaldanud Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus- tööstuskoda, arvestades SMANi lennuühenduste arengu eesmäärke, SMANi ees võetud kohustusi selleks, et ta määrataks asjasse puutuva lennujaama käitajaks, ja SMANi pakutud kindlasummalist makset, mis võimaldas tagada kontsessiooni finantstasakaalu (selle otsuse põhjendus 287). Kolmandaks, mis puudutab seda kindlasummalist tegevustoetust, siis märkis ta, et VTANi jaoks põhines kontsessiooni tulusus sellel tegevustoetusel, et toetusmakse summa arvutati eelarveprognoosi alusel, mis hõlmas hagejate asjasse puutuvate lepingutega seotud kulusid ja tulusid, ning et SMAN eraldas VTANile seega toetuse, et võimaldada Ryanairi tegevuse jätkamist samaväärsetel tingimustel, mille alusel kõnealune lennuettevõtja pakkus oma lennuteenuseid Nîmes'i lennujaamale sel ajal, kui Nîmes'i lennujaama käitamise tagas Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus-tööstuskoda. Samuti toonitas ta, et kokkuleppelise tasu suuruse muutumine sõltuvalt Ryanairi tegevusest vähendas VTANi huvi võtta vastu iseseisvaid otsuseid, mille tagajärjel väheneks Ryanairi lendude arv (sama otsuse põhjendused 288, 289 ja 291).
- 132 Tuleb asuda seisukohale, et komisjon on õiguslikult piisavalt tõendanud, et nagu ta märkis ka vaidlustatud otsuse põhjendustes 292 ja 293, avaldasid SMANi hankemenetlusega määratletud raamistik, SMANi ja Veolia Transporti vahel sõlmitud avaliku teenindamise delegerimise lepingus sätestatud eesmärgid ning kokkuleppeline tasu piisavalt otsustavat mõju VTANi käitumisele hagejate suhtes, et kohtupraktika alusel käsitada kõnealuseid lepinguid riigile omistatavatena. Seetõttu tuleb nõustuda komisjoni poolt nimetatud otsuse põhjenduses 299 tehtud järeldusega, et põhjuslik seos

ühelt poolt selle lepingu tingimuste, hankemenetluste protsessi ja kokkuleppelise tasu ning teiselt poolt VTANi ja hagejate vaheliste lepingute vahel oli piisavalt tugev, et tõendada ametiasutuste, eeskätt SMANi ilmselget osalemist kõnealuste meetmete võtmises, mistõttu tuleb need meetmed omistada SMANile.

- 133 Ükski hagejate argument ei ole selline, mis võiks selle järelduse ümber lükata.
- 134 Nimelt esiteks väidavad hagejad, et riigi kontrolliga ei saa võrdsustada ja riigile omistada lihtsat VTANi tegevuse mõjutamist SMANi poolt, mis olevat toimunud SMANi ja Veolia Transporti sõlmitud avaliku teenindamise delegeerimise lepingu kaudu. Selles argumentis tõlgendatakse väärtalt vaidlustatud otsust, mis tugineb mitmele tegurile selle tuvastamisel, et SMAN avaldas otsustavat mõju VTANi otsuste hagejate suhtes. Riigile omistatavuse kohta järelduse tegemisel ei piirdunud seega komisjon nimetatud otsuses ainult ettevõtja tegevusele lihtsa riigi mõju avaldamise tõendamisega.
- 135 Teiseks väidavad hagejad, et SMAN jättis süstemaatiliselt teostamata oma õiguse mõjutada VTANi käitumist läbirääkimistes Ryanairiga. See argument ei ole aga tulemuslik. Nimelt tuleneb vaidlustatud otsuse põhjendusest 296, et juba ainuüksi see, et SMANil oli võimalus nendes läbirääkimistes osaleda, andis talle teatud mõju ning SMAN oleks võinud nendes osaleda, kui VTAN oleks üritanud Ryanairile peale suruda tingimusi, mis oleksid viimast motiveerinud vähendama oma lennuühendusi Nimes'i lennujaamast. Nagu märgib komisjon, teadis VTAN, et SMAN võib sekkuda, ja tal oli igati põhjust selle asjaoluga arvestada oma otsuste tegemisel, mis olidki juba vastu võetud SMANi määratletud raamistikus.
- 136 Kolmandaks väidavad hagejad, et VTANil oli nendega lepingute läbirääkimistel suur kaalutusruum. Selle kohta tuleb toonitada, et kuigi vaidlustatud otsuses märkis komisjon, et SMANi ja Veolia Transporti vahel sõlmitud avaliku teenindamise delegeerimise lepingus oli VTANil „täielik vabadus“ lennundusettevõtjatega sõlmitud lepingute üle läbirääkimistel, selgitas ta seejärel, et seda vabadust on võimalik teostada vaid selle lepingu üldise raamistiku ning Veolia Transporti vastuses pakkumiskutsele võetud kohustuste piires, mis piiravad ja mõjutavad märkimisväärselt VTANi käitumist. Samuti tuleb täheldada, et hoolimata sellest, et kuigi VTANile oli antud teatud ärilist laadi kaalutusõigus lepingute läbirääkimisteks (nimetatud otsuse põhjendused 292 ja 299), tõendas komisjon riigile omistatavuse järeldamisel õiguslikult piisavalt – tuginedes eespool punktis 131 viidatud samade järeldusteni viivatele teguritele –, et see üldine raamistik viis selleni, et SMAN avaldas piisavalt otsustavat mõju VTANi äriühetele hagejatega. Hagejad ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, et VTANile antud kaalutusõigus ärilises küsimustes seab kahtluse alla komisjoni analüüsi riigile omistatavuse kohta.
- 137 Neljandaks leiavad hagejad, et vaidlustatud otsuse kohaselt olid Prantsuse ametiasutused kinnitanud VTANi sõltumatust lepingute sõlmimisel. Kuid nagu märkis õigesti ka komisjon, esitatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 92, millele hagejad viitavad, ainult liikmesriigi poolt esitatud teave selle kohta, millist korda tuleb järgida VTANi siseselt tema otsuste vastuvõtmisel, ning selles põhjenduses ei käsitleta SMANi mõju VTANi sõlmitud lepingute sisule.
- 138 Viiendaks väidavad hagejad, et VTAN võis vabalt üritada Ryanairi asendada ja et seda laadi otsusele ei olnud ette nähtud mingeid tagajärgi. Kuid nagu komisjon õigesti märkis, ei saa see asjaolu mõjutada asjasse puutuvate lepingute riigile omistatavust. Nimelt võis SMAN sama hästi nõustuda mõne teise VTANi valitud vedajaga. Seega mõjutas SMAN otsustavalt VTANi poolt lennuettevõtjatele pakutavaid tingimusi hankemenetlustega kindlaks määratud üldise raamistiku kaudu, SMANi ja Veolia Transporti avaliku teenindamise delegeerimise lepingus määratletud lennuühenduste arengutegevuse eesmärkide ja kindlasummalise makse kaudu. Samuti, nagu komisjon õigesti toonitab, oli Ryanairi tegevuse asendamise võimalus, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 411, ette nähtud alles pikas perspektiivis, mitte nimetatud otsuses käsitletaval perioodil.

- 139 Kuuendaks väidavad hagejad, et mingit tagajärge ei olnud ette nähtud juhuks, kui VTAN ei täida oma kohustusi SMANi ees, kui mitte arvestada ohtu tema mainele. Kuid see argument põhineb vaidlustatud otsuse vääral tõlgendusel. Nimelt ei viidata selle otsuse põhjenduses 286 mitte karistustele, vaid leitakse, et VTANi tegevust suhetes hagejatega mõjutab väga palju SMANi seatud lennuühenduste arendamise eesmärk. Seda arvestades täheldas komisjon viidatud põhjenduses, et pakkumismenetluses valituks osutunud teenuseosutaja on nii õiguslikus plaanis kui ka muus osas paratamatult tehtud pakkumisega seotud kuni kontsessioonitähtaja lõpuni, ja leidis, et ettevõtja, kes esitab kohaliku omavalitsuse korraldatud hankemenetluses esitatud pakkumises teatud eesmärgid ja võtab selles endale teatud kohustused, kuid kes toimib seejärel nende eesmärkide ja kohustuste vastaselt, riskib sellega, et tema maine kohalike omavalitsuste silmis langeb. Ta järeldas sellest, et Veolia Transport, kes 2007. aastal püüdis siseneda lennujaamade käitamise turule, ei oleks seda riski võtnud.
- 140 Seitsmendaks ja viimaks, mis puudutab hagejate argumenti, et SMAN ei andnud ka VTANile muud kui ainult kinnitusi, et ta hüvitab teatud kahju, kui VTAN peaks otsustama hagejatega jätkata „päritud olukorda“, siis tuleb rõhutada, et komisjon tegi vaidlustatud otsuse põhjendustes 278–299 järelduse asjasse puutuvate lepingute riigile omistatavuse kohta mitte ainult kindlasummaliste maksete alusel, mida tehti Nîmes'i lennujaama eelarvetasakaalu tagamiseks, vaid ka hulga tegurite alusel, mille seas olid ka lennuühenduste arendamise kohustused, mis oma laadilt mõjusid negatiivselt selle lennujaama tulusust ja millega nõustuti vaid vastutasuks rahalise hüvitise saamise korral.
- 141 Arvestades kõike eeltoodut tuleb käesolev etteheide ja järelikult teine väide tagasi lükata.

C. Kolmas väide, mis käsitleb ELTL artikli 107 lõike 1 rikkumist seetõttu, et komisjon asus väärale seisukohale, et VTANi vahendid olid riigi vahendid

- 142 Hagejad väidavad, et komisjon ei ole tõendanud, et riigi vahendite kasutamise tingimus oli täidetud. Nimelt tegi SMAN kindlasummalise makse VTANile seoses tema kontrolliga ja viimasel oli õigus vabalt otsustada, kuidas seda raha kasutada ning seda hagejatele mitte maksta. VTANi vahendid ei olnud seega avaliku võimu kandja pideva kontrolli all kohtupraktika tähenduses.
- 143 Selle kohta tuleb kõigepealt meenutada, et selleks, et eelise saaks kvalifitseerida abiks ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab see lisaks muudele tingimustele olema antud otse või kaudselt riigi ressursside kaudu (vt selle kohta 16. mai 2002 kohtuotsus Prantsusmaa vs. komisjon, C-482/99, EU:C:2002:294 punkt 24, ning 19. detsembri 2013. aasta kohtuotsus Association Vent De Colère! jt, C-262/12, EU:C:2013:851, punkt 16).
- 144 Mõiste „riigi ressursside kaudu sekkumine“ on mõeldud hõlmama lisaks riigi poolt vahetult antud eelistele ka neid eeliseid, mida antakse riigi poolt abi haldamiseks määratud või asutatud avalik-õigusliku või eraõigusliku isiku kaudu (vt 19. detsembri 2013. aasta kohtuotsus Association Vent De Colère! jt, C-262/12, EU:C:2013:851, punkt 20 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 145 Samuti on Euroopa Kohus otsustanud, et ELTL artikli 107 lõige 1 hõlmab kõiki rahalisi vahendeid, mida avalik-õiguslikud asutused võivad realselt ettevõtjate toetamiseks kasutada, ilma et oleks oluline, kas need vahendid kuuluvad või ei kuulu püsivalt riigi vara hulka. Seega isegi juhul, kui kõnealusele meetmele vastavad summad ei ole alaliselt riigikassa käsutuses, piisab nende riigiabiks kvalifitseerimiseks asjaolust, et need on pidevalt riigi kontrolli all ning seega pädevatele riigiasutustele kättesaadavad (vt 19. detsembri 2013. aasta kohtuotsus Association Vent De Colère! jt, C-262/12, EU:C:2013:851, punkt 21 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 146 Asjasse puutumatu on see, et vaidlusaluseid vahendeid haldavad avalik-õiguslikest asutustest eraldiseisvad üksused (vt selle kohta 2. juuli 1974. aasta kohtuotsus Itaalia vs. komisjon, 173/73, EU:C:1974:71, punkt 35).

- 147 Käesolevas asjas puudub vaidlus selles, et kindlasummaliste maksete tegemisega VTANile – kes on lennujaama käitav eraettevõtja – andis SMAN talle üle riigi vahendeid.
- 148 Samuti tuleb märkida, et komisjon täheldas vaidlustatud otsuse põhjenduses 300, viidates selle otsuse põhjendusele 298, et Nîmes'i lennujaama käitamise finantstasakaal põhineb SMANi tehtaval kindlasummalisel maksel, mille suurus määrati kindlaks muu hulgas ka lähtuvalt Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus-tööstuskoja ja hagejate 2006. aasta ärisuhete parameetritest, nii et see võimaldas Ryanairil jätkata oma tegevust Nîmes'i lennujaamas samadel tingimustel, mis tal olid ajal, mil seda lennujaama käitas viidatud kaubandus-tööstuskoda. Komisjon järeldas samas põhjenduses, et nende lepingutega hagejatele antavaid eeliseid rahastati seega nimetatud kindlasummalise makse abil ja seega riigi ressurssidest.
- 149 Komisjon tuvastas muu hulgas vaidlustatud otsuse põhjenduses 288, et kontsessiooni tulusus VTANi jaoks põhines SMANi kindlasummalisel tegevustoetusel ja seega osales SMAN otseselt Nîmes'i lennujaama käitamise rahastamises. Komisjon selgitas, et SMANi antava toetuse olemasolu näitas tema mõju VTANi ja hagejate ärisuhetele, arvestades, et ilma kõnealuse toetuseta oleks olnud tõenäoline, et mitte ükski käitaja ei oleks nõustunud nimetatud lennujaama käitamisega kontsessiooni alusel, mille majandusmudel põhineb reisijate arvu suurendamisega seotud eesmärgil ja suhtel lennuettevõtjaga, mis võivad tekitada negatiivse kasumimarginaali lennujaama käitamisel. Ta leidis, et SMANile omistatava toetuse andmine kuulub seega tegurite hulka, mis võimaldasid hagejatega lepingud sõlmida.
- 150 Neid asjaolusid arvestades on eespool punktis 145 viidatud kohtupraktikaga kehtestatud tingimused täidetud. Nimelt tuleneb vaidlustatud otsusest, et SMAN tegi VTANile makse, et Ryanair saaks jätkata oma tegevust tingimustel, mis sarnanesid nendega, mis kehtisid ajal, mil Nîmes'i lennujaama käitas Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus-tööstuskoda (vt ka selle otsuse põhjendus 289), ja et ilma selle makseta oleks VTAN pidanud ise tagama kõik eelised, mis olid antud hagejatele nendega sõlmitud lepingutes.
- 151 Asjaolu, et VTANil oli läbirääkimistel hagejate ja AMSiga sõlmitavate lepingute üle teatud kaalutusruum ning et ei esinenud mehaanilist seost kindlasummalise makse ja hagejatega läbiräägitavate lepingute parameetrite vahel, ei tee olematuks seost selle makse ja hagejate saadava eelise vahel. Nimelt tuleb asuda seisukohale, et majanduslikus mõttes tegi VTANile tehtud kindlasummaline makse võimalikuks lepingute sõlmimise hagejatega ja VTANil mitte kanda nende lepingutega hagejatele antavate eeliste kulu. Seega on need eelised VTANile tehtud kindlasummalise makse tulem (vt selle kohta 19. septembri 2000. aasta kohtuotsus Saksamaa vs. komisjon, C-156/98, EU:C:2000:467, punktid 26 ja 27).
- 152 Kõike eelnevat arvestades tuleb kolmas väide tagasi lükata.

D. Neljas väide, et rikutud on ETL artikli 107 lõiget 1, sest komisjon ei ole tõendanud valikulise eelise andmist

[...]

2. Väite teine osa, mis käsitleb hindamisvigu ja puudulikkude põhjendamist seoses otsusega mitte kasutada käesolevas asjas võrdlusanalüüsi

[...]

b. Etteheited seoses vaidlustatud otsuse nende põhjendustega, milles otsustati käesolevas asjas võrdlusanalüüsi mitte kasutada

[...]

2. Etteheide, mille kohaselt asus komisjon väärale seisukohale, et võrdlusanalüüsis tuleb võrrelda asjasse puutuvaid lepinguid koos muude sarnaste tehingutega

3. Etteheide, mille kohaselt asus komisjon väärale seisukohale, et asjasse puutuvad lepingud töid kaasa täiendavat tulu ületavad täiendavad kulud

4. Etteheide, mille kohaselt asus komisjon väärale seisukohale, et Ryanairi esitatud tõendid ei näita, et 28. septembri 2012. aasta uuringus välja valitud lennujaamad olid Nîmes'i lennujaamaga piisavalt sarnased, ja mille kohaselt on põhjendus selles küsimuses puudulik

- 226 Hagejad väidavad, et komisjon tuvastas vääralt, et Ryanair ei ole tõendanud, et 28. septembri 2012. aasta uuringus välja valitud viis lennujaama olid Nîmes'i lennujaamaga piisavalt sarnased. Selle kohta väidavad nad esiteks, et komisjon ei lükanud ümber võrdlemisel aluseks võetud lennujaamade „spetsiifilist valikut“ ega selles uuringus – mida täiendasid lisaanalüüsid – esitatud detailset argumentatsiooni. Seda arvestades on komisjoni mittenoustumine selles uuringus esitatud valikukriteeriumidega käsitatav ilmse hindamisvea ja puuduliku põhjendusena. Repliigis väidavad hagejad, et argumente, millele komisjon tugines Üldkohtus, et seada kahtluse alla 28. septembri 2012. aasta uuringus võrdlemisel aluseks võetud lennujaamade valik, ei ole vaidlustatud otsuses välja toodud ja need argumendid ei saa tagantjärele parandada vigu ega täiendada puudulikkude põhjendust. Teiseks märgivad nad, et komisjon ei pöördunud ühelgi hetkel mõne eralennujaama või eraõigusliku ettevõtja käitatava lennujaama poole, et saada teavet kohaldatavate hindade kohta, ega teinud järelkult pingutusi võrdlemisel aluseks võetava lennujaama leidmiseks, kuigi niisuguseid lennujaamu ilmselgelt on.
- 227 Mis puudutab argumente selle kohta, et komisjon asus väärale seisukohale, et Ryanairi esitatud tõendid ei näidanud 28. septembri 2012. aasta uuringus välja valitud lennujaamade piisavat sarnasust Nîmes'i lennujaamaga, siis tuleb märkida, et nagu märkis komisjon, võis selles uuringus kasutatud meetodi välistada juba ainuüksi seetõttu, et arvesse ei olnud võetud turundusteenuste lepinguid (vaidlustatud otsuse põhjendus 383). Nimelt oli kõnealusel juhul erainvestori kriteeriumi kohaldamisel nõutav, et kõiki lennujaamateenuste lepingute ja neile vastavate turundusteenuste lepingute kombinatsioone – mida igal üksikjuhul tuleb käsitada ühe terviktehinguna – analüüsitaks koos (vt eespool punktid 207–212). Seetõttu tuleb see argumentatsioon tulemusetuse tõttu tagasi lükata.
- 228 Samuti tuleb rõhutada, et asjaolu, et vaidlustatud otsuses ei märgitud iga 28. septembri 2012. aasta uuringus välja valitud lennujaama kohta täpselt ära, miks seda ei saa võrdlemisel aluseks võtta, ei luba iseenesest järeldada, et tegemist on puuduliku põhjendusega ELTL artikli 296 tähenduses.
- 229 Selle kohta tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab ELTL artikliga 296 nõutav põhjendus vastama akti laadile ning sellest peab selgelt ja ühemõtteliselt ilmnema akti andnud institutsiooni arutluskäik, nii et huvitatud isikutel oleks võimalik teada saada võetud meetme põhjused ja pädeval kohtul teostada kontrolli. Põhjendamiskohustuse hindamisel tuleb arvesse võtta juhtumi asjaolusid, eelkõige akti sisu, toodud põhjenduste laadi ning selgituste saamise huvi, mis võib olla akti adressaatidel või teistel isikutel, keda akt otseselt ja isiklikult puudutab. Ei ole nõutud, et põhjenduses oleks toodud kõik asjasse puutuvad faktilised ja õiguslikud asjaolud, kuna kontrollides akti põhjenduse vastavust viidatud sätte nõuetele, tuleb lisaks akti sõnastusele arvestada akti konteksti ja kõiki asjasse puutuvaid õigusnorme (vt 2. aprilli 1998. aasta kohtuotsus komisjon vs. Sytraval ja Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punkt 63 ning seal viidatud kohtupraktika).

- 230 Käesolevas asjas meenutas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 378, et tal esineb tõsiseid kahtlusi, nagu neid on väljendatud 2014. aasta suuniste punktis 59, kas sel hetkel oli võimalik kindlaks määrata sobivat võrdluskriteeriumi lennujaamade osutatud teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks. Samuti, viidates nimetatud suuniste punktis 60 loetletud parameetritele, märkis komisjon vaidlustatud otsuse punktis 384, et Ryanair ei ole näidanud, mille alusel võib tema viidatud lennujaamu pidada piisaval määral võrreldavaks järgmiste tegurite poolest: lennuliikluse maht, liikluse iseloom, osutatavate lennujaamateenuste liik ja tase, suure linna lähedus lennujaamale, elanike arv lennujaama mõjupiirkonnas, naabruses asuva piirkonna jõukus ning reisijaid ligi meelitada suutvate teiste geograafiliste piirkondade olemasolu.
- 231 Tõsi, vaidlustatud otsuses ei täpsusta komisjon üksikasjalikumalt põhjuseid, miks ta 28. septembri 2012. aasta uuringus välja valitud näidislennujaamasid sobivaks võrdlusobjektiks ei pidanud.
- 232 Kuid mis puudutab võrdlemisel aluseks võetavate lennujaamade kindlaksmääramist, siis on vaieldamatult tegemist keerulise tehnilise hinnanguga. Kui vaidlustatud otsusest nähtub selgelt komisjoni põhjenduskäik, mis võimaldab hiljem selle otsuse põhjendatuse pädevas kohtus vaidlustada, on liigne nõuda eraldi põhjendust kõigi tehniliste valikute ja arvandmete kohta, millele selles põhjenduskäigus tuginetakse (vt selle kohta 1. juuli 2008. aasta kohtuotsus *Chronopost ja La Poste vs. UFX* jt, C-341/06 P ja C-342/06 P, EU:C:2008:375, punkt 108, ning 27. aprilli 2017. aasta kohtuotsus *Germanwings vs. komisjon*, T-375/15, ei avaldata, EU:T:2017:289, punkt 45; vt ka analoogia alusel 12. juuli 2005. aasta kohtuotsus *Alliance for Natural Health jt*, C-154/04 ja C-155/04, EU:C:2005:449, punkt 134).
- 233 Nii ei tundunud vajalik, et selleks, et hagejad saaksid mõista komisjoni põhjenduskäiku, tuleks vaidlustatud otsuses esitada 28. septembri 2012. aasta uuringus välja valitud iga lennujaama kohta selgitus, miks seda ei saanud võrdlemisel aluseks võtta.
- 234 Järelikult said hagejad Üldkohtus vaidlustada selle, et komisjon lükkas tagasi 28. septembri 2012. aasta uuringus esitatud näidislennujaamade valiku.
- 235 Seega tuleb puudulikku põhjendust käsitlev argumentatsioon tagasi lükata.
- 236 Lisaks ei ole hagejad suutnud tõendada, et komisjon on teinud ilmse hindamisvea võrdlemisel aluseks võetud lennujaamade valiku meetodiga seoses. Selles küsimuses leiavad nad, et komisjon tuvastas vääralt, et Ryanair ei ole pakkunud välja võrdlusaluseks valikut niisugustest lennujaamades, mis oleksid Nîmes'i lennujaamaga piisavalt sarnased. Nad on seisukohal, et Ryanairi esitatud 28. septembri 2012. aasta uuringus võrreldi süstemaatiliselt niisuguste teiste lennujaamadega sõlmitud lennujaamateenuste lepingute tingimusi, millest enamik olid eralennujaamad, mida käitati eraviisiliselt või mis toimisid kui turumajandustingimustes tegutsev investor ja millel oli mitu ühist joont Nîmes'i lennujaamaga.
- 237 Komisjon vastab, et sellele seisukohale räägivad vastu 28. septembri 2012. aasta uuringus võrdlusaluseks olnud lennujaamade valimi põhjalik analüüs.
- 238 Olgu mainitud, et komisjon märkis esimesena usaldusväärse võrdlusmaterjali kindlakstegemise küsimuses, et esiteks kuulus Bournemouthi lennujaam üksusele, mille peamine aktsionär on riik ja mille tootlus 2012. aastal oli negatiivne, et teiseks oli Prestwicki lennujaam kahjumis, enne kui selle eraomanik lennujaama novembris 2013 Šoti valitsusele võõrandas, et kolmandaks oli Maastrichti lennujaam saanud suuri toetusi alates 2004. aastast ning ka selle lennujaama aktsionäriks sai 2013. aastal avaliku võimu kandja, pärast seda kui Madalmaade riik pidi ta väidetavalt päästma, ja et neljandaks oli Knocki lennujaam, mis oli küll eraomandis, saanud aastatel 1997 kuni 2012 olulist rahalist abi avalikust sektorist, nimelt kapitalitoetust ligikaudu 13 miljonit eurot.

- 239 Teisena, mis puudutab 28. septembri 2012. aasta uuringus võrdlusaluseks valitud lennujaamade näitajaid 2014. aasta suuniste punkti 60 tähenduses, siis selgitas komisjon, et igal juhul olid nende lennujaamade näitajad väga erinevad Nîmes'i lennujaama omadest:
- 28. septembri 2012. aasta uuringust nähtub, et olenevalt lennujaamast erineb oluliselt lennujaama kaudu reisivate isikute koguarv ja veelgi enam erineb nende isikute arv, kes lendavad neist lennujaamadest Ryanairiga;
 - Grenoble'i lennujaam tegutses peamiselt talvel;
 - suure osa Maastrichti lennujaama tegevusest moodustas kaubavedu;
 - igale lennujaamale kõige lähemal asuvate linnade suurus on väga erinev; nii mainitakse 28. septembri 2012. aasta uuringus suure linna läheduskriteeriumi osas ära Nîmes ja Knocki lennujaama osas Sligo (Iirimaa), kuid vahemaad on väga erinevad;
 - mis puudutab lennujaama teeninduspiirkonna elanike arvu kriteeriumi, siis viidatakse 28. septembri 2012. aasta uuringus vaid 150 kilomeetri raadiuses asuvate suurimate linnade elanike arvule, mitte lennujaama teeninduspiirkonna elanike arvule;
 - naabruses asuva piirkonna jõukuse kriteeriumi osas ei olnud 28. septembri 2012. aasta uuringus aluseks võetud piirkondade andmed täpselt asjasse puutuvate lennujaamade naabruses asuvate piirkondade omad ning ka see jõukus oli piirkonniti väga erinev ja
 - lennujaama laiema ümbruse kriteeriumiga arvestamist 28. septembri 2012. aasta uuringust ei nähtu, ei lahkuvate ega saabuvate reisijate aspektist, kuigi arvestades Vahemere ranniku atraktiivsust turismisihtkohana, võiks arvata, et Nîmes'i lennujaamas oli rohkem saabuvaid reisijaid ning Prestwicki ja Bournemouthi lennujaamade potentsiaalne turg olid pigem lahkuvad reisijad.
- 240 Sellest tuleneb, et kõigi nende asjaolude alusel võis komisjon ilmset hindamisviga tegemata järeldada, et 28. septembri 2012. aasta uuringus välja valitud lennujaamad ei olnud Nîmes'i lennujaamaga piisavalt sarnased.
- 241 Hagejate esitatud argumendid ei sea seda järeldust kahtluse alla.
- 242 Esiteks, mis puudutab argumenti, et Bournemouthi lennujaam sai aastatel 2001 kuni 2011 kasumit ilma, et teda oleks toetatud, siis tuleb toonitada, et kuigi on tõsi, et need asjaolud on asjasse puutuvad hindamisel, kas lennujaam tegutseb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana, kuulub see lennujaam siiski avalik-õiguslikule üksusele.
- 243 Teiseks tuleb märkida seoses hagejate argumendiga, et Prestwicki lennujaam ei olnud mitte ainult eraomand, vaid aastatel 2000 kuni 2008 ka kasumlik, et kuigi need asjaolud räägivad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumise kasuks, ei sea need kahtluse alla komisjoni menetlusdokumentides ja kohtuistungil esitatud täpsustusi, et see lennujaam muutus kahjumlikuks ja see tuli 2013. aastal Šoti valitsusele võõrandada ning seega ei ole see sobiv võrdlusalus lennujaamateenuste usaldusväärse turuhinna kindlakstegemisel (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 378).
- 244 Kolmandaks seoses hagejate argumendiga, et ühelt poolt oli Ryanairil ajavahemikul 2006 kuni 2009 mitu suvel toimivat lennuühendust, mille lähte- või sihtkoht oli Grenoble'i lennujaam, ja et teiselt poolt käitis seda lennujaama eraõiguslik ettevõtja, kes kohaldas võrdlusaluseks võetud lennujaamadest kõige kõrgemaid lennujaamatasusid, tuleb märkida, et kuigi Ryanairil oli toimivaid lennuühendusi ka väljaspool talvehooaega, ei viinud tema tegevus teenuste osutamise jätkamiseni kogu aasta vältel. Selles

suhtes ei ole hagejate argument vastuolus komisjoni seisukohaga, et Grenoble'i lennujaama tegevus oli äärmiselt talvehooaja keskne, mis eristas tema olukorda Nîmes'i lennujaama omast, kus Ryanair tagas vähemalt teatud arvu igapäevaseid lende kogu aasta vältel, nagu nähtub vaidlustatud otsusest.

- 245 Neljandaks, mis puudutab hagejate argumenti, et vastavalt komisjoni esitatud andmetele oli Knocki lennujaama aktsiakapitali tehtud sissemakse suuruseks ainult 6% selle lennujaama varast perioodil 2002 kuni 2012, siis tuleb märkida, et komisjon võis ilmset hindamisviga tegemata järeldada, et niisuguses summas sissemakse tegemine riigi varast on asjakohane asjaolu tema hinnangul sellele, kas nimetatud lennujaam oli sobiv võrdlusalus.
- 246 Viiendaks, seoses hagejate argumendiga, et võrdluslennujaamade seast olid neli Nîmes'i lennujaamaga sarnased nende koguliikluse või Ryanairi liikluse aspektist, tuleb märkida, nagu teeb ka komisjon, et 28. septembri 2012. aasta uuringus esitatud arvanded näitavad, et võrdluslennujaamade ja Nîmes'i lennujaama reisijate koguliiklus ning Ryanairi liiklus nendes lennujaamades on sõltuvalt lennujaamast väga erinevad. Nii tuleneb sellest uuringust muu hulgas, et esineb suuri erinevusi ühelt poolt Nîmes'i lennujaama ning teiselt poolt Prestwicki lennujaama (kogu asjasse puutuva perioodi osas) ning Bournemouthi ja Knocki lennujaama (asjasse puutuva perioodi viimane osa) lennuliikluse vahel.
- 247 Samuti, mis puudutab hagejate argumenti, et 28. septembri 2012. aasta uuringus esitati naabruses asuva piirkonna jõukuse kriteeriumi osas andmed Knocki lennujaama kohta regionaalsel tasandil, et võrrelda sisemajanduse aasta kogutoodangut ühe inimese kohta, kuigi igakuise sissetuleku andmed olid esitatud kogu Iirimaa kohta, siis tuleb märkida, et see argument ei saa muuta komisjoni järeldusi teatud muude kriteeriumide kohta.
- 248 Seetõttu tuleb hoolimata eespool punktides 242 ja 243 tehtud järeldustest asuda seisukohale, et arvestades kogu usaldusväärset võrdlusmaterjali ja erinevaid kriteeriume, millele viidati vaidlustatud otsuse põhjenduses 365, ei teinud komisjon ilmset hindamisviga sellega, et ta lükkas tagasi võrdlemisel aluseks võetud lennujaamade valimi, mis pakuti välja 28. septembri 2012. aasta uuringus.
- 249 Mis puudutab hagejate argumenti selle kohta, et komisjon ei teinud jõupingutusi, et saada võrdluskriteeriumide leidmiseks teavet mõnelt eralennujaamalt või eraisiku käitatavalt lennujaamalt, siis tuleb märkida, et see etteheide käsitleb komisjoni uurimiskohustuse ulatust olukorras, kus tal tuli asjasse puutuvate lepingute suhtes kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi.
- 250 Kohtupraktikast tuleneb, et erainvestori kriteeriumi kohaldamisel on komisjon kohustatud meetme hindamisel võtma arvesse kõiki asjasse puutuvaid asjaolusid ja meetme konteksti (vt selle kohta 17. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Ryanair vs. komisjon, T-196/04, EU:T:2008:585, punkt 59).
- 251 Asjasse puutuvaks tuleb selles kontekstis pidada igasugust teavet, mis võib olulisel määral mõjutada otsuse tegemisel tavaliselt ettevaatlikku ja hoolsat turumajanduse tingimustes tegutsevat eraõiguslikku ettevõtjat, kes on võimalikult sarnases olukorras asjasse puutuva liikmesriigi olukorraga (vt analoogia alusel 20. septembri 2017. aasta kohtuotsus komisjon vs. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punkt 60).
- 252 Samuti tuleb meeles pidada, et riigiabi asjas tehtud otsuse õiguspärasust peab liidu kohus hindama teabe alusel, mis võis olla komisjoni käsutuses otsuse vastuvõtmise ajal (20. septembri 2017. aasta kohtuotsus komisjon vs. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punkt 70).
- 253 Kuid teave, mis „võis olla komisjoni käsutuses“, hõlmab ka teavet, mis on eespool punktis 251 meenutatud kohtupraktika alusel antava hinnangu jaoks asjasse puutuv ning mida ta oleks võinud haldusmenetluse käigus küsides saada (vt selle kohta 20. septembri 2017. aasta kohtuotsus komisjon vs. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punkt 71).

- 254 Käesolevas asjas tuleb esimesena märkida, et vaidlustatud otsuse punktis 378 juhtis komisjon tähelepanu oma kahtlustele, nagu need on väljendatud tema 2014. aasta suunistes, kas praegu on võimalik välja selgitada asjakohaseid kriteeriume lennujaamade osutatud teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks. Komisjon viitab aga nende suuniste punktides 56–58 muu hulgas asjaolule, et enamik ELi lennujaamu saab riigilt vahendeid, et riigiasutused on riigi omandis olevaid lennujaamu tavapäraselt pidanud kohalikku arengut toetavaks taristuks, mitte vastavalt turureeglitele tegutsevateks ettevõtjateks, et kõnealuste lennujaamade hindu ei ole seega tavaliselt kujundatud mitte turukaalutluste alusel, vaid võttes peamiselt arvesse sotsiaalseid või piirkondlikke kaalutlusi, ja et ka eraomandis lennujaamade hindu võivad tugevalt mõjutada hinnad, mille on kehtestanud enamjagu riigi vahenditest rahastatavaid lennujaamu. Seega kuigi ei ole välistatud, nagu komisjon kohtuistungil selgitas, et võib leida piisava arvu sobivaid võrdluslennujaamu, järeldas ta, et vastavalt 2014. aasta suuniste punktile 61 oli kasumlikkuse suurenemise analüüs asjasse puutuvate lepingute hindamisel kõige sobivam kriteerium.
- 255 Teisena tuleb mainida, et komisjon tõi vaidlustatud otsuses esile lennujaamade kulu- ja tulustruktuuride erinevuse ja eri lennujaamade tehingute vähese sarnasuse põhjustena, miks ta oma võrdlusanalüüsist kõrvale kaldus (vaidlustatud otsuse põhjendused 362 ja 363).
- 256 Kolmandana tuleb märkida, et uurimise alustamise otsuses palus komisjon huvitatud isikutel esitada seisukohti, täheldades selles otsuses eelnevalt, et Prantsuse asutused ei ole esitanud ühtegi võrdlusalust, mis võimaldaks hinnata, kas Ryanairi makstav hind vastas turu tavahinnale.
- 257 Nii esitaski Ryanair haldusmenetluses 28. septembri 2012. aasta uuringu, milles oli välja toodud võrdluslennujaamade valim.
- 258 Vastuseks Üldkohtu poolt kohtuistungil esitatud küsimusele selgitas komisjon, et isegi kui 2014. aasta suunised nägid ette võimaluse kasutada võrdlusanalüüsi, ei võimaldanud toimikumaterjalid käesolevas asjas sellist analüüsi tõhusalt läbi viia.
- 259 Neljandana, nagu märkis komisjon, ei tulnud lennujaamatasude hindamiseks arvesse võtta mitte ainult avaldatud hindu, vaid ka suurt hulka eriallahindlusi, mis iga lennuettevõtjaga eraldi kokku lepiti, ja ka kõiki turundusteenuste lepinguid. Üldjuhul on viimati mainitud teave konfidentsiaalne ja komisjon sellega vabalt tutvuda ei saa.
- 260 Neil asjaoludel võis komisjon viga tegemata otsustada, et käesolevas asjas viib ta võrdlusanalüüsi asemel läbi kasumlikkuse suurenemise analüüsi, ilma et ta oleks pidanud uurimise käigus pöörduma eralennujaamade või eraviisiliselt käitatavate lennujaamade poole, et kindlaks teha võimalikke Nîmes'i lennujaamaga piisavalt sarnaseid lennujaamasid ja leida nende lennujaamade hulgast valim nendest, kes olid teinud sarnaseid tehinguid.
- 261 Arvestades eeltoodut tuleb seega tagasi lükata hagejate etteheide, et komisjon asus vääralt seisukohale, et Ryanairi esitatud tõendid ei tõenda, et 28. septembri 2012. aasta uuringus välja valitud lennujaamad olid Nîmes'i lennujaamaga piisavalt sarnased, ja etteheide, et sellekohane põhjendus puudub.

5) Etteheide, et komisjon jättis vääralt teostamata „ühise“ võrdlusanalüüsi

- 262 Hagejad väidavad, et isegi kui eeldada, et võrdlusanalüüsi puhul oleks pidanud AMSile turundusteenuse eest makstava tasu Ryanairi makstavatest lennujaamatasudest maha arvama, tegi komisjon siiski ilmse hindamisvea, sest ta jättis sellise „ühise“ analüüsi teostamata. Hagejad esitasid 2. veebruari 2016. aasta uuringu niisuguse analüüsiga, mille oli koostanud nende nõustaja majandusasjades ja mille kohaselt oli Ryanairi poolt Nîmes'i lennujaamale makstud netotasu – võttes arvesse AMSile turunduslepingute alusel tehtud makseid – suurem kui keskmine puhastasu, mida maksti sarnastes lennujaamades nii reisija kui lennusageduste alusel.

- 263 Selles küsimuses tuleb meeles pidada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei saa komisjonile ette heita, et ta ei võtnud arvesse võimalikke faktilisi või õiguslikke asjaolusid, mida oleks võidud talle esitada haldusmenetluse käigus, aga ei esitatud, sest komisjon ei ole kohustatud uurima omal algatusel ja oletustele tuginedes, millist teavet oleks võidud talle esitada (2. aprilli 1998. aasta kohtuotsus komisjon vs. Sytraval ja Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punkt 60, ning 14. jaanuari 2004. aasta kohtuotsus Fleuren Compost vs. komisjon, T-109/01, EU:T:2004:4, punkt 49). Samuti tuleneb kohtupraktikast, et riigiabi küsimuses tehtud otsuse õiguspärasust tuleb hinnata seda teavet arvesse võttes, mis võis olla komisjoni käsutuses otsuse tegemise ajal (vt eespool punkt 252).
- 264 Kuid väljakujunenud praktika kohaselt on komisjon kohustatud viima etteheidetud meetmete uurimise läbi hoolikalt ja erapooletult, et tal oleks lõpliku otsuse tegemiseks võimalikult täielikud ja usaldusväärsed tõendid (2. septembri 2010. aasta kohtuotsus komisjon vs. Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punkt 90, ja 16. märtsi 2016. aasta kohtuotsus Frucona Košice vs. komisjon, T-103/14, EU:T:2016:152, punkt 141).
- 265 Käesolevas asjas tuleb meeles pidada, et uurimise alustamise otsuses märkis komisjon, et selles staadiumis tuleb tema arvates erainvestori kriteeriumi kohaldamisel hinnata koos nii lennujaamateenuste lepinguid kui ka turundusteenuste lepinguid.
- 266 Ent hagejad viitavad lennujaamatasude, millest on maha arvatud turunduse kulu, ühisele võrdlusanalüüsile, mille on teinud nende nõustaja majandusasjades 2. veebruari 2016. aasta uuringus ja mis esitati esimest korda alles Üldkohtus. Seega ei saa komisjonile selle arvesse võtmata jätmist ette heita.
- 267 Samuti, eespool punktides 254–260 selgitatud põhjustel ei olnud komisjon käesolevas asjas kohustatud võtma muid meetmeid, et hankida teavet ühise võrdlusanalüüsi läbiviimiseks.
- 268 Seega tuleb tagasi lükata hagejate etteheide, et komisjon jättis vääralt teostamata „ühise“ võrdlusanalüüsi.

[...]

3. Väite kolmas osa, et kasumlikkuse suurenemise analüüsis on tehtud ilmseid hindamisvigu ja esitatud puudulik põhjendus [...]

b. Etteheide seoses põhjustega, miks otsustasid Nîmes'i lennujaama juhid sõlmida turundusteenuste lepingud

c. Etteheide, mis puudutab keeldumist võtta arvesse võimalust, et osa turundusteenustest võidi osta üldistes huvides

d. Etteheide seoses väärseisukohaga, et SMAN ja VTAN moodustavad ühe üksuse

- 372 Hagejad väidavad, et komisjon asus vääralt seisukohale, et VTAN ja SMAN moodustasid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamise aspektist ühe üksuse. Otsustades, et omandisuhe ei ole tingimus, mis peab olema täidetud, ja et piisab muudest majanduslikest sidemetest nende kahe üksuse vahel, tõlgendas komisjon vääralt kohtupraktikat ning tegi ilmse hindamisvea.
- 373 Selles küsimuses on sobiv viidata kohtuotsusele, mille kohaselt erainvestori kriteeriumi kohaldamisel tuleb äritehingut käsitleda tervikuna, et teha kindlaks, kas riiklik üksus ja tema poolt kontrollitav üksus koos käitused kui turumajanduse tingimustes tegutsevad mõistlikud ettevõtjad. Vaidlusaluste

meetmete hindamisel on komisjon nimelt kohustatud arvestama kõiki asjasse puutuvaid asjaolusid ja nende konteksti, sealhulgas asjaolusid, mis on seotud vaidlusalused meetmed võtnud ametiasutuse või ametiasutuste olukorraga (vt 17. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Ryanair vs. komisjon, T-196/04, EU:T:2008:585, punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika).

- 374 Kuigi käesolevas asjas ei esinenud SMANi ja VTANi vahel omandisuhet, asus komisjon siiski vaidlustatud otsuse põhjendustes 277–299 seisukohale, et SMAN mõjutas otsustavalt VTANi otsuseid tema suhetes hagejatega.
- 375 Neid asjaolusid arvestades tuleb asuda seisukohale, et komisjon järeldas õigesti, et SMANi ja VTANi vahel on piisavalt tugevad majanduslikud sidemed, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel saaks nende hagejatega seotud tegevust hinnata koos (vaidlustatud otsuse põhjendused 307–309).
- 376 Seega tuleb tagasi lükata hagejate etteheide väidetavalt väärseisukoha suhtes, et SMAN ja VTAN moodustavad ühe üksuse.

f. Etteheide, mis puudutab keeldumist võtta arvesse ulatuslikumaid eeliseid, mis tulenesid Nîmes'i lennujaama suhetest Ryanairiga

[...]

g. Etteheide, et Nîmes'i lennujaama esitatud andmeid ei kontrollitud ja et ei esitatud võrdlust hästi juhitud lennujaamaga

- 415 Hagejad väidavad, et komisjon jättis vääralt kontrollimata Nîmes'i lennujaama esitatud andmed kulude kohta ega võrrelnud neid andmetega, mis on omased hästi juhitud lennujaamale. Käesolevas asjas olid Nîmes'i lennujaama täiendavad tegevuskulud, nagu komisjon need vaidlustatud otsuses esitas, oluliselt suuremad tema poolt teistes juhtumites kindlaks tehtud kuludest, mis näitab, et seda lennujaama juhiti väga ebatõhusalt. Seetõttu ei vastanud need kulud normaalturu kuludele, mida kannaks tõhusalt juhitud lennujaam, ning neid ei saa kasutada võrdlusalusena, hindamaks, kas Ryanair sai eelise, mida ei oleks saanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.
- 416 Selle kohta tuleb märkida, et kohtupraktika kohaselt tuleb komisjonil hinnata, kas turutingimustes tegutsev mõistlik ettevõtja, kes on võimalikult sarnases olukorras asjasse puutuva riikliku üksusega, oleks valmis vaidlusalust meedet võtma (vt selle kohta 5. juuni 2012. aasta kohtuotsus komisjon vs. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punkt 84). Seetõttu tuleb arvesse võtta selle avalik-õigusliku üksuse tegelike kulude ja tulude struktuuri, kelle tegevust võrreldakse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja omaga.
- 417 Käesolevas asjas järeldub sellest, et vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei pidanud komisjon selles juhtumises turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel kontrollima, kas Nîmes'i lennujaama täiendavad tegevuskulud ja lennundusega mitteseotud tulud vastasid nendele, mida võiks oodata keskmiselt või hästi juhitud ja tõhusalt lennujaamalt. Seetõttu hinnates, kas hagejad olid saanud majandusliku eelise, võis komisjon viga tegemata lähtuda Nîmes'i lennujaama tegelike kulude ja tulude prognoosist.
- 418 Samadel põhjustel ei olnud komisjon ka kohustatud võtma arvesse mõne muu, Nîmes'i lennujaamast erineva lennujaama kulu.

- 419 Samuti oleks ümberhindamine, mis näitab avalik-õigusliku ettevõtja tegelikke kulusid ja tulusid, vastuolus ELTL artikli 107 lõikes 1 kehtestatuga, kuivõrd selle sättes ei ole eristatud riigi üksuste poolt teostatavaid riigi sekkumisi nende põhjuste või eesmärkide alusel, vaid need on määratletud nende mõju alusel (5. juuni 2012. aasta kohtuotsus komisjon vs. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punkt 77).
- 420 Seetõttu ei ole komisjon teinud ilmset hindamisviga seetõttu, et ta ei kontrollinud, kas Nîmes'i lennujaama esitatud kulud ja tulud vastavad nendele, mida üldjuhul seostatakse hästi juhitud või tõhusa lennujaamaga.
- 421 Neljas väide tuleb seega põhjendamatusse tõttu tagasi lükata.
- 422 Seetõttu tuleb hagi tervikuna rahuldamata jätta, ilma et tuleks otsustada hagejate taotluse üle võtta muid menetlust korraldavaid meetmeid lisaks nendele, mida juba otsustati võtta.

IV. Kohtukulud

- 423 Vastavalt kodukorra artikli 134 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna kohtuotsus tehti hagejate kahjuks, tuleb jätta hagejate kohtukulud nende endi kanda ning mõista neilt välja komisjoni kohtukulud.
- 424 Jätta nõukogu kohtukulud vastavalt kodukorra artikli 138 lõikele 1 tema enda kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (kuues koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

- 1. Jätta hagi rahuldamata.**
- 2. Jätta Ryanair DAC ja Airport Marketing Services Ltd-i kohtukulud nende endi kanda ning mõista neilt välja Euroopa Komisjoni kohtukulud.**
- 3. Jätta Euroopa Liidu nõukogu kohtukulud tema enda kanda.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 13. detsembril 2018 Luxembourgis.

Allkirjad

[...]