



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

58. aastakäik

30. juuli 2015

Sisukord

II Muud kui seadusandlikud aktid

OTSUSED

- ★ Komisjoni otsus (EL) 2015/1225, 19. detsember 2012, kapitali suurendamiste kohta, mida ettevõtja SEA S.p.A. tegi ettevõtja SEA Holding S.p.A. kasuks (SA.21420 [(C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06)] (teatavaks tehtud numbri C(2012) 9448 all) (Ainult itaaliakeelne tekst on autentne) ⁽¹⁾ 1
- ★ Komisjoni otsus (EL) 2015/1226, 23. juuli 2014, riigiabi kohta SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), mida Prantsusmaa on andnud Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele SNC-Lavalin, Ryanair ja Airport Marketing Services (teatavaks tehtud numbri C(2014) 5080 all) (Ainult prantsuskeelne tekst on autentne) ⁽¹⁾ 48
- ★ Komisjoni otsus (EL) 2015/1227, 23. juuli 2014, riigiabi SA.22614 (C 53/07) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia (teatavaks tehtud numbri C(2014)5085 all) (Ainult prantsuskeelne tekst on autentne) ⁽¹⁾ 109

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/1225,

19. detsember 2012,

**kapitali suurendamiste kohta, mida ettevõtja SEA S.p.A. tegi ettevõtja SEA Holding S.p.A. kasuks
(SA.21420 [(C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06)])**

(teatavaks tehtud numbri C(2012) 9448 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

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

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama oma märkusi vastavalt osutatud artiklitele ⁽²⁾ ja võttes neid märkusi arvesse ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 13. juuli 2006. aasta kirjaga esitati komisjonile kaebus väidetava abi kohta, mida anti ettevõtjale SEA Handling S.p.A. (edaspidi „SEA Handling“), mis osutab lennukite maapealse käitluse abiteenuseid Milano Malpensa ja Milano Linate lennuväljadel. Kõnealune kaebus registreeriti esialgu numbri CP 175/06 all.
- (2) 6. oktoobri 2006. aasta kirjaga küsis komisjon Itaalia ametiasutustelt kaebuse kohta mõningaid selgitusi. 21. detsembri 2006. aasta kirjaga palusid Itaalia ametiasutused pikendada vastuse esitamiseks antud tähtaega.
- (3) 11. jaanuari 2007. aasta kirjaga nõustus komisjon tähtaega pikendama. 9. veebruari 2007. aasta kirjaga esitasid Itaalia ametiasutused nõutud selgitused.
- (4) 30. mai 2007. aasta kirjaga teatas komisjon kaebuse esitajale, et tal ei ole juhtumi kohta piisavalt teavet, et teha otsus vastavuse kohta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 osutatud riiklike ressursside kriteeriumile. Seetõttu leidis komisjon, et nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 ⁽³⁾ artikli 20 lõike 2 tähenduses ei olnud seisukoha võtmine selles küsimuses piisavalt põhjendatud. 2. juuli 2007. aasta kirjaga esitas kaebuse esitaja komisjonile täiendavat teavet. Pärast kõnealuse täiendava teabega tutvumist otsustas komisjon kaebuse uuesti läbi vaadata.
- (5) 3. märtsi 2008. aasta kirjaga palus komisjon Itaalia ametiasutustel esitada koopia 26. märtsil 2002. aastal sõlmitud ametiühingute lepingust. 10. aprilli 2008. aasta kirjaga esitasid Itaalia ametiasutused nõutud dokumendi.
- (6) 20. novembri 2008. aasta kirjaga esitasid Itaalia ametiasutused komisjonile 13. juunil 2008 sõlmitud ametiühingute lepingu.

⁽¹⁾ EÜT L 1, 3.1.1994, lk 3.

⁽²⁾ ELT C 184, 22.7.2008, lk 34.

⁽³⁾ Nõukogu määrus (EÜ) nr 659/1999, 22. märts 1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).

- (7) 23. juuni 2010. aasta kirjaga teatas komisjon Itaalia ametiasutustele oma otsusest algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohane menetlus ja palus Itaalia ametiasutustel esitada ühe kuu jooksul teatud teave ja andmed, mis olid vajalikud kõnealuste meetmete kokkusobivuse hindamiseks.
- (8) 19. juuli 2010. aasta kirjaga palusid Itaalia ametiasutused pikendada tähtaega kuni 20. septembrini 2010, 23. juuli 2010. aasta kirjaga teatas komisjon oma nõustumisest sellega.
- (9) 20. septembril 2010. aastal esitasid Itaalia ametiasutused Milano kohaliku omavalitsuse märkused komisjoni otsuse kohta algatada ametlik uurimismenetlus.
- (10) Komisjoni otsus algatada ametlik uurimismenetlus (edaspidi „menetluse algatamise otsus”) avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽⁴⁾. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused kõnealuste meetmete kohta kuu aja jooksul pärast otsuse avaldamist.
- (11) 11. veebruari 2011. aasta kirjaga palus ettevõtja SEA Handling pikendada menetluse algatamise otsuse kohta antud märkuste esitamise tähtaega 21 märtsini 2011. 23. veebruari 2011. aasta kirjaga nõustus komisjon tähtaja pikendamisega.
- (12) Reede, 25. veebruari 2011. aasta kirjaga palus [...] (*) pikendada menetluse algatamise otsuse kohta antud märkuste esitamise tähtaega 25. märtsini 2011.
- (13) 21. märtsi 2011. aasta kirjaga esitasid SEA Handling ja SEA S.p.A. (edaspidi „SEA”) komisjonile oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta.
- (14) 21. märtsi 2011. aasta kirjaga esitas [...] komisjonile oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta.
- (15) 7. aprilli 2011. aasta kirjaga edastas komisjon huvitatud kolmandate isikute märkused Itaalia ametiasutustele ja palus neil esitada oma märkused hiljemalt 16. mail 2011.
- (16) 18. aprilli 2011. aasta kirjaga palusid Itaalia ametiasutused komisjonil pikendada kuni 2. juunini 2011 tähtaega omapoolsete märkuste esitamiseks kolmandate isikute märkuste kohta. 28. aprilli 2011. aasta kirjaga nõustus komisjon Itaalia ametiasutustele määratud tähtaja pikendamisega.
- (17) 1. juuni 2011. aasta kirjaga esitasid Itaalia ametiasutused oma märkused. Lisaks sellele esitasid nad konsultatsioonibüroo tehtud uuringu kujul uued põhjendused.
- (18) 11. juuli 2011. aasta kirjaga palus komisjon Itaalia ametiasutustel esitada teave, mida ta oli palunud esitada juba menetluse algatamise otsuse punktis 5, mida aga Itaalia ametiasutused ega SEA ei olnud siiani esitanud.
- (19) 28. juuli 2011. aasta kirjaga palusid Itaalia ametiasutused pikendada küsitud teabe esitamise tähtaega 15. oktoobrini 2011. 8. augusti 2011. aasta kirjaga nõustus komisjon tähtaja pikendamisega 15. septembrini 2011.
- (20) 26. augusti 2011. aasta kirjaga teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile, et uus tähtaeg, mis oli lühem, kui nende algselt soovitud pikendatud tähtaeg, ei ole nende arvates piisav.
- (21) 15. septembri 2011. aasta kirjaga edastasid Itaalia ametiasutused oma vastuse komisjoni teabenõudele. 18. oktoobri 2011. aasta kirjaga esitasid Itaalia ametiasutused eelnevalt esitatud märkuste lisas 5 sisalduva dokumendi ingliskeelse tõlke.
- (22) 21. oktoobri 2011. aasta kirjaga täiendasid Itaalia ametiasutused varem esitatud märkuste lisa 12 Milano kohaliku omavalitsuse edastatud teabega. 7. novembri 2011. aasta kirjaga esitasid Itaalia ametiasutused kõnealuste märkuste ingliskeelse tõlke.
- (23) 19. juunil 2012 toimus komisjoni talituste ja Itaalia ametiasutuste koosolek. Pärast kõnealust koosolekut esitasid Itaalia ametiasutused 2. juuli 2012. aasta ja 10. juuli 2012. aasta kirjadega täiendavaid põhjendusi oma seisukoha toetamiseks kõnealuste meetmete kohta. Itaalia ametiasutuste nõudel korraldati 23. novembril 2012 veel üks koosolek komisjoni talitustega. Selles koosolekul esitasid Itaalia ametiasutused üldjoontes samu väiteid kui eelmisel koosolekul.

⁽⁴⁾ ELT C 29, 29.1.2011, lk 10.

(*) Hõlmatud ametisaladuse hoidmise kohustusega.

2. KÕNEALUSTE MEETMETE KOKKUVÕTE

- (24) Käesolev otsus hõlmab ettevõtja SEA tütarettevõtja SEA Handling kapitali suurendamist ajavahemikus 2001–2010, mida SEA tegi põhieesmärgiga katta ettevõtja SEA Handling tegevuskahjumit.

2.1. VÄIDETAV ABISAAJA

- (25) Kõnealustest meetmetest sai kasu ettevõtja SEA Handling, mis on täies ulatuses ettevõtjale SEA kuuluv tütarettevõtja. SEA on haldusettevõtte, mis teenindab Milano lennujaamade süsteemi ehk Linate ja Malpensa lennujaamu. SEA on eraõiguslik ettevõtte (aktsiaselts), mille omanikud olid menetluse läbiviimise perioodil peaaegu täies ulatuses avaliku sektori asutused – Milano kohalik omavalitsus (84,56 %), Milano provints (14,56 %) ja muud avalik- ja eraõiguslikud väikeaktsionärid (0,88 %). 2011. aasta detsembris müüdi 29,75 % ettevõtja SEA kapitalist eraõiguslikule fondile F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*).
- (26) SEA tegevusvaldkonnad on järgmised:
- a) lennujaamade üldine käitamine – lennutranspordi teenindamiseks vajaliku taristu väljaehitamine ja haldamine;
 - b) lennukite maapealse käitlusega seotud teenused – reisijate, lennukite, pagasi ja kaupadega seotud teenused;
 - c) seotud tegevus – lennujaamades toimuv kaubandustegevus, sealhulgas reisijatele osutatavad eri teenused, müügiõiguste haldamine, ajalehekioskite tegevuse haldamine, toitlustamine, reklaam, parklate haldamine, sõidukite rent, lennundusega mitteseotud taristu, näiteks hotellide väljaehitamine ja haldus ning logistiline tegevus. Teenuseid osutavad kas SEA ise või kolmandad isikud SEAg sõlmitud erilepingu alusel.
- (27) Ettevõtja SEA Handling rajati pärast seda, kui jõustus 13. jaanuari 1999. aasta dekreet nr 18/99⁽⁵⁾, millega võeti Itaalia õigussüsteemi üle nõukogu direktiiv 96/67/EÜ⁽⁶⁾, milles on sätestatud kohustus eespool nimetatud teenuste osutamisega seotud tegevus raamatupidamislikult eraldada⁽⁷⁾. Ettevõtja SEA Handling asutamisega viis ettevõtja SEA läbi kõnealuse tegevuse raamatupidamisliku ja õigusliku eraldamise⁽⁸⁾. Lisaks Malpensa ja Linate lennujaamade käitamisele kitsas tähenduses osutab SEA veel mitmeid muid lennutranspordiga seotud ja seda täiendavaid teenuseid.

- (28) Ettevõtja SEA Handling tegutseb alates 1. juunist 2002. Kuni 1. juunini 2002 osutas Linate ja Malpensa lennujaamades lennukite maapealse käitlusega seotud teenuseid vahetult ettevõtja SEA⁽⁹⁾.

2.2. VAADELDAVAD MEETMED

- (29) Komisjonile edastatud teabe kohaselt on ettevõtja SEA Handling saanud ettevõtjalt SEA alates 2002. aastast abi kapitali suurendamise näol, mis oli eeskätt ette nähtud ettevõtja tegevuskahjumi katmiseks.
- (30) Ettevõtja SEA Handling kahjum oli järgmine⁽¹⁰⁾:
- 2002. aastal teatas SEA Handling kogukahjumist 43 639 040,39 eurot (1. juunist 2002 kuni 31. detsembrini 2002);
 - 2003. aastal teatas SEA Handling kogukahjumist 49 489 577,23 eurot (1. jaanuarist 2003 kuni 31. detsembrini 2003);

⁽⁵⁾ Itaalia ametlik väljaanne nr 28, 4. veebruar 1999.

⁽⁶⁾ Nõukogu direktiiv 96/67/EÜ, 15. oktoober 1996, juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36).

⁽⁷⁾ Direktiivi 96/67/EÜ artiklis 4 on sätestatud, et „kui lennujaama käitaja, lennujaama kasutaja või maapealse käitluse teenuste osutaja osutab maapealse käitluse teenuseid, peab ta rangelt eraldama maapealset käitlust käsitleva raamatupidamise oma muude tegevusalade raamatupidamisest kooskõlas kehtivate kaubandustavadega. Liikmesriigi määratud sõltumatu revident peab kontrollima, et raamatupidamine oleks sel viisil lahutatud. Revident kontrollib samuti, et lennujaama käitaja tegevuses, kes toimib lennujaama valdajana ja maapealse käitluse teenuste osutajana, ei toimiks finantsvoogude liikumist“.

⁽⁸⁾ 1. detsembril 2011 võttis komisjon vastu lennujaamade töö tõhustamist käsitleva paketi. Pakett hõlmab ettepanekut vaadata läbi maapealse käitluse teenuste osutamise eeskirjad ning ettepanekud, mis parandavad lennujaamades osutatavate maapealse käitluse teenuste kvaliteeti ja tõhusust. Ettepanekuga nähakse muu hulgas ette maapealse käitluse teenuste ja lennujaamade käitamise õiguslik lahutamine. Veel ühe meetmena suurendatakse tähtsamate maapealsete teenuste pakkumiseks lennuettevõtjale suurtes lennujaamades kasutada olevate maapealsete käitlejate miinimumarvu kahe asemel kolmeni, kusjuures teatud teenuste suhtes kohaldatakse piiranguid. Sellisteks teenusteks on näiteks pagasi- ja perroonikäitus, kütuse tankimine ja õlikäitus ning kauba- ja postikäitus.

⁽⁹⁾ Ettevõtja SEA Handling S.r.l., mis oli olemas enne ettevõtte SEA Handling asutamist, asutati 1998. aastal, kuid tal pole kunagi olnud majandustegevust.

⁽¹⁰⁾ Iga aasta bilansi (31. detsembri seisuga) kohaselt.

- 2004. aastal teatas SEA Handling kogukahjumist 47 962 810 eurot (1. jaanuarist 2004 kuni 31. detsembrini 2004);
 - 2005. aastal teatas SEA Handling kogukahjumist 42 430 169,31 eurot (1. jaanuarist 2005 kuni 31. detsembrini 2005);
 - 2006. aastal teatas SEA Handling kogukahjumist 44 150 435 eurot (1. jaanuarist 2006 kuni 31. detsembrini 2006);
 - 2007. aastal teatas SEA Handling kogukahjumist 59 724 727 eurot (1. jaanuarist 2007 kuni 31. detsembrini 2007);
 - 2008. aastal teatas SEA Handling kogukahjumist 52 387 811 eurot (1. jaanuarist 2008 kuni 31. detsembrini 2008);
 - 2009. aastal teatas SEA Handling kogukahjumist 29,7 miljonit eurot (1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2009);
 - 2010. aastal teatas SEA Handling kogukahjumist 13,4 miljonit eurot (1. jaanuarist 2010 kuni 31. detsembrini 2010).
- (31) Et katta ajavahemikul 2002 kuni 2010 tekkinud kumulatiivset kahjumit 339,784 miljonit eurot, eraldas ettevõtja SEA ettevõtjale SEA Handling kapitali suurendamise teel igal aastal mitme etapina kokku 359,644 miljonit eurot. Alljärgnevas tabelis toodud summad ja nende jagunemine aastate lõikes pärinevad Itaalia ametiasutuste edastatud andmetest.

(tuhandetes eurodes)

Aasta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Kapitali sissemaksed ⁽¹⁾	18 765 21 200	24 879 24 252	25 236 30 000	6 111 30 000 4 118	30 000 439 30 000	11 559 2 663 3 527 23 808	25 271	13 481 34 328	0	
Aastas kokku	39 965	49 132	55 236	40 229	60 439	41 559	25 271	47 810	0	
Kokku										359 664

- ⁽¹⁾ Tegevuskahjumi katmiseks tehtud kapitali suurendamine ei toimunud alati sama aasta sees, mille kahjumit kaeti. Näiteks esimene, 24,879 miljoni euro suurune kapitali suurendamine toimus 2003. aastal ja sellega kaeti osaliselt 2002. aasta tegevuskahjum. Seevastu teise, 24,252 miljoni euro suuruse kapitali suurendamisega kaeti osaliselt 2003. aasta tegevuskahjum.

2.3. AVALIKU SEKTORI ASUTUSTE ROLL ETTEVÕTJATE SEA JA SEA HANDLING HALDAMISEL

- (32) Komisjonile 26. märtsil 2002 edastatud andmetest ilmneb, et Milano kohalik omavalitsus, ettevõtja SEA ja ametiühinguorganisatsioonid on sõlminud lepingu, milles on sätestatud järgmine:

Milano kohalik omavalitsus ... kinnitab, et ...

- SEA jääb lennukite maapealse käitluse teenuseid osutava ettevõtja enamusosanikuks vähemalt viieks aastaks;
- SEA-l on kohustus teavitada ametiühinguorganisatsioone võimalikest partneritest ning esitada neile tutvumiseks ettevõtja äriplaani ja struktuur... SEA ja ametiühinguorganisatsioonide vaheline leping jõustub pärast kõnealuse äriplaani esitamist ja ametiühinguorganisatsioonidega peetavaid läbirääkimisi;
- kokkulepitud personalijuhtimise kava peab hõlmama lahendusi võimalike üleliigsete töötajate jaoks, välistatud peab olema kollektiivne koondamine ning SEA-l on kohustus korraldada asjaomaste töötajate jaoks ümbersuunamine, ümberõpe, soodustused vabatahtliku lahkumise korral ning tugimeetmed pensionile jäämise korral;
- teise ettevõttesse ümbersuunamise korral peavad töövõtjal säilima kõik olemasolevad õigused ning tema töökoht peab olema tagatud viie järgneva aasta jooksul;

- SEA ja tema võimalikud partnerid peavad tagama ettevõtja kulude ja tulude tasakaalu ning üldise majandusliku raamistiku ja ettevõtja haldussuutlikkuse, oluliselt tuleb parandada ettevõtja võimalusi siseriiklikul ja rahvusvahelisel turul tegutsemiseks;
- kohalik omavalitsus pöördub asjaomaste ministeeriumide ja lennujaamade valdajate poole, et võetaks vastu sätteid, mis tagavad töövõtjatele töö säilimise lennukite maapealse käitluse teenuste konkurentsile avanemise korral, eeskätt lennujaamade käitajate võetud kohustuste täitmiseks lennuohutuse ja teenuste usaldusväärsuse valdkonnas, kusjuures need kohustused peavad samuti hõlmama lennukite maapealse käitlusega hõivatud töötajaid.

Ja lõpuks tagavad kohalik omavalitsus ja ametiühinguorganisatsioonid käesoleva lepingu täitmise järelevalve ning hindavad regulaarselt selle rakendamise eri etappe selleks ettenähtud koosolekute käigus.

- (33) Kõnealused kohustused kinnitati hilisemate lepingutega, milles korratakse selgelt eespool nimetatud lepingu sisu. Komisjon osutab eeskätt SEA ja ametiühingute vahel sõlmitud 4. aprilli 2002. aasta, 15. mai 2002. aasta ja 9. juuni 2003. aasta lepingute protokollidele, mille koopiad on komisjonile esitatud.
- (34) Kohaliku omavalitsuse esitatud protokollides on samuti märgitud kohaliku omavalitsuse kohustusi „*kaitsta töövõtjate olemasolevaid õigusi*” ja „*tagada töökoht viie järgneva aasta jooksul*”⁽¹¹⁾. Samu kohustusi mainiti uuesti 16. juunil 2003. aastal toimunud kohaliku omavalitsuse volikogu istungil, mille protokoll koopia on komisjonile edastatud.
- (35) Lisaks sellele väljendasid kohaliku omavalitsuse volikogu liikmed 7. novembril 2006. aastal muret tekkinud kriisiolukorra üle, rõhutades vajadust tagada igal juhul ettevõtja SEA Handling majanduslik püsijäämine⁽¹²⁾:

Ettevõtja SEA Handling S.p.A. majandusraskusi [...] ei saa jätta täiel määral töötajate kanda... Võttes arvesse tekkinud olukorda, peavad lennuvälja nõukogu esimees ja linnapea Moratti kohtuma võimalikult peatselt (Milano kohaliku omavalitsuse) transpordikomisjoniga, et selgitada, kuidas nad kavatsevad tõhustada SEA Handling S.p. A. rolli lennutranspordi abiteenuste turul...

2.4. ETTEVÕTJA SEA HANDLING MAJANDUSTULEMUSED⁽¹³⁾

- (36) Järgmises graafikus on näidatud tegevuskulude ja tegevuse brutomarginaali muutumist ajavahemikul 2002–2010. Arvandmed on samuti esitatud alljärgnevas tabelis 1, mis kajastab ettevõtja SEA Handling käibe muutusi ning äritegevuse kogukasumi ja kogukäibe suhte ning personalikulude ja kogukäibe suhte muutusi.

Graafik 1

Ettevõtja majandusliku seisu muutused

[...]

Tabel 1

Kogukäibe ja tegevuskulude muutused

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kogukäibe (miljonites eurodes)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Käibe muutus (võrreldes eelmise majandusaastaga)		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Personalikulud	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Personalikulude muutus (võrreldes eelmise majandusaastaga)		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹¹⁾ Leping sõlmiti 26. märtsil 2002. aastal ametiühingute, SEA S.p.A ja Milano kohaliku omavalitsuse vahel.

⁽¹²⁾ Milano kohaliku omavalitsuse nõuniku Marco Cormio 7. novembri 2006. aasta pressiteade, mille koopia on komisjonile edastatud.

⁽¹³⁾ Selle jaotise tabelid ja graafikud pärinevad SEA esitatud dokumentidest.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Muud kulud	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Muude kulude muutus (võrreldes eelmise majandusaastaga)		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Äritegevuse kogukasum (<i>Margine operativo lordo</i>)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Äritegevuse kogukasumi muutus (võrreldes eelmise majandusaastaga)		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Äritegevuse kogukasumi ja kogukäibe suhe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Personalikulude ja kogukäibe suhe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (37) Võib märgata, et personalikulud on ajavahemikul 2002 kuni 2007 küllaltki stabiilsed, jäädes väikeste kõikumistega 160 miljoni euro lähedale, 2010. aastaks on personalikulud vähenenud veidi vähem kui 100 miljonile eurole, seega on kolme aasta jooksul toimunud vähenemine 38 %. Muude kulude muutumine on olnud sarnane, vähenemine sama ajavahemiku jooksul on olnud 37 %.
- (38) Kogukäive on ajavahemikul 2002–2006 suurenenud 10 %. Alates 2008. aastast on märkimisväärset mõju avaldanud Alitalia lennukompanii tegevuse vähenemine Malpensa lennujaamas – teenindatud Alitalia lendude arv vähenes 2007.–2010. aastal 87 %, mistõttu vähenesid Alitalia teenindamisega seotud tulud 72 %. Samal ajavahemikul vähenes kogukäive 27 %, käibe langust kompenseeriti teiste lennukompaniide teenindamisest tuleneva tulu suurenemisega.
- (39) Tegevuskulude vähendamiseks tehtud pingutused ja Alitalia lennukompanii loobumisest sõlmennujaamana toimiva lennujaama kasutamisest tingitud kahjumi piiramine 2008. aastal võimaldasid parandada järk-järgult äritegevuse (negatiivset) kogukasumit, mis langes 2007. aasta –42,5 miljonilt eurolt –8,5 miljonile eurole 2010. aastal.
- (40) Alljärgnevas tabelis on toodud töötajate arvu muutused, mis on väljendatud täistööajale taandatud (*full-time equivalent*, FTE) töökohtadena.

Tabel 2

Töötajate arvu muutumine

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
FTE töökohti kokku	3 842	3 976	3 820	3 562	3 476	3 310	2 969	2 460	2 221
Sh tähtajatu FTE	3 692	3 804	3 457	3 223	3 011	2 795	2 760	2 419	2 181
Sh tähtajaline FTE	150	172	363	338	465	515	208	40	40
Tegelik FTE (FTE kokku + lisatöötunnid – sundpuhkused)	3 964	4 125	3 979	3 706	3 642	3 461	2 852	2 227	2 050

- (41) Alates 2003. aastast võib täheldada täistööajale taandatud töökohtade arvu pidevat vähenemist (–44 % ajavahemikul 2003–2010), eeskätt tähtajatu töölepinguga töökohtade seas.
- (42) Tähtajaliste töölepinguga töökohtade arv suurenes ajavahemikul 2002–2007 märkimisväärselt (150 FTE töökohalt 515-le). Seejärel võib täheldada tähtajalise töölepinguga töökohtade arvu järsku vähenemist, mis langeb kokku Alitalia lendude teenindamise lõppemisega ja ettevõtja SEA Handling nähtavamate pingutustega töötajate arvu vähendada. Sel perioodil tehtud pingutused hõlmavad samuti lisatundide vähendamist ja sundpuhkuste suurendamist, mis tõi kaasa tegelike FTE töökohtade veelgi suurema vähenemise.

- (43) Alljärgnevas tabelis on toodud töötajate tööviljakuse paranemine, väljendatuna ühe tööüksuse teenindatavate lendude arvus ning personalikulude muutumises.

Tabel 3

Töötajate tööviljakuse muutumine

[...]

Tabel 4

Personalikulud

[...]

3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

- (44) 23. juuni 2010. aasta otsuses leidis komisjon, et kaebuse esitaja ja Itaalia ametiasutuste edastatud teabe põhjal on alust arvata, et ajavahemikul 2002–2005 rakendatud meetmete näol on tegemist riigiabiga ning väljendas kahtlust abi kokkusobivuse kohta siseturuga. Seetõttu palus komisjon kõnealuste meetmete kokkusobivuse hindamiseks esitada Itaaliale kõik dokumendid, andmed ja kogu teabe kuni viimase ajani. Komisjon täpsustas oma otsuses, et ta peab vaatlema ka 2005. aastale järgnevat ajavahemikku, mille kohta ettevõtja kahjumit käsitlevaid andmeid komisjonile esialgu ei olnud esitatud. Seega vaadeldakse kogu ajavahemikku 2002–2010, kuivõrd komisjoni ülesanne on kontrollida, kas SEA Handling sai kahjumi katmiseks ebaseaduslikku riigiabi kogu nimetatud ajavahemiku vältel⁽¹⁴⁾.
- (45) Komisjon leidis, et tegemist oli abiga, kuivõrd tema hinnangul olid Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 toodud tingimused täidetud.
- (46) Kõigepealt leidis komisjon, et võttes arvesse Milano linna ja provintsi kohaliku omavalitsuse enamusosalust ettevõtja SEA kapitalis, on kõnealuse kahjumi katmiseks kasutatud ressursside näol tegemist riigi ressurssidega. Samuti märkis komisjon, et mitmetest tunnustest, mida on käsitletud 16. mai 2002. aasta otsuses kohtuasjas C-482/99, Prantsusmaa *versus* komisjon⁽¹⁵⁾, ehk nn „Stardust Marine” otsuses (edaspidi „Stardust Marine kohtuotsus”), ilmneb, et avaliku sektori asutused on seotud SEA poolt oma tütarettevõtja SEA Handling kasuks võetud meetmetega.
- (47) Seejärel leidis komisjon, et kõnealuste meetmete näol on tegemist valikuliste meetmetega, kuivõrd need hõlmasid ainult ettevõtjat SEA Handling ning andsid ettevõtjale SEA Handling majandusliku eelise, mida kõnealune ettevõtja ei oleks saanud tavalistes turutingimustes.
- (48) Selleks, et otsustada, kas ettevõtja SEA toimis ettevõtja SEA Handling kahjumit kattes tavapäraistes turutingimustes tegutseva aruka investorina, vaatles komisjon mitmeid asjaolusid.
- (49) Esmalt tuvastas komisjon, et ettevõtja SEA 2001. aastal kinnitatud äriplaanis⁽¹⁶⁾ oli ette nähtud taastada ettevõtja SEA Handling kasumlikkus 2005. aastaks. Otsust jätkata lennukite maaapealse käitluse teenuste osutamist pärast 2002. aastat ja mitte müüa ettevõtjat SEA Handling kohe pärast kahe ettevõtja lahutamist põhjendati prognoosiga, mille kohaselt ettevõtja kasumlikkus taastatakse kolme aastaga. Kuid 2001. aasta äriplaani ei hõlmanud üksikasjalikku strateegiat, mis võimaldaks ettevõtjal SEA taastada ettevõtja SEA Handling elujõulisus, kuid hõlmas samas kõiki ettevõtja SEA toiminguid. Komisjonile ei ole edastatud ühtegi teist äriplaani, mis hõlmaks ainult ettevõtjaga SEA Handling seotud toiminguid.
- (50) Seejärel tuvastas komisjon, et ajavahemikul 2003–2005 olid ettevõtja SEA Handling majandustulemused kas ainult vähesel määral positiivsed või täiesti negatiivsed, et aastakahjumid olid suuremad kui 40 miljonit eurot, et ettevõtja personalikulud olid muutumatud, et kogukulud olid vähenenud ainult ligikaudu 3 % võrra, et ettevõtja tulud olid vähenenud 4,5 % võrra ning et kulud ühe tööüksuse kohta olid suurenenud vaid 7,6 % võrra.
- (51) Komisjon märkis samuti, et Itaalia ametiasutuste väited, mille kohaselt ettevõtja SEA Handling kahjumi katmist tuleb käsitleda kogu kontserni hõlmavas kontekstis, ei selgita seda, miks oli kontserni seisukohalt vaadeldes otstarbekam katta ettevõtja kahjumit ning mitte ettevõtja SEA Handling müüa või ümber korraldada. Ühtlasi märkis komisjon, et ettevõtja SEA Handling oli kahjumis liiga pika aja vältel, et seda võiks käsitleda piiratud ajavahemikuna Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsuse⁽¹⁷⁾ tähenduses ning et alates 2002. aastast toimuv korduv kahjumi katmine annab tunnistust sellest, et ettevõtja SEA ei toiminud aruka investorina.

⁽¹⁴⁾ Otsuse punktid 42 ja 102 ning otsuse jaotis 5.

⁽¹⁵⁾ Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta kohtuotsus kohtuasjas C-482/99, Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 2002, lk I-4397.

⁽¹⁶⁾ Itaalia ametiasutuste esitatud dokument „Piano aziendale consolidato del Gruppo SEA 2002–2006”.

⁽¹⁷⁾ Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-303/88: Itaalia vs. komisjon, EKL 1991, lk I-1433.

- (52) Lõpuks leidis komisjon, et [...] või teised teenusepakkujad oleksid olnud suutelised turule sisenema, et ettevõtja ei olnud võtnud arvesse ja kirjeldas väga pealiskaudselt maine halvenemist, millega Itaalia ametiasutused olid põhjendanud SEA loobumist lennukite maapealse käitluse teenuste osutamisest, ning et kohustus osutada lennukite maapealse käitluse teenuseid ei tähendanud seda, et SEA peab ise neid teenuseid osutama, kuivõrd teised teenusepakkujad oleksid suutnud pakkuda reaalseid ja asjakohaseid lahendusi.
- (53) Komisjon on lõpetuseks veendunud selles, et ilma igasuguse kahtluseta kahjustasid kõnealused meetmed liikmesriikidevahelist kaubandust ja konkurentsi. Kaubanduse kahjustamine oli ilmne, kui arvestada direktiivis 96/67/EÜ (juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades) sätestatud lennuliikluse taset, mille puhul kõnealust direktiivi kohaldatakse. Eeldada võib ka konkurentsi kahjustamist, kuivõrd kõnealused meetmed tugevdasid märkimisväärselt ettevõtja SEA Handling positsiooni võrreldes konkurentidega.
- (54) Menetluse selles etapis leidis komisjon, et kahjumi katmise näol oli tegemist riigiabiga ning väljendas samaaegselt kahtlust kõnealuse abi siseturuga kokkusobivuse kohta. Komisjoni teatistes „Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta”⁽¹⁸⁾ (edaspidi „lennunduse suunised”) osutatakse direktiivile 96/67/EÜ, milles nähakse ette, et kui reisijaid on üle 2 miljoni, peab maapealsete teenuste osutamisest juba ise piisama ja võimalike kahjude korvamine ei ole võimalik ei lennujaama muude äritulude ega riigi vahenditega, mida lennujaam saab lennujaama valdaja või üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajana⁽¹⁹⁾. Seega tuvastas komisjon, et avaliku sektori asutuste poolne tegevuse toetamine ei ole kooskõlas direktiivi 96/67/EÜ eesmärgiga ja võib avaldada negatiivset mõju turu konkurentsile avamisele.
- (55) Seetõttu otsustas komisjon algtada ametliku uurimismenetluse, et hajutada oma kahtlused kõnealuste meetmete riigiabiks kvalifitseerumise kohta kuni viimase ajani ning nende kokkusobivuse kohta siseturuga.

4. ITAALIA AMETIASUTUSTE MÄRKUSED

Menetlusega hõlmatud ajavahemik

- (56) Itaalia ametiasutuste kahtlused komisjoni otsuse suhtes puudutasid kõigepealt komisjoni käsitletud ajavahemikku. Itaalia ametiasutused leiavad, et komisjoni märkused hõlmavad hilisemat ajavahemikku (2006–2008), kui oli esialgse uurimise jaoks määratletud ajavahemik 2002–2005, mille kohta esitati selgituste esitamise nõue. Sellega seoses palus kohalik omavalitsus muuta menetlusega hõlmatavat ajavahemikku ning saata Itaalia ametiasutustele nõuetekohane teabenõue järgnenud ajavahemiku kohta (alates 2006. aastast)⁽²⁰⁾.

Avaliku sektori ametiasutuste seostamine kahjumi katmiseks võetud meetmetega

- (57) Mis puudutab esimest riigiabile osutavat tunnust, mis komisjon välja tõi, st Milano kohaliku omavalitsuse, SEA ja ametiühinguorganisatsioonide esindajate 26. märtsil 2002. aastal allkirjastatud leping, SEA ja ametiühinguorganisatsioonide vahel 4. aprillil 2002. aastal sõlmitud ja 15. mail 2002. aastal kinnitatud lepingu protokoll ning ettevõtjate SEA, SEA Handling ja ametiühinguorganisatsioonide vahel 9. juunil 2003 sõlmitud lepingu protokoll teatavad lõigud, siis paluvad Itaalia ametiasutused komisjonil veelkord hinnata kõnealuste dokumentide tõendusmaterjalina kasutatavuse asjakohasust.
- (58) Itaalia ametiasutused rõhutavad sellega seoses, et kõnealuste meetmete omistamist asjaomasele liikmesriigile võimaldab üksnes objektiivne hinnang, mis lubab järeldada, et liikmesriik on sekkunud SEA otsuse tegemisse sisuliselt või seda mõjutades (st et SEA oleks teinud teistsuguse otsuse, kui ta oleks otsustanud iseseisvalt)⁽²¹⁾, seejuures leiab Milano kohalik omavalitsus, et käesoleval juhul ei ole tegemist sellise olukorraga.
- (59) Kohalik omavalitsus, kes ei ole mingil viisil osalenud ametiühinguorganisatsioonidega sõlmitud lepingute sõlmimisel, rõhutab, et ta ei ole seotud nende lepingute alusel SEA poolsete ametiühinguorganisatsioonide esindajate ees võetud kohustustega. Milano kohalik omavalitsus osales vaid 26. märtsi 2002. aasta kohtumisel. Ta kinnitab sellega seoses, et ta jälgib töötajate huvide kaitset kui enamusaktsionär ja eeskätt kui kohaliku kogukonna vastutustundlik juht. Seega ei ole ta endale võtnud mingeid funktsioone, vaid üksnes „kinnitas” ametiühingutele poliitilises raamistikus

⁽¹⁸⁾ ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

⁽¹⁹⁾ Lennunduse suunised, punkt 70.

⁽²⁰⁾ Pärast selle märkuse esitamist osutas komisjon 11. juuli 2011. aasta kirjas otsuse punktile 42, milles on sätestatud, et „sellega seoses peab komisjon vaatlema ajavahemikku 2002–2010, et kontrollida, kas kogu selle perioodi kestel on ettevõtja SEA Handling saanud kahjumi katmise teel ebaseaduslikku riigiabi”. Komisjon on seega kinnitanud, et „vaadeldav ajavahemik kestab alates 2002. aastast kuni kõige viimase ajani ning et mainitud teabenõuded on endiselt aktuaalsed”.

⁽²¹⁾ Üldkohtu 26. juuni 2008. aasta otsus kohtuasjas T-442/03, SIC vs. komisjon, punkt 126.

SEA äriplaaniga hõlmata vaid valikuid, eeskätt töökohtade säilitamise strateegiat, et aidata ametiühingutel kõnealuste valikute kohaldamist kontrollida. Kõnealune „kokkulepe” on pelgalt sotsiaal-poliitilist laadi, sellel puudub laiem õiguslik tähendus ning selle ainus eesmärk oli näidata ametiühingutele, et SEA võetud kohustused on tõsiselt võetavad. Komisjoni välja toodud dokumendid ei võimalda näidata, et Milano kohalik omavalitsus on otsustavalt sekkunud ettevõtja SEA Handling kahjumi katmise otsuse tegemisse või et ta oleks võtnud sellega seoses vastu mingeid otsuseid. Seega on SEA teinud oma ärilised otsused vabalt ja sõltumatult.

- (60) Üldisemas plaanis tõendab kohaliku omavalitsuse mittesekkmist SEA tegevusse 2002 ja 2005. aasta vahel peetud kirjavahetus ettevõtja juhtkonna ja kohaliku omavalitsuse volikogu teatud liikmete vahel, kellele ei võimaldatud juurdepääsu teatavatele SEA sisedokumentidele, eeskätt ettevõtja äriplaanile. Itaalia ametiasutused toovad tõendava asjaoluna välja ka selle, et SEA on sõnaselgelt kuulutanud oma sõltumatust kohalikust omavalitsusest näiteks vastuseks ühe kohaliku omavalitsuse volikogu liikme küsimusele.
- (61) Itaalia ametiasutused täpsustavad, et selleks, et õiguspäraselt võtta olulisi ja kehtivaid kohustusi, oleks kohalik omavalitsus pidanud vastu võtma oma pädevate organite ametlikud dokumendid, milles on sõnaselgelt välja toodud ka nende kohustuste rahalise tagamise vahendid.
- (62) Komisjoni välja toodud teise seostava asjaolu osas, st SEA juhtide ja haldusnõukogu liikmete teatav sõltumine Milano kohaliku omavalitsuse juhtidest, ei nõustu Itaalia ametiasutused komisjoni kasutatud meetodiga, mis seisnes ajakirjanduses avaldatud artiklite käsitlemist seostatust tõendavate tunnustena. Lisaks sellele esitasid Itaalia ametiasutused järgmised märkused.
- (63) Esiteks, mis puudutab SEA haldusnõukogu liikmete poolseid enne nende ametiaja lõppemist allkirjastatud ja Milano linnapeale edastatud kuupäevata lahkumisavaldusi, leiavad Itaalia ametiasutused, et avaldused ei tõenda SEA haldusnõukogu liikmete sõltumist kohalikust omavalitsusest. Nad väidavad, samuti nagu väitis ettevõtte haldusnõukogu esimees 24. veebruari 2006. aasta korralisel nõukogu istungil, et tegemist on levinud tavaga, „mida tegelikult kasutatakse selleks, et võimaldada kiiresti töölt vabastada juhtkonna liige, kellele heidetakse ette õigusrikkumisi”. Nõukogu esimees välistas võimaluse, et kõnealuseid avaldusi oleks võimalik kasutada juhul, kui aktsionär ei nõustu ettevõtte haldusnõukogu tehtud valikutega, kuivõrd vastutus tehtud valikute eest lasub üksnes haldusnõukogul. Itaalia ametiasutused lisavad täiendavalt, nagu seda rõhutas ka ettevõtte haldusnõukogu esimees eespool mainitud nõukogu istungil, et „igal juhul ei ole keegi nende avalduste või muude dokumentide abil mingit survet avaldanud” ning et kõnealustel avaldustel on „üksnes moraalne ja mitte õiguslik jõud”. Lisaks sellele väitis üks kohaliku omavalitsuse esindaja eespool mainitud SEA haldusnõukogu korralisel istungil, et kõnealused avaldused „ei saa mingil viisil mõjutada haldusnõukogu liikmete tegevust. Haldusnõukogu liikmete otsuste aluseks on üksnes aktsionäride üldkoosoleku otsused. Haldusnõukogu liikmed määratakse ametisse ja kutsutakse ametist tagasi üldkoosoleku otsuste alusel ning ettevõtte juhtimise küsimuses on haldusnõukogu liikmed vastutavad üldkoosoleku ees”. Itaalia ametiasutuste väitel on kõnealuste avalduste ainus eesmärk vältida olukorda, kus aktsionäride üldkoosoleku poolt ametist tagasi kutsutud haldusnõukogu liikmele makstakse hüvitist kahju eest, mis on tingitud tema töölepingu mõjuva põhjuseta (*giusta causa*) ennetähtaegsest lõpetamisest.
- (64) Teiseks väidavad Itaalia ametiasutused ettevõtja SEA väidetava sõltumise kohta Milano kohalikust omavalitsusest, et vastupidiselt sellele, mida väidab komisjon, ei nimeta Milano kohalik omavalitsus ettevõtja tegevuse kontrollimiseks haldusnõukogu liikmeteks ametisse oma esindajaid, vaid lihtsalt määrab asjaomased isikud, ametisse nimetamine on tsiviilseadustiku aktsiaseltsi puudutava eraõiguse üldsätete kohaselt aktsiaseltsi üldkoosoleku ülesanne. Ametiasutused rõhutavad samuti, et SEA põhikirjas on vastavalt üldõiguse tavapärastele sätetele ja levinud praktikale jäetud haldusnõukogule õigus teha ettepanek esitada kandidaate tütarettevõtete juhtide ametikohtadele, ametisse määramise otsuse võtab aga vastu üldkoosolek.
- (65) Lisaks sellele kinnitavad Itaalia ametiasutused teatavate tunnuste osas, mis on iseloomulikud riigiga seostatavatele meetmetele, eeskätt Euroopa Kohtu otsuses Stardust Marine toodud tunnused, et nende alusel oleks sama hästi võinud teha ka otsuse riigi mitteseostamise kohta kõnealuste meetmetega. Itaalia ametiasutused väidavad, et käesoleval juhul ei esine mitte mingisugust ettevõtja SEA ja avaliku sektori asutuste struktuuriüksuste integreerumist ei kohalikul ega riigi tasandil. Järgmise tunnuse kohta, milleks on ettevõtja tegevuse laad ja tegutsemine turul tavapärastes konkurentsitingimustes eraettevõtjatega, kinnitavad Itaalia ametiasutused samuti, et käesoleval juhul on SEA kõigi toimingute puhul toiminud tavalise erainvestorina. Nende väitel ei peaks ettevõtja õiguslikku seisundit praegusel juhul samuti käsitlema tunnuseks, mis võimaldab seostada kõnealuseid meetmeid riigiga, kuivõrd SEA on täiel määral eraõiguslik ettevõtte. Ja lõpuks Euroopa Kohtu välja toodud viimase tunnuse kohta (avaliku sektori asutuste poolne ettevõtte haldamise mõjutamine) väidavad Itaalia ametiasutused, et käesoleval juhul puudub igasugune kohalikust omavalitsusest lähtuv mõjutamine ning et ettevõtja enda kuulutatud sõltumatus kohalikust omavalitsusest näitab piisavalt selgelt, et kohalik omavalitsus ei ole seotud ettevõtja tehtavate otsustega.

Turutingimustes tegutseva erainvestori kriteeriumi kohaldamine

- (66) Itaalia ametiasutused rõhutavad seoses erainvestori kriteeriumi kohaldamisega, et komisjoni esialgse uurimise käigus kogutud faktilised asjaolud (majandus- jm andmed), mis hõlmavad vaidlusaluste otsuste tegemisest hilisemat aega, võivad olla küll asjakohased võimaliku abi asutamislepinguga kokkusobivuse hindamiseks juhul, kui kõnealused meetmed abiks kvalifitseeruvad, kuid need asjaolud ei ole mingil määral asjakohased selleks, et hinnata kõnealuste finantsotsuste vastavust erainvestori kriteeriumile. Itaalia ametiasutused leiavad, et komisjoni kogu põhjenduskäiku moonutab erainvestori kriteeriumi ebakohane kohaldamine, mis tuleneb kõnealuse küsimuse faktilise raamistiku ebaõigest hindamisest.
- (67) Arvessevõetava tausta kohta väidavad Itaalia ametiasutused esmalt, et komisjon ei ole mingil määral võtnud arvesse asjaolu, et lennukite maapealse käitluse Euroopa turu konkurentsile avanemise kontekstis pärast direktiivi 96/67/EÜ vastuvõtmist, mis võeti Itaalia õigussüsteemi üle seadusandliku dekreediga nr 18/99, otsustas SEA mitte piirduda vaid raamatupidamisarvestuse eraldamisega, vaid otsustas eraldada ka asjaomased aktsiad ja anda need üle uuele rajatud juriidilisele isikule. Itaalia ametiasutused väidavad, et kõnealuse eraldamise eesmärgiks on maapealse käitluse teenuste jaoks partnerettevõtte leidmine, mis on kooskõlas kontserni strateegiliste suunistega ja võimaldab kindlaks määrata maapealse käitluse teenuste täiustamiseks vajalikud meetmed Linate ja Malpensa lennujaamades.
- (68) Üldises plaanis väidavad Itaalia ametiasutused, et kõnealuse sektori konkurentsile avanemist silmas pidades on lennujaamu käitavad ettevõtjad kohandanud oma maapealse käitluse teenustega seotud tegevust, võttes arvesse üht kahest võimalikust ärimudelist: üheks võimalus on, et lennujaamade käitajad ei osuta ise maapealse käitluse teenuseid (nagu näiteks Londonis, Kopenhaagenis, Hispaanias ja Dublinis), vaid nende osutamine on delegeeritud rahvusvahelisel tasandil tegutsevatele ja mitmeid lennujaamu teenindavatele kolmandatele ettevõtjatele (välised teenuseosutajad), teise võimalusena osutab kõnealuseid teenuseid lennujaama käitaja, kes peab jälgima üksnes seda, et nende teenuste raamatupidamisarvestus oleks eraldatud (Frankfurt, Viin) või on asutanud selleks eraldi ettevõtja (SEA, Pariis) (otsene haldamine). Itaalia ametiasutused rõhutavad, et mõlemal ärimudelil on oma eelised ja puudused ning et lennujaamade käitajad on otsustanud ühe või teise mudeli kasuks lähtuvalt riigi õigusraamistikust. Itaalia ametiasutuste väitel võimaldab välise teenuseosutajate kasutamine koondada ressursse paremini põhitegevusele, mis avaldab vahetut mõju lennujaama majandustulemustele, kuivõrd maapealse käitluse teenused on enamasti kahjumlikud, välja arvatud juhul, kui neid osutatakse laialdaselt (ja mitte ühes konkreetses käitatavas lennujaamas). Seevastu juhul, kui lennujaam otsustab maapealse käitluse teenuseid osutada ise, võimaldab see lennujaama käitajatel paremini jälgida pakutavate teenuste kvaliteeti, mis lisaks õigusliku korraldusega seotud asjaoludele on kontserni tegevusele lõppkokkuvõttes kasulik, eriti kui pidada silmas keskpikka ja pikka perspektiivi.
- (69) Seega väidavad Itaalia ametiasutused, et SEA valitud teine ärimudel võimaldas lennujaamal säilitada lennundus- ja transpordikeskuse funktsioone, tagada osutatavate teenuste kvaliteedi, osutada teatud maapealse käitluse teenuseid sellistes lennujaamades, kus ükski teine teenuseosutaja kõnealuseid teenuseid osutada ei saa ning pöörata piisavat tähelepanu lennujaama ohutusküsimustele. Nad märgivad, et tehtud valik on seotud suuremate tegevuskuludega, mis on maapealse käitluse teenuste otsese haldamise korral paratamatud. Ühtlasi rõhutavad nad, et kõnealuse sektori tootlikkust ei saa väljendada üksnes rahas.
- (70) Itaalia ametiasutuste väidete kohaselt tuleb SEA kontserni valitud strateegiat pidada täiel määral õigustatuks, kuna see võimaldas ettevõtjal säilitada maapealse käitluse teenuste osutamine enda kätes, panustades ühelt poolt ettevõtja kasumlikkuse järkjärgulisele taastamisele ning teiselt poolt osutatavate teenuste kvaliteedile ning kasule, mida kontsern selle strateegia abil saavutab keskpikas ja pikas perspektiivis. Samal ajal, tänu aktsiakapitali eraldamisele ja selle paigutamisele kõnealuste teenuste osutamiseks eraldi ettevõtjasse (SEA Handling), oli ettevõtjal SEA jätkuvalt võimalus teha koostööd teiste teenusepakkujatega, et sellega saavutada suuremat kasumlikkust, mis tuleneb rahvusvahelisse võrgustikku lülitumise ja uute kogemuste omandamisega seotud sünergiast.
- (71) Seetõttu otsustas SEA oma tütarettevõtja esialgse kahjumi enda kanda võtta, võttes arvesse eeliseid, mida kontsern sellega seoses tulevikus lootis saavutada, samuti arvestades ettevõtja SEA Handling majandustulemuste järkjärgulist paranemist ja tütarettevõtja eeldatavat kasumisse jõudmist (mis esialgsete prognooside kohaselt pidi toimuma kolme aasta jooksul ehk 2005. aastaks) vastavalt ümberkorraldamiskavale, milles nähti ette muude meetmete kõrval ja võimaluse korral ka strateegilise partneri kaasamist, kes omandab ettevõtjas olulise vähemusosaluse.
- (72) Strateegilise partneri otsingute kohta märgivad Itaalia ametiasutused, et 2001. aasta mais alustas SEA pakkumismenetlust, mille eesmärk oli leida ettevõtja SEA Handling jaoks vähemusosanik. Kõnealuse menetluse käigus ilmnis, et parima pakkumuse esitajaks oli [...]. Kõnealuse ettevõtjaga alustatud läbirääkimistel jõuti eeskätt tänu taastamiskava rakendamisele väga lähedale kokkuleppe saavutamisele, kuid lõppkokkuvõttes menetlus siiski ebaõnnestus, peamiseks põhjuseks olid eriarvamused ettevõtja väärtuse kohta.

- (73) Itaalia ametiasutused väidavad samuti, et SEA kontserni konsolideeritud äriplaanis 2002–2006 nähti ette töötajate tööviljakuse 20 protsendiline kasv kõnealuse vahemiku jooksul. Nad kinnitavad, et mainitud meetmeid hinnati asjakohasteks ja piisavateks selleks, et põhjendada ärimudeli osas tehtud valikut. Kuigi kasumlikkuse taastamise eesmärki ei täidetud, olid ettevõtja majandustulemused lootustandvad ja näitasid SEA väitel, et valitud ärimudel vastas kontserni ja selle aktsionäride huvidele.
- (74) Itaalia ametiasutuste väitel oli asjaolu, et SEA Handling ei saavutanud kasumlikkust esialgselt kavandatud ajavahemiku jooksul, tingitud keerulisest turuolukorrast, mille areng kaldus prognoositust märkimisväärselt kõrvale seoses rahvusvaheliste sündmustega, mis kõnealusel ajal mõjutasid oluliselt lennuliiklust (SARS, Iraagi sõda), ning neist sündmustest tingitud majandusraskustest, millega puutusid kokku rahvusvahelisi lende korraldavad lennukompaniid, kes kütusehindade märkimisväärsel tõusu tingimustes ja varasemast oluliselt agressiivsema konkurentsi olukorras sundisid maapealse käitluse teenuseid osutavaid ettevõtjaid oma hindu langetama.
- (75) Itaalia ametiasutused paluvad komisjonil vaadata veelkord läbi oma vastuväide SEA otsusele, mis seisnes sekkumise jätkamises oma tütarettevõtja kahjumi katmise kaudu. Vastuväide põhines komisjoni hinnangul, et pärast kaheaastast täiemahulist tegutsemist (2003 ja 2004) oli ettevõtja majanduslik seisukord selline, et kasumlikkuse saavutamist kolme aasta jooksul ei peetud võimalikuks. Komisjoni vastuväide põhineb Itaalia ametiasutuste väitel erainvestori kriteeriumi lihtsustatud kohaldamisel, piirdudes peamiselt üksnes lühiajalise kasumlikkuse hindamisega. Vastuväidet esitades ei ole komisjon väidetavalt võtnud arvesse asjaolu, et kõnealusel juhul võivad arvesse tulla ka muud asjaolud, mitte üksnes investeerimisega tekitatavad otsesed rahavood. Selle põhjus on asjaolu, et emaettevõtja on tütarettevõtjaga vertikaalselt seotud ning emaettevõtja tegevust määrab olulisel määral tütarettevõtja osutatavate teenuste kvaliteet. Võttes arvesse üksnes kasumlikkuse mittesaavutamist ettevõtja tegutsemise kahe esimese aasta jooksul, on komisjon väidetavalt jätnud tähelepanuta kõnealuse majandussektori eripärad, eeskätt asjaolu, et lennujaama käitajal võib olla huvi osutada maapealse käitluse teenuseid (või toetada nende osutamist rahaliselt) sõltumata teenuste osutamise kiirest kasumlikkusest.
- (76) Itaalia ametiasutused esitasid samuti väliskonsultandi koostatud vastuanalüüsi, mille eesmärk oli näidata, et eeldused, millel põhines SEA esitatud ettevõtja SEA Handling dokument *Presentazione Business plan 2003–2007* (edaspidi „äriplaan 2003–2007“), olid realistlikud ja mõistlikud ning et ettevõtja SEA Handling olukorrale avaldasid märkimisväärsel mõju ootamatud sündmused, mis tõid kaasa ettevõtja suurema kahjumi, kui oli mõistlikult prognoositav kahjumi katmise otsuse tegemise hetkel. Kõnealusest analüüsist ilmneb esmalt, et kõige olulisemal määral mõjutas tegelike majandustulemuste ja äriplaanis ette nähtud majandustulemuste erinevust teenindatavate lendude vähenemine ja hindade langemine. Teisiti öeldes, isegi kui ettevõtjal SEA Handling oleks õnnestunud saavutada tööüksuse maksumuse vähendamise seotud eesmärgid, ei oleks ta sellest hoolimata suutnud saavutada äriplaanis seatud majanduslikke eesmäärke äriplaanis kajastuvaga võrreldes väiksema lendude arvu ja madalamatest hindadest tingitud tulude vähenemise tõttu.
- (77) Samuti on komisjon väidetavalt pööranud liiga vähe tähelepanu kohaldatavatest Itaalia õigusaktidest tingitud lennundussektori eripärad. Sellega seoses meenutavad Itaalia ametiasutused esmalt, et seadusandliku dekreeidi nr 18/99 artikli 3 lõike 3 ja lennundusseadustiku artikli 705 lõike 2 punkti d kohaselt peab lennujaama käitaja tagama lennujaamas vajalike maapealse käitluse teenuste osutamise kas osutades neid teenuseid vahetult ise või koordineerides teenuseosutajate tegevust, kes osutavad kõnealuseid teenuseid kolmandate isikute vahendusel. Lisaks sellele, mis puutub konkreetselt Milano Linate ja Malpensa lennujaamadesse, on ENACi (Itaalia tsiviillennunduse amet) ja SEA vahel 4. septembril 2001 sõlmitud lepingu artikliga 4 sätestatud selgesõnaliselt viimase kohustus tagada maapealse käitluse teenuste osutamine ja jälgida kõnealuste teenuste regulaarseks ja tõhusaks osutamiseks vajalike materiaalsete ressursside, varustuse, taristu ja muude vahendite kättesaadavust ja asjakohasust.
- (78) Kõnealuste õigusaktide tõttu ei olnud ja ei ole SEA-l Itaalia ametiasutuste väitel võimalik lihtsalt loobuda maapealse käitluse teenuste osutamisest või delegeerida need teenused välisele teenusepakkujale. Isegi kui SEA otsustaks valida mõne võimalikest muudest lahendustest, jääks talle ikkagi kohustus tagada teenuste vastavus õigusaktidest ja lennujaama käitamise lepingust tulenevatele nõuetele, millega seoses tuleb sõlmida asjakohased kokkulepped ning katta kulud. Lennujaama käitav ettevõtja jääb igal juhul avaliku sektori asutuste ees vastutavaks maapealse käitluse regulaarse ja tõhusa osutamise eest.
- (79) Lisaks sellele väidavad Itaalia ametiasutused seoses erainvestori kriteeriumi nõuetekohase kohaldamisega käesoleval juhul, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb avaliku sektori asutuse tegevust võrrelda samaväärse suuruse ja omadustega eraettevõtjaga⁽²²⁾ ning et investeringu, millega kaeti ettevõtja SEA Handling kahjumi, kavandas ja teostas SEA kontsern, kes on Malpensa ja Linate lennujaamade aktsionär ja kellele kuulub käitamisleping. Sellest tuleneb esiteks, nagu ka komisjon on oma otsuses täpsustanud, et SEA tegevust ei saa võrrelda tavalise investori tegevusega, kes teeb kapitalipaigutusi lühema või pikemaajalise kasumi tootmiseks, vaid seda tuleb pigem käsitleda

(22) Vt 12. detsembri 2000. aasta otsus kohtuasjas T-296/97, Alitalia, punkt 81.

kui struktuurset, globaalset või sektoripõhist poliitikat kohaldava eraõigusliku valdusettevõtte või eraettevõtjate rühma investeringut, mille eesmärgiks on pikemaajalised kasumlikkuse perspektiivid ⁽²³⁾. Teiseks tuleb arvesse võtta ka vaadeldava reguleeritud valdkonna eripärasid ning emaettevõtja ja tütarettevõtja vaheliste majandussuhete tavapärasest dünaamikast kõnealuses kontekstis ⁽²⁴⁾.

- (80) Seetõttu leiavad Itaalia ametiasutused, et komisjon oleks pidanud hindama kõnealuseid meetmeid kogu kontserni kontekstis, st vaadeldes SEA konsolideeritud bilansiaruannet, millisel juhul oleks ta tuvastanud, et kontsern on deklareerinud märkimisväärse kogukasumi, kattes suures osas maapealse käitluse sektori kahjumi ja luues aktsionäri jaoks lisaväärtust.
- (81) Otsuse tegemisel oli ka teisi põhjendusi peale ettevõtja SEA Handling kahjumi arvelt kaudse materiaalse kasumi tekitamise, nagu näiteks: a) võimalus saavutada kaudseid majanduslikke eeliseid ema- ja tütarettevõtja ärisuhete abil; b) välispakkuja kasutamise keerulisus asjaomase olukorra taustal, seda nii majanduskulude kui ka kontserni vastutuse tõttu avaliku sektori asutuste ees; c) vajadus säilitada kontserni head mainet ja d) riigi ees õigusaktidest ja halduslepingust tulenevalt võetud kohustused.
- (82) Itaalia ametiasutused rõhutavad, et SEA kontsern saavutas ajavahemikul 2003–2005 väga häid majandustulemusi, mis on silmapaistvad ka kasutajatele pakutavate teenuste kvaliteedi poolest. Sellega seoses toovad ametiasutused välja kiire pagasitötluse lennukite saabumisel ja SEA osutatud teenuste ajalise täpsuse.
- (83) Kokkuvõttes leiavad Itaalia ametiasutused, et SEA valitud tegevussuund vastab täiel määral struktuurset poliitikat järgiva eraõiguslike investorite kontserni tegevusele, kes eelistab lühikeses perspektiivis katta ühe tegevussuuna kahjumit, nähes pikemas perspektiivis võimalust selle kasumlikkuse taastamiseks ning teisi majanduslikke või muid asjaolusid, mis vastavad kontserni majandushuvidele. Vastupidiselt komisjoni väidetule annab ettevõtja SEA Handling majandustulemuste järkjärguline paranemine ajavahemikul 2003–2005 tunnistust sellest, et on olemas kindel perspektiiv ettevõtja kasumlikkuse taastamiseks mõistliku aja jooksul, seejuures tuleb märkida, et kõnealune olukorra paranemine on saavutatud ilma strateegilise vähemusosaniku kaasamiseta ja vaatamata turuolukorra keerukusele.

Raamatupidamisarvestus

- (84) Seoses ettevõtjate rahastamiskõlblikkusega on Itaalia ametiasutused rõhutanud järgmisi asjaolusid: i) võttes arvesse maapealse käitluse teenuste osutamise seotud püsivat kahjumit, mis oli täheldatav juba enne ettevõtja SEA Handling integreerimist, on ilmne, et ettevõtja on olnud majandusraskustes oma tegevuse algusest peale; ii) ettevõtja SEA Handling ümberkorraldamise aluseks on ümberkorralduskava, mis koosneb mitmest ajavahemikku 2003–2010 hõlmavast dokumendist ja mille eesmärk on taastada maapealse käitluse teenuste elujõulisus; iii) kõnealused dokumendid annavad üksikasjaliku kirjelduse SEA strateegiast ning hõlmavad selle elluviimiseks koostatud ajakava.
- (85) Itaalia ametiasutused rõhutavad eeskätt, et dokumendis *Piano aziendale consolidato gruppo SEA 2002–2006* (edaspidi „*Piano aziendale consolidato 2002–2006*“) on maapealse käitluse teenuste kasumlikkuse taastamiseks ja tulude suurendamiseks nähtud ette järgmised meetmed:
- innustavad meetmed, mille eesmärk on vähendada töötajate töölt puudumisi;
 - infotehnoloogia juurutamine ja kontoritöö ratsionaliseerimine;
 - ületundide tegemist soodustavad meetmed;
 - Malpensa lennujaama lennuradade A ja B integreerimine alates 2002. aasta jaanuarist;
 - uute töölepingute kohaldamine, mis võimaldavad paindliku tööaja kasutamist;
 - töötajate üleviimistähtaegade lühendamise meetmed.
- (86) Lisaks sellele väidavad Itaalia ametiasutused, et üks oluline ümberstruktureerimise meede oli vähemusaktsionäri valik.

⁽²³⁾ Vt 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-305/89, ALFA Romeo, punkt 20.

⁽²⁴⁾ Vt 3. juuli 2003. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-83/01, C-93/01 ja C-94/01, Chronopost, punktid 33–38.

- (87) Teiseks teatasid Itaalia ametiasutused, et äriplaanis 2003–2007, mis keskendus ettevõtjale SEA Handling, on välja toodud põhilised asjaolud, mis avaldasid ettevõtja tegevusele negatiivset mõju, nagu suured personalikulud, organisatsioonilise tasakaalustatuse puudumine ning ebapiisav innovatsioonitegevus. Dokumentis on samuti kindlaks määratud peamised vajalikud meetmed ettevõtja kasumlikkuse taastamiseks: i) turuosa suurendamine; ii) tehnoloogilise innovatsiooni edendamise meetmed; iii) meetmed klientide nõudmistega paremini toime tulemiseks; iv) põhitegevuse hulka mittekuuluvate kulukate tegevuste otstarbekuse küsimused; v) personalikulude vähendamine; vi) käitlusteenuste täiendavate tulude kasutamine.
- (88) Kolmandaks rõhutavad Itaalia ametiasutused, et dokument *Kommenteeritud kokkuvõte – SEA kontserni strateegilise kava suunised aastateks 2007–2012, 11. mai 2007* (edaspidi „strateegiline kava aastateks 2007–2012”) hõlmab kolmeetapilist kava ettevõtja SEA Handling elujõulisuse taastamiseks 2011. aastaks. Eesmärk saavutada maapealse käitluse teenuste elujõulisus ilmneb tõenäoliselt sama selgelt ka dokumentidest *SEA strateegiline kava aastateks 2009–2016* (edaspidi „strateegiline kava aastateks 2009–2016”) ja *Business Plan SEA 2011–2013* (edaspidi „äriplan 2011–2013”).
- (89) Neljandaks kinnitavad Itaalia ametiasutused, et konkurentsi mittemoonutamise nõuet on järgitud, kõnealused meetmed on vajalikud kõnealuse turu konkrentsile avamise kontekstis. Seejuures on meetmed võetud nimelt selleks, et konkurentsi mitte moonutada, kuivõrd need aitavad vältida käibe järkjärgulist vähenemist (vähenemine 1 755 üksuse võrra ajavahemikul 2003–2010), turuosa vähenemist (kõikide muude tegevuste lõpetamine peale põhitegevuse, lennukite jäätumistõrje lõpetamine, viljatud katsed ettevõtja SEA Handling vähemusosaluse võõrandamiseks).
- (90) Lõpuks väidab Itaalia, et abi on selgelt piiratud minimaalse võimaliku abiga, kuivõrd see kattis ettevõtja tegevuskahjumit ja vastas seega summale, mis oli vajalik maapealse käitluse teenuste järjepideva osutamise tagamiseks. Abi ei olnud suunatud kõnealuse ettevõtja positsiooni tugevdamiseks turul teiste turuosaliste arvel, kuna ellu ei rakendatud ühtki sellist investeerimismeedet, mida ei olnud ette nähtud ümberkorralduskavades.

5. HUVIDATUD POOLTE MÄRKUSED

5.1. SEA

- (91) SEA toob oma märkustes välja Itaalia ametiasutuste esitatud põhjendused, neid teatavates punktides täpsustades või laiendades.

Itaalia riigi seostamine kahjumi katmiseks võetud meetmetega

- (92) Mis puutub ametiühingute lepingusse 4. aprillist 2002, mille sõlmimises kohalik omavalitsus komisjoni väitel aktiivselt osales, siis soovib SEA vaadelda põhjalikumalt „Stardust Marine” kohtuotsust ning märgib seoses sellega, et riigi osaluse tõendamine on komisjoni kohustus ning leiab, et riigi osalust tõendavad faktid, nende sisu ja koosseis on liiga piiratud. Samas on olemas vastupidist tõendavad tunnused, mis on kindlamad ja veenvamad ja mis tõendavad SEA iseseisvust ettevõtja SEA Handling ümberkorraldamisel tehtavate valikute üle otsustamisel.
- (93) SEA on seisukohal, et ametiühinguorganisatsioonidega sõlmitud lepingute eesmärk oli pakkuda töövõtjatele kindlustunnet nende õiguste säilimise kohta ja töökohtade säilitamise meetmete kohaldamine vastavalt SEA kinnitatud strateegiale. Ta märgib, et SEA haldusnõukogu otsustusprotsessi käigus tehti otsus kontserni ümberkorraldamise kohta, ilma et sellega oleks võetud mingeid kohustusi töötajate arvu vähendamiseks vastavalt turu nõuetele. Lisaks sellele väidab SEA, et töömahu vähendamise ja ümberkorraldamise otsused on kuni kõige viimase ajani olnud tingitud üksnes majandusloogikast, ilma et kohalik omavalitsus või selles esindatud poliitilised jõud oleksid otsuste tegemisel määravat rolli mänginud.
- (94) SEA juhib tähelepanu asjaolule, et sotsiaalset laadi küsimusi käsitleti nii varem kui ka praegu nii seadusandlikus dekreedis 18/99, mille artikkel 14 hõlmab sotsiaalkaitse küsimusi, kui ka direktiivis 96/67/EÜ, mille põhjenduses 24 on märgitud, et liikmesriikidele „peab jääma õigus tagada maapealse käitluse teenuseid osutavate ettevõtjate töötajatele piisav sotsiaalkaitse tase”, tunnustades seega liikmesriikide õigust (artikkel 18) võtta vajalikke meetmeid tagamaks töötajate õiguste kaitset (ilma et see piiraks direktiivi kohaldamist ja vastavalt ühenduse õiguse muudele sätetele). SEA väitel said kõnealused sotsiaalse kaitsega seotud asjaolud mõjutada ettevõtluse valdkonnas vabalt tehtud otsuseid üksnes asjaomaste õigusaktidega sätestatud piires.
- (95) SEA rõhutab samuti asjaolu, et komisjon ei ole arvestanud teatud „vastupidiseid tunnuseid”, mille oli välja toonud Milano kohalik omavalitsus, eeskätt seda, et ei täidetud 26. märtsi 2002. aasta ametiühingute lepinguga sätestatud väidetavaid kohustusi ning kõnealuste kohustuste ajalist piiratust.

- (96) Komisjoni väite kohta, et SEA tegevust suunas kohalik omavalitsus, kinnitab SEA, et ta on oma vabalt tehtavate otsuste ja haldustegevuse puhul täiesti iseseisev ning Milano linna või provintsi kohalik omavalitsus ei ole talle esitanud mingeid tingimusi. Ettevõtja täpsustab, et sotsiaalküsimused on ettevõtja juhtide ainupädevuses ning et õigusaktidega on keelatud mis tahes välisel üksusel (nagu näites enamusaktsionär) täita ettevõtte juhtide funktsioone või omandada nende pädevust. SEA väidab täiendavalt, et isegi kui *ad absurdum* põhjenduse alusel tuleks eeldada, et avaliku sektori enamusaktsionär mõjutab reaalselt SEA haldusnõukogu otsuseid, oleks see „Stardust Marine” kohtuotsuse alusel riigi osaluse tõendamiseks mitte sisuline kriteerium, vaid tõhus sekkumine vaidlusaluse otsuse tegemisse.
- (97) SEA väitel peaks komisjon paremini arvesse võtma Milano kohaliku omavalitsuse volikogu 16. juuni 2003. aasta istungil väljendatud erinevaid seisukohti, seejuures võis selle istungi protokollist ühemõtteliselt näha, et ettevõtja otsustusmehhanism ja korraldus on iseseisev, kuivõrd SEA keeldus avalikustamise kartuses esitamast andmeid ametiühingutega käimasolevate läbirääkimiste kohta ning kuivõrd lükati tagasi kohaliku omavalitsuse üldkogu ettepanek paluda SEA-l esitada oma arengukava ja äriplaan – on mõistev, et seda ettepanekut ei oleks tagasi lükatud ning seda ettepanekut ei oleks isegi esitatud juhul, kui Milano kohalik omavalitsus oleks tegelikult avaldanud või oleks soovinud avaldada mõju, mida komisjon tundub soovivat talle omistada.
- (98) Kuupäevata lahkumisavalduste kohta märgib SEA Milano kohaliku omavalitsuse esitatud märkustele lisaks, et 24. veebruari 2006. aasta SEA üldkoosolekul kinnitas SEA järelevalvenõukogu esimees, et mitte üheltki järelevalvenõukogu liikmelt ei ole selliste avalduste esitamist nõutud. SEA leiab, et kõik kõnealusel üldkoosolekul antud vastused kuupäevata lahkumisavalduste kohta tõendavad kindlalt vastupidist komisjoni esitatud väitele, mille kohaselt oli SEA teatud viisil sõltuv Milano kohalikust omavalitsusest. Samalaadselt väitega, mille ettevõtte nõukogu esimees kõnealusel üldkoosolekul esitas, rõhutab SEA asjaolu, et ettevõtte haldusnõukogu ei toetanud aktsionäri ettepanekut määrata jaotatavate dividendide summaks 250 kuni 280 miljonit eurot, vaid piiras kõnealuse summa 200 miljoni euroga, tehes seega kohaliku omavalitsuse soovist erineva otsuse, seetõttu ei saa rääkida haldusnõukogu otsuste mõjutamisest kõnealuste avalduste abil.
- (99) Lõpuks leiab SEA, et ajakirjanduses avaldatud süüdistused SEA haldusnõukogu väidetava sõltuvuse kohta kohalikust omavalitsusest pärinevad 2006. aastast ja ei saa seega kuidagi tõendada kohaliku omavalitsuse mõju SEA-le enne seda. Samuti pole alust eeldada sellise mõju olemasolu, kui komisjon ei esita selle tõendamiseks tõsiselt võetavaid ja pädevaid tõendusmaterjale, millest ilmneks muu hulgas ka sündmuste ahel.

Turutingimustes tegutseva erainvestori kriteeriumi kohaldamine

- (100) SEA meenutab, et Euroopa Kohtu otsuste kohaselt („ALFA Romeo kohtuotsus” ⁽²⁵⁾ ja „ENI-Lanerossi kohtuotsus”) ⁽²⁶⁾ võib ematähtselt oma tütaräriühingule samalaadselt erainvestoriga teha mõistlikus ulatuses vajalikke kapitalisüste ajutistes majandusraskustes oleva ettevõtja elujõulisuse tagamiseks, kui see ettevõtja ümberkorraldamise tulemusena muutub uuesti kasumlikuks, seejuures on selline otsus põhjendatud mitte üksnes vahetu materiaalse kasu saamise võimaluse tõttu, vaid ka muudel kaalutlustel. Mainitud ENI-Lanerossi kohtuotsuses on Euroopa Kohus otsustanud, et sellised kaalutlused, nagu tõenäosus saada otsest materiaalselt kasu, võimalus lõpetada tütaräriühingute tegevus parimates tingimustes, soov säilitada terve kontserni kaubamärgi mainet või kavatsus suunata ettevõtja tegevus ümber võivad osutada pikaajalist (ja mitte üksnes rahalist) tootlust silmas pidava erainvestori jaoks asjakohasteks põhjusteks kapitalisüste tegemiseks kahjumis olevasse tütaräriühingusse.
- (101) Kõnealusel juhul leiab SEA, et ettevõtja SEA Handling kahjumi hüvitamine võib olla erainvestori kriteeriumi kohaldamise seisukohalt asjakohane põhjendus, seda mitte üksnes strateegilise kava ja pikaajalises perspektiivis heade kasumlikkuse taastamise eeldustega ümberkorralduskava olemasolu tõttu, vaid samuti ka muude kaalutluste tõttu, nagu investeringu lihtne rahaline tootlus, mis tuleneb SEA poolsetest lennujaama käitajana võetud eralistest kohustustest ja ettevõtja kaubamärgi mainest ning asjaolust, et kontsernis sisene kahjumi kustutamine ei ole ühelgi hetkel toonud kaasa kogu kontserni kahjumit või majandamisraskusi, kontsern tervikuna on kogu aeg tootnud märkimisväärset kasumit.
- (102) Lisaks kinnitab SEA, et tema investeerimisotsuste aluseks ei ole tingimata otsese kasu saamise kaalutlused, mis võivad mõjutada valdava mõjuga vähemuseosaniku (iseegi spekulatiivset laadi) investeerimisvalikuid või isegi enamusaktsionäri, kelle eesmärgiks on saada maksimaalset kasu maapealse käitluse teenuste osutamisest eraldi võttes, vaid samaaegselt ka kaugemale ulatuvad kaalutlused, mis hõlmavad kogu SEA kontserni majandustulemuste parandamist pikemas perspektiivis.

⁽²⁵⁾ Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia vs. komisjon (ALFA Romeo), EKL 1991, lk I-1603, punkt 20.

⁽²⁶⁾ Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-303/88: Itaalia vs. komisjon, EKL 1991, lk I-1603, punkt 21.

Tehingute taust

- (103) SEA leiab, et komisjon ei saa jätta arvestamata õiguslikku tausta, milles kahjumi hüvitamine toimus. Kohaldatavad õigusaktid, mille tulemusena kujunes välja konkurentsirive ja määrati kindlaks SEA kohustused, mõjutasid SEA tegevuse suunamisel tehtavaid valikuid ja kõnealuste valikute tulemusi. Vaidlusaluseid meetmeid kohaldatai ajavahemikul, mis järgnes vahetult direktiivi 96/67/EÜ vastuvõtmisele ja selle ülevõtmisele riigi õigussüsteemi, mille tulemusena avati kõnealune sektor konkurentsile; seejuures märgib SEA, et ta nõustus sellega, et alates 1996. aastast omab üks kolmandast isikust maapealse käitluse teenuseid osutav ettevõtja (ATA Handling) juurdepääsu tema teenustele.
- (104) SEA märgib samuti, et Itaalia otsustas avada maapealse käitluse teenuste turu täielikult konkurentsile, nähes sektorit haldavale ametiasutusele (ENAC) üksnes ette võimaluse kehtestada põhjendatud juhtudel ajutisi teenuseosutajate maksimaalse arvu piiranguid. SEA leiab, et ENAC, kes on võimaldanud juurdepääsu vähemalt 246 teenuseosutajale, kellest 84 on õigus tegutseda Linate ja Malpensa lennujaamades, on küllastanud maapealse käitluse teenuste turu teatud Itaalia lennujaamades. SEA väidab, et kuigi Itaalia tehtud valik on reaalselt soodustanud paljude ettevõtjate turule sisenemist, kaasneb selle valikuga ka ühes lennujaamas tegutsevate maapealse käitluse teenuse osutajate arvu vähenemine. Seda suundumust toetab ka ENACi hiljaegu vastu võetud eeskiri, millega kehtestati varasemast rangemad nõuded kõnealuste teenuste osutamiseks ja mis peaks tooma kaasa tegutsevate ettevõtjate rangema valiku, seejuures peavad valitud ettevõtjad tagama osutatavate teenuste kõrgema kvaliteedi- ja ohutustaseme. Sellega seoses märgib SEA, et teised riigid on teinud teistsuguseid valikuid, et vältida ülemäära konkurentsirivet ja teenuseosutajate majandusseisundi liialt suurt ebahütlust, mis on tingitud hinnasurvest.
- (105) SEA kinnitab, et muutuv konkurentsiolekorrast tehtud otsus jagada ettevõtja kaheks eraldi ettevõtjaks põhines SEA strateegilisel mudelil, mille aluseks sel ajajärgul oli Malpensa lennujaama haldamine sõmlennujaamana (*hub*), mis nõudis omakorda maapealse käitluse teenuste juhtimist, järelevalvet ja haldamist (samalaadset Frankfurti ja Viini lennujaamaga).
- (106) Lisaks sellele rõhutab SEA asjaolu, et ettevõtja majandusliku loogika hindamisel tuleb võtta arvesse maapealse käitluse teenuste turu eripärasid. Esiteks väidab SEA, et maapealse käitluse teenuste osutamine on väga väikese kasumimarginaaliga tegevus ning et seda asjaolu võimendas veelgi turu konkurentsile avamine – tegemist on majandustegevusega, mille tootlus on väike ja mis võib olla isegi kahjumit tootev. Lihtsamalt öeldes on isegi väikest kasumit teenida tavaliselt sellistel ettevõtjatel, kellel on (tavaliselt rahvusvaheline) võrgustik, mis võimaldab neil jagada ettevõtlusriske mitme teenindamiskoha vahel. Mitmes lennujaamas tegutsemine võimaldab näiteks hüvitada kahjumit, mis tekib sellistes riikides, kus töösuhteid reguleeriv õiguslik või lepinguline raamistik on rangem, paindlikumate eeskirjadega riikides kantavate väiksemate kulude abil. Ettevõtjatel, kes teenivad kasumit ülemaailmsel tasandil, on rahvusvahelised võrgustikud, mille abil tekib märkimisväärne sünergia tänu ülemaailmselt kohaldatavatele ja ainuõigust hõlmavatele kokkulepetele, kesksel haldussüsteemil, investeeringute mastaabiefektile, kindlale lennukompaniile või piiratud, kuid kindlatele lennuetappadele orienteeritud turuosale ja sama lennukompanii mitmes lennujaamas teenindamise võimalusele.
- (107) SEA väitel on pakkumine turul ebahütlane, kuivõrd sama teenust võivad pakkuda ettevõtjad, kelle laad, teenindusmahud, vastutusala ja tegevusvaldkonnad on väga erinevad – eraldatud raamatupidamisarvestusega ja eraldi ettevõtjaid hõlmavad lennujaamade haldusettevõtted, kolmandatest isikutest ettevõtjad (sealhulgas võib eristada siseriiklikus võrgustikus ja rahvusvahelises võrgustikus tegutsevaid ettevõtjaid ning väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid), lisaks eespool loetletule ka lennukompaniid, kes teenindavad oma lennukeid ise.
- (108) Seega ei tohiks komisjon jätta arvesse võtmata maapealse käitluse teenuste turu eripärasid ning jätta ettevõtja SEA Handling arengut võrdlemata teiste samalaadsete ettevõtjate olukorraga. Üldisest arengust rääkides ning arvestades, et maapealse käitluse teenuste turg on väga väikese tootlusega majandussektor, leiab SEA, et võttes arvesse ettevõtja SEA Handling äärmiselt madalat kasumlikkust ning väga halvasti tasakaalustatud kulude struktuuri, ei saa üldise keerulise konjunktuuri olukorras ettevõtja kasumlikkuse taastamine toimuda iseenesest ja kiiresti, seega ei ole midagi üllatavat selles, et esialgselt kindlaksmääratud tähtaegu tuli pikendada.
- (109) Seetõttu ei nõustu SEA väitega, mille kohaselt oleks ettevõtja pidanud pärast seda, kui ettevõtja SEA Handling kahjumi katmine kavandatud kolmeaastase perioodi jooksul ei õnnestunud, muutma oma strateegiat, mis seisnes maapealse käitluse teenuste eraldamises. Sellega seoses rõhutab SEA, et tehtud otsuseid ei olnud võimalik iga aasta järel muuta, kuna maapealse käitluse teenuste sektori, nagu ka muude lennundussektori valdkondade arengut suunatakse mitmeaastaste kavade alusel ning tehtud valikute asjakohasust on võimalik tõhusalt hinnata vaid pikaajalises perspektiivis.

- (110) Ettevõtja SEA Handling majandustulemuste võrdlemise kohta teiste ettevõtjate omadega märgib SEA, et ainus tegelikult võrreldav ettevõtja on ettevõtja [...], kuivõrd ka selle ettevõtja puhul on tegemist maapealse käitluse teenuseid pakkuva ettevõtjaga, mis tegutseb mitme eraldi ettevõtteks. SEA märgib, et ka ettevõtja [...] maapealse käitluse teenuste osa oli aastatel 2004–2006 kahjumis, negatiivsed majandustulemused jätkusid ka järgmistel aastatel ja kahjum tundub jätkuvat ka lähiaastatel.
- (111) Oma ettevõtlusmudelit arvestades (sõlmlennujaam (*hub*)) kinnitab SEA, et ta saab kasutada teenindamiseks ettevõtjat, kes on suuteline pakkuma kõiki nõutavaid maapealse käitluse teenuseid vastavalt kõrgetele kvaliteedinõuetele. SEA kinnitab, et ettevõtja SEA Handling on ainus ettevõtja, kes täidab tema vajadused, kuivõrd teistel turul tegutsevatel ettevõtjatel ei ole piisavaid materiaalseid, majanduslikke ja eeskätt personaliressursse, et tagada kõikide SEA ärimudeli puhul nõutavate teenuste osutamine.
- (112) Lisaks sellele kinnitab SEA, et lisaks ettevõtja enda huvidele oli ta ka õiguslikult kohustatud sellise valiku tegema, kuivõrd riigi õigusaktides on sõnaselgelt sätestatud, et lennujaama käitaja on vastutav maapealse käitluse teenuste häireteta osutamise eest.
- (113) Pealegi töö Itaalia turu pigem täielik kui osaline konkurentsile avamine kaasa varasemast suuremad kulud lennujaamade käitajatele, kellel on kontrolliasutuste ees ka kohustus tagada erimeeskondade olemasolu hädaolukordade ja ootamatute sündmuste puhul. Ettevõtjal ei ole mingeid vahendeid, et kohustada uusi ettevõtjaid täitma n-ö valvekohustusi, kuna kõnealuseid kohustusi saab seada vaid hankemenetluse spetsifikaadis teenuseosutaja valimisel turu osalise konkurentsile avamise korral.

SEA tegevuse majanduslik loogika

- (114) Vara eraldamise ja tütarettevõtjasse SEA Handling üle kandmise eesmärk ei olnud üksnes Euroopa Liidu õigusaktide nõuete täitmine, vaid samaaegselt ka turu konkurentsile avanemisega tekkinud uute arenguvõimaluste ärakasutamine. SEA väitel pidi vara eraldamine võimaldama paremini täita mõlema ettevõtja tõhususe ja kasumlikkuse parandamiseks vajalike strateegiaid ning kasutada vajadusel ära võimalusi sõlmida partnerluslepinguid välispartneritega.
- (115) SEA kinnitab lisaks sellele, et maapealse käitluse teenuste osutamisest loobumine oleks suurendanud ettevõtja kulusid, kuivõrd tal oli kohustus tagada teenuste haldamine hädaolukorras ja ootamatute sündmuste korral. SEA hinnangu kohaselt oli mastaabiefektist tulenev kokkuhoid 2003. aastal ligikaudu 10,7 miljonit eurot ja 2010. aastal 8,7 miljonit eurot, mis saavutati tänu ettevõtja SEA Handling madalatele personalikuludele valvekohustuse täitmisel selle asemel, et luua ja hoida ülal eraldi meeskonda.
- (116) SEA meenutab, et ettevõtja SEA Handling kulustruktuur oli alates ettevõtja asutamisest olnud koormatud, kuna see sisaldas erakorralisi kulusid ning selle eesmärk oli muuta maapealse käitluse teenus esmalt elujõuliseks ja seejärel kasumlikuks. Sellega seoses kinnitab SEA, et ta koostas seetõttu intensiivse ümberkorraldus- ja säästukava, mis hõlmas samuti eesmärki leida võimaluse korral strateegiline partner, kes oleks võimeline kõnealuseid eesmärke saavutama.
- (117) SEA kinnitab, et ta korraldas 2001. aasta mais hankemenetluse, et leida üks või mitu ettevõtjat, kes saaksid ettevõtja SEA Handling vähemusosanikuks – kõnealusele hankemenetlusele esitas pakkumusi suur osa kõnealuses sektoris tegutsevatest ettevõtjatest. Pärast esitatud dokumentide ja pakkumuste analüüsi alustas SEA samal 2001. aastal läbirääkimisi ettevõtjaga [...], kes oli esitanud kõige huvipakkuvama partnerluspakkumuse. Kuigi läbirääkimised jõudsid küllalt kaugesse etappi ja oli juba välja töötatud ettevõtja SEA Handling ühine taastamiskava, otsustas SEA haldusnõukogu oma 10. septembri 2002. aasta istungil mitte võtta vastu kõnealuse ettevõtja pakkumust, pidades seda [...]. SEA nõustub sellega, et läbirääkimiste ebaõnnestumine muutis ebatõenäoliseks ettevõtja SEA Handling kasumlikkuse taastamise esialgselt ettenähtud ajavahemikul, kuna strateegilise vähemusosaniku leidmine oli selle juures määrava tähtsusega.
- (118) SEA kinnitab samuti, et 2008. aasta aprillis alustas ta uut ettevõtja SEA Handling osalise müügi menetlust, mis ei olnud samuti edukas, kuigi üks rahvusvaheline suurettevõtte näitas esialgu selle vastu üles huvi.
- (119) SEA rõhutab, et ettevõtja SEA Handling saneerimiskavas võeti eeskätt arvesse kontserni esialgselt valitud tegutsemismudelit (sõlmlennujaam) ning et kava põhines keskpikal/pikal perspektiivil, mis oli kohane majandusliku kasumlikkuse saavutamiseks kõnealust laadi tegevusega seotud finantskohustuste puhul. Sellega seoses rõhutab SEA, et direktiivis 96/67/EÜ on nähtud ette, et kui maapealse käitluse teenuse osutajate arvu piiratakse, valitakse need erimenetluse abil seitsmeks aastaks, tunnistades seega kaudselt, et lühemad ajavahemikud ei võimalda ettevõtja tööd piisavalt hästi kavandada ja saavutada oodatud majanduslikku kasumlikkust.

- (120) Täpsemalt hõlmab kõnealune kava toiminguid, mille eesmärk on töövõljaluse taastamine ning personalikulude järkjärguline vähendamine. Eesmärgid saavutatakse kvalitatiivsete meetmete abil, mis hõlmavad maapealse käitluse teenuste osutamise viise, ning kvantitatiivsete meetmete abil, mis hõlmavad töötajate arvu muutmist. Ümberkorraldamiskava hõlmab esmalt SEA kontserni konsolideeritud äriplaani aastateks 2002–2006, milles on kindlaks määratud strateegia ja eesmärgid, ning meetmeid, mida võetakse maapealse käitluse teenuste kasumlikkuse taastamiseks. Teiseks hõlmab ettevõtja SEA Handling 29. juulil 2003 vastu võetud äriplaani 2003–2007 ümberkorralduskava, mille eesmärk on edendada teenuste, struktuuride ja inimressursside tõhusust vastavalt kõnealuse majandussektori eripäradele. SEA lootis taastada maapealse käitluse teenuste kasumlikkuse kolme aasta jooksul, seega 2005. aastaks või hiljemalt 2007. aastaks.
- (121) Seetõttu ei nõustu SEA komisjoni väidetega, et kontserni äriplaanis puudub ettevõtja SEA Handling kasumlikkuse taastamiseks kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus ning et puudub ettevõtja SEA Handling enda üksikasjalik äriplaani, mis selgitab ettevõttes rakendatud kokkuhoiukava strateegiat ja selle kava järkjärgulist elluviimist.
- (122) SEA on seisukohal, et peamiste majandusnäitajate positiivne areng ajavahemikul 2003–2004 on julgustav ning tõendab SEA otsuste asjakohasust. Ta leiab, et aastate 2003–2007 äriplaanis seatud eesmärgi jõuda 2005. aastaks kindla kasumini ei saavutatud seetõttu, et toimus mitmeid sündmusi, mis avaldasid ettevõtja SEA Handling majanduslikule olukorrale negatiivset mõju. SEA mainib sellega seoses SARSi levikut aastatel 2002–2003 ja Iraagi sõja algust 2003. aastal, rahvusvahelise terrorismiohu suurenemist, maapealse käitluse teenustele avaldatavat järjest tugevama hinnasurvet 2006. aastal, eriti pärast seda, kui Malpensa lennujaamas asusid tööle uued teenuseosutajad, eeskätt Aviapartner, kelle tegevuse tulemusena langetati mitme varasema kokkuleppega sätestatud teenuste hindu, näiteks teiste hulgas kokkulepe Alitaliaaga (ühiku hind vähenes 6 % võrra); Alitalia lennukompanii 2007. aasta otsus loobuda teenuse kasutamisest (*de-hubbing*) Milano Malpensa lennujaamas, mille mõju avaldus täiel määral alates 2008. aasta aprillist ning Islandi Eyjafjallajökulli vulkaani tuhapilve levimist 2010. aastal.
- (123) Ettevõtja SEA Handling majandusnäitajate halvenemise tõttu ajavahemikul 2006–2007 ning pärast Alitalia otsust loobuda sõmlennujaama teenuste kasutamisest (*de-hubbing*) pidi SEA otsustama, kas jätkata alustatud ärimudeliga, ajakohastades vajaduse korral ettevõtja SEA Handling kasumlikkuse taastamise kava. 2007. aastal otsustas SEA alustada uuendusliku ärimudeli *self-hub* või *virtual hub* väljaarendamist ning kinnitas seega oma strateegilist valikut jätkata ettevõtja SEA Handling kokkuhoiustrateegiat ja ümberkorraldamist, kinnitades ühtlasi, nagu ka eelmise ärimudeli puhul, maapealse käitluse teenuste olulisust oma projektides. Otsus oli ilmselt põhjendatud juba saavutatud tulemustega töövõljaluse ja töötajate arvu vähendamise valdkonnas, samuti ka asjaoluga, et varasema kogemuse põhjal oli kasumlikkuse saavutamine võimalik, ja lõpuks tõdemusega, et mis tahes muu lahendus, sealhulgas välise teenuseosutaja kasutamine, ei kõrvaldaks 2003. aastast püsinud takistusi.
- (124) SEA väitel oli kahjumi katmine endiselt põhjendatud, sest kolmandate ettevõtjate kasutamine teatud valveteenuste osutamiseks ei olnud majanduslikult otstarbekas (väliste teenuseosutajatega seotud kulud olid suuremad kuludest, mille puhul kasutati ära kontsernisest sünergia) ega ka praktiliselt võimalik (kuivõrd puudusid kolmandad teenuseosutajad, kes oleksid suutnud pakkuda kõiki maapealse käitluse teenuseid, lisaks sellele tuleb Milano lennujaamades tegutsevate ettevõtjate puhul märkida asjaolu, et mitmetel puhkudel esines probleeme teenuste usaldusväärsuse ja kvaliteediga).
- (125) Kolmandate isikute pakumiste elujõulisusega seoses mainib SEA esmalt, et kuigi teatud kolmandatele teenuseosutajatele (nagu Aviapartner) oli 2006. aastal väljastatud tegevusluba kõigi maapealse käitluse teenuste osutamiseks Milano lennujaamades, oli tegelik olukord märkimisväärselt erinev. SEA hinnangul ei ole ENACi kasutatav tegevuslubade väljastamise standardmenetlus asjakohane, sest selle käigus jälgitakse tihti peale vaid seda, kuivõrd täpselt vastab maapealse käitluse teenuseid osutav ettevõtja kogu kontserni tegevuse jaoks seatud tingimustele, ning ei arvestata tegelikku teenusemahtu, mida kõnealune ettevõtja võib kindla lennujaama jaoks pakkuda. SEA leiab samuti, et lennujaama käitajana oleks ta pidanud olema kaasatud maapealse käitluse teenuseid osutavatele ettevõtjatele tegevuslubade väljastamise menetlusse, et vältida kolmandate teenuseosutajate häirete või puudujääkide tulemusel tekkivaid probleeme olukorras, kus tal pole õigust rikkujaid karistada. SEA väitel on 19. jaanuaril 2011 vastu võetud ENACi uues põhimääruses sätestatud, et lennujaama käitajad esitavad põhjendatud arvamusel tegevusloa saaja menetluste ja normide vastavuse kohta kehtivatele nõuetele.
- (126) Teiseks leiab SEA, et ükski kolmandast isikust teenusepakkuja ei oleks suutnud realselt pakkuda kõiki nõutavaid teenuseid, sest nende äristrateegia keskendus ja keskendub siiani üksnes kõige suurema kasumlikkusega teenustele.
- (127) Kolmandaks, aktiivsetel teenuseosutajatel oleksid tekkinud võlgnevused ettevõtja SEA Handling ees, kes oleks tihti peale pidanud sekkuma hädaolukordade puhul kõnealuste teenuseosutajate puudujääkide likvideerimiseks ning oleks lõpuks olnud sunnitud tasumata võlasummad kohtu kaudu välja nõudma.

- (128) Neljandaks, erinevalt komisjoni väidetust ei olnud Milano lennuväljadel tegutsevad peamised konkureerivad teenuseosutajad ATA Handling ja Aviapartner kasumit teenivad ettevõtjad. ATA Handling teatas ajavahemikul 2003–2005 kahjumist, mis SEA hinnangul oli vähemalt Milano lennuväljadel väidetust suurem. Aviapartneri puhul leiab SEA, et vaatamata kasumile, mida ettevõtja teenis kogu teenindatavate lennujaamade võrgustiku pealt kokku, tuleb pidada tõenäoliseks, et Milano lennujaamades osutatud teenustega seoses kandis ettevõtja kahjumit.
- (129) Ettevõtja SEA Handling majandustulemuste hindamise kohta (mis oleks võinud otsust teises suunas mõjutada) toob SEA välja asjaolu, et maapealse käitluse teenuste valdkonnas saab ettevõtluse alaste valikute mõju hinnata üksnes pikas perspektiivis ning et seetõttu oleks SEA tehtud valikut olnud võimalik mõistlikult muuta alles mitme aasta pärast, eriti kui võtta arvesse esimese kolme aasta jooksul saavutatud julgustavaid tulemusi, mille positiivset mõju suutsid väidetavalt väärata vaid välised sündmused, mis toimusid SEA kontserni tegevusest sõltumatult.
- (130) Majandustulemuste raamatupidamisarvestuse kohta märgib SEA esmalt, et erinevalt Euroopa teistest teenuseosutajatest saavutati ettevõtja SEA Handling tulemused ilma maapealse käitluse teenuste doteerimiseta, kusjuures ettevõtja SEA Handling osutas teenuseid kokkuleppehindadega (ja mitte turuhinnast juhinduvate hindadega), nii et nende kasumlikkus oli teiste teenuseosutajatega võrreldes oluliselt suurem. Lisaks sellele täpsustab SEA, et ettevõtja SEA Handling on ainus Milano lennujaamades tegutsev maapealse käitluse teenuste osutaja, kes maksab lennujaama käitajale regulaarselt tasu ühise taristu kasutamise eest, ning et ettevõtja SEA Handling oleks juba kasumis (2011. aastal), kui ta samalaadset teiste Milano lennujaamades tegutsevate teenuseosutajatega ei tunnustaks lennujaama käitaja õigust sellist tasu saada. Ja lõpuks mainib SEA asjaolu, et maapealse käitluse teenuste osutamise bilansis ei võeta arvesse kulusid, mis tulenevad tsentraliseeritud taristu haldamisest, nagu see toimub teiste võrreldavas olukorras olevate teenuseosutajate puhul. Kui ettevõtja SEA Handling tegevuse puhul arvestatakse neid kindlaksmääratud tariifiga toiminguid, oleks sellest tulenev täiendav tulu ligikaudu 70 miljonit eurot aastas. Näitena toob SEA välja ettevõtja [...], kes kajastab oma maapealse käitluse teenuste bilansis tulusid, mis pärinevad tsentraliseeritud taristu haldamisest, kusjuures kõnealused tulud ei ole toodud ei maapealse käitluse toimingute ammendavas loetelus direktiivi 96/67/EÜ lisas A ega dokumendis „IATA Standard Ground Handling Agreement”. SEA leiab, et samamoodi käitluses oleks ta ajavahemikul 2005–2009 saanud tegevuskasumit, mille suurus oleks jäänud vahemikku –9 miljonit eurot kuni +8 miljonit eurot (võrreldes tegeliku tulemiga, mis jäi vahemikku –42,5 eurot kuni –23,2 miljonit eurot), mis oleks tähendanud tegevuskahjumi keskmist vähenemist 100 % võrra.
- (131) SEA kinnitab, et ta on suuteline otsustavalt taastama maapealse käitluse teenuste kasumlikkuse 2012. aastaks tänu järjepidevusele, mis ümberkorralduskava elluviimist iseloomustab. Seejuures on kõnealune kava asjakohane ning vastab kavale, mida võib eeldada turutingimustes tegutsevalt erainvestorilt. SEA leiab, et ta võib näiteks uuesti alustada strateegilise partneri otsimist maapealse käitluse teenuste osutamiseks, et samaaegselt arendada omaenda tegevust kõnealuses valdkonnas, suunates seda ka Milano lennujaamades väljapoole ning võimalik, et laiendades oma tegevust kitsamatele teenustele, mida ta seni ei ole pakkunud.
- (132) SEA juhib tähelepanu asjaolule, et hoolimata finantsanalüütikute korduvatest soovitudest on mitmed SEA-ga võrreldavad lennujaama käitajad, sealhulgas ettevõtjad, kes on suuremad kui ettevõtja [...], sõnaselgelt välistanud võimaluse lõpetada maapealse käitluse teenuste osutamise, mis annab tunnistust sellise majandamismudeli asjakohasusest.

5.2. [...]

- (133) Kokkuvõtlikult teatab ettevõtja [...], et maapealse käitluse teenuste sektoris on võimalik tegutseda kasumlikult, vaatamata madalale kasumimarginaalile. Ettevõtja [...] juhib tähelepanu asjaolule, et personalikulud moodustavad märkimisväärse osa iga teenuseosutaja kogukuludest, moodustades tõenäoliselt ligikaudu 60–70 % kogukäibest, ning et seetõttu on äärmiselt oluline ettevõtja tegevust hoolikalt juhtida, eeskätt planeerimise teel.
- (134) [...] on seisukohal, et kõnealusele sektorile on iseloomulik mastaabiefekt, st kulu reisija kohta reisijate arvu suurenedes väheneb. [...] väidab seoses sellega, et optimaalne kulu reisija kohta saavutatakse siis, kui teenuseosutaja teenindab 8–9 miljonit reisijat aastas ning ettevõtja SEA Handling ületab seda taset olulisel määral, teenindades ligi 22 miljonit reisijat kahes lennujaamas, kusjuures tema turuosa on pidevalt üle 70 %.
- (135) [...] toob näiteks ettevõtja SAGAT Handling, kes on kõnealusel turul tegutsev kasumlik ettevõtja, kes teenindas 2009. aastal 2,5 miljonit reisijat, kusjuures personalikulud moodustasid 55 % ettevõtja kogukäibest. Veel nimetati ettevõtjaid Fraport Ground Services Austria, Swissport ja Menzies.
- (136) [...] on seisukohal, et ettevõtja SEA Handling kahjumlikkuse põhjuseks olid liiga suured personalikulud. Ajavahemikul 2002–2008 moodustasid need püsivalt enam kui 85 % ettevõtja kogukäibest, mis ei ole ettevõtja [...] arvates vastuvõetav. See asjaolu on ettevõtja [...] jaoks seda enam üllatav, et ettevõtjal SEA Handling tundub olevat juurdepääs „Cassa Integrazionele”.

- (137) Ettevõtja [...] juhib komisjoni tähelepanu asjaolule, et ei saa välistada võimalust, et ettevõtja SEA Handling on saanud veel muudki eri vormis abi. Esmalt nimetab ettevõtja [...] asjaolu, et selliseid teenuseid, nagu lennukite suunamine ja pukseerimine, jäätõrje ja reisijate vedu lennuväljal (bussiteenus) osutab SEA, samas kui ettevõtja SEA Handling tegeleb nende teenuste müügiga oma klientidele. Ettevõtja [...] väljendab kahtlusi sellise tegevuse õiguspärasuses, kuivõrd nende teenuste eest ettevõtjale SEA Handling arvete esitamise süsteem ei ole läbipaistev.
- (138) Samamoodi on võimalik, et SEA andis ettevõtjale SEA Handling täiendavat abi, andes tema käsutuse osa oma töötajatest. Kuivõrd puudus selge arvete esitamise süsteem, võib [...] arvates olla tegemist ebaseadusliku abi andmisega ettevõtjale SEA Handling.
- (139) Veel üks võimalus, kuidas SEA sai väidetavalt anda abi ettevõtjale SEA Handling, oli teha lennukompaniidele ühispakkumisi, pakkudes neile hinnaalandust tingimusel, et maapealse käitluse teenuseid osutab ettevõtja SEA Handling. Ajakirjanduses avaldatud teatud artiklite põhjal on ettevõtja [...] märganud, et peaaegu alati, kui SEA-l on õnnestunud asuda teenindama uut lennukompaniid, on maapealse käitluse teenuste osutajaks ettevõtja SEA Handling.
- (140) Lõpuks nimetas ettevõtja [...] maapealse käitluse teenuseid osutavate ettevõtjate kollektiivlepingut ametiühinguorganisatsioonidega. Ettevõtja [...] täpsustas, et kõnealust lepingut kohaldatakse kõikidele maapealse käitluse teenuste osutajate töötajate suhtes. Ettevõtja [...] väitel kohaldab ainult SEA jätkuvalt omaenda kollektiivlepingut, mis on nii pikemas kui lühemas perspektiivis SEA jaoks majanduslikult ja õiguslikult vähem soodne, seega ei vasta kõnealune leping kulusäästliku juhtimise põhimõttele.

6. ITAALIA AMETIASUTUSTE VASTUSED HUVIDATUD ISIKUTE MÄRKUSTELE

- (141) Itaalia ametiasutused esitasid oma märkused vastuseks ettevõtja [...] esitatud märkustele.
- (142) Esimese väite kohta, mis põhineb eeldusel, et maapealse käitluse teenuseid osutava ettevõtja kasumlikkus sõltub teenindatavate lendude arvust, seega teenust kasutavate reisijate arvust, kinnitavad Itaalia ametiasutused, et selline väide on lihtsustatud ja tuleneb abstraktselt hinnangust, mille puhul ei võeta arvesse SEA esitatud põhjendusi pikaajaliste majanduslike kaalutluste kohta. Selline mastaabiefektist tulenev kokkuvõtte ei saa Itaalia ametiasutuste väitel olla määravaks maapealse käitluse teenuseid osutava ettevõtja majandustulemuste arvestamisel. Eeskätt täpsustavad Itaalia ametiasutused, et sellise ettevõtja tulud ei ole kuidagi seotud teenindatavate reisijate arvuga, vaid sõltuvad üksnes teenindatavate lendude arvust ja tonnaazist.
- (143) Seoses erainvestori kriteeriumi kohaldamisega ei ole peamine küsimus selles, kas ettevõtja oleks võinud saada kasumit, mida ta tegelikult ühel või teisel põhjusel ei saanud, vaid selles, kas osanikul võis olla majanduslik huvi ettevõtjasse investeerida eesmärgiga oma investeeringu pealt kasvõi pikaajalises perspektiivis teenida, või eesmärkidel, mis on pigem strateegilised kui majanduslikud. Seda silmas pidades toetab tunnetatud võimalus kasumit teenida kõnealuse kriteeriumi kohaldamist.
- (144) Itaalia ametiasutused täpsustavad samuti, et teenindatavate lendude suur arv ei ole kasumi saamiseks piisav tingimus. Nad meenutavad eeskätt seda, et nagu nad juba varasemalt on maininud, on oluline pakkuda teenust suures lennujaamade võrgustikus.
- (145) Seejärel rõhutavad Itaalia ametiasutused asjaolu, et maapealse käitluse teenuseid osutav ettevõtja, kes ei ole seotud lennujaama käitajaga ja kellel ei ole ülekaalukat turuosa teatud konkreetsetes lennujaamades, võib järgida majandusstrateegiat, mis keskendub üksnes kasumlikeks peetavatele teenustele. Ettevõtja SEA Handling ei saa sellist strateegiat järgida, kuna tema tegevust juhib lennujaama käitaja, kellel on sektoripõhise haldusasutuse (ENAC) ees kohustus tagada Linate ja Malpensa lennujaamades pidevalt ja tõhusalt kõikide maapealse käitluse teenuste osutamine, mille ammendav loetelu on toodud direktiivis 96/67/EÜ, seega ei ole tal võimalik valida üksnes majanduslikult kõige kasumlikumaid teenuseid või osutada teenuseid üksnes teatavatel tundidel ööpäevas.
- (146) Itaalia ametiasutused ei nõustu väitega, mille kohaselt paljudel Euroopa maapealse käitluse teenuseid osutavatel ettevõtjatel on kõrged kasumimarginaalid. 2009. aastal teatasid seitse suuremat Itaalia turul tegutsevat teenuseosutajat kahjumist (SEA Handling ning Aviohandling, Flightcare, ATA Handling, Aviapartner, Marconi Handling ja SAGA). Üksnes SAGAT Handling, kelle osa Itaalia turul on väga piiratud, on teatanud kasumist, mida Itaalia ametiasutused peavad tagasihoidlikuks.

- (147) Seejuures, mis puutub ettevõtja SEA Handling majandustulemuste võrdlemisse mõne muu kõnealuses valdkonnas Itaalias või Euroopas tegutseva ettevõtjaga, nagu SAGAT Handling, Fraport Ground Services Austria, Swissport ja Menzies, siis leiavad Itaalia ametiasutused, et kõnealused ettevõtjad ei ole võrreldavad ettevõtjaga SEA Handling. Samuti leiavad nad, et toodud väited ei näita erainvestori kriteeriumile vastavuse hindamisel midagi ning et pigem tuleks seejuures uurida, kas on olemas teisi ettevõtjaga SEA Handling võrreldavaid ettevõtjaid, mille aktsionärid, seejuures isegi eraisikute investitorid on teinud samalaadseid valikuid kui SEA. Ettevõtja SAGAT Handling töökorraldus ei ole sama keerukuse astmega kui ettevõtja SEA Handling oma. Ettevõtjad Menzies Aviation ja Swissport on sõltumatud teenuseosutajad, kes tegutsevad rahvusvahelise võrgustikuna, nende majandusnäitajaid ei ole võimalik ettevõtja SEA Handling omadega sisuliselt võrrelda põhjustel, mida Itaalia ametiasutused on juba varem välja toonud.
- (148) Rääkides personalikulude ülemäära suurest osast ettevõtja SEA Handling kogukäibes võrreldes kogu sektoris tähtsatava keskmise osakaaluga ja sellest tulenevast väidetavast erainvestori kriteeriumile mittevastavusest, väidavad Itaalia ametiasutused, et selle väite puhul ei võeta arvesse eri teenuseosutajate vahelisi erinevusi. Eeskätt väidavad nad, et teenuseosutajad, kes samalaadselt ettevõtjaga SEA Handling on tekkinud maapealse käitluse teenuste osutamise ja lennujaama käitamise funktsioonide eraldamisel, on vähemalt oma esimeste tegevusaastate jooksul paratamatult kokku puutunud suuremate personalikuludega võrreldes uute turule tulnud ettevõtjatega.
- (149) Sellega seoses leiavad Itaalia ametiasutused, et kõiki maapealse käitluse teenuseid osutavate ettevõtjate puhul, kelle suhtes on lennujaama käitajal valdav mõju, peaks personalikulude keskmine osakaal kogukäibest olema määratud vahemikku 70–75 %. Selline kõrge personalikulude osakaal on tingitud asjaolust, et need ettevõtjad kasutavad kõrge kvalifikatsiooniga töötajaid, kes tunnevad hästi kõnealust valdkonda ja selle eeskirju ja menetlusi ning on suutelised pakkuma kogu maapealse käitluse teenuste valikut. Seda silmas pidades, isegi kui ettevõtjal võib olla huvi vähendada järk-järgult töötajate arvu, on lennujaama käitajast aktsionäril veelgi suurem huvi ühelt poolt säilitada kogunenud oskusteavet ja teiselt poolt integreerida maapealse käitluse teenuseid, millel on kontserni jaoks väga suur strateegiline tähtsus. Itaalia ametiasutused täpsustavad lisaks sellele, et uutel turule tulevatel ettevõtjatel ei tule kanda varasematest kokkulepetest tulenevaid ajaloolisi kulusid.
- (150) Itaalia ametiasutused tõid samuti välja töötajate osatähtsuse muutused kogukäibe suhtes, mis on oluliselt erinevad ettevõtja [...] esitatud andmetest ning millest ilmnevad positiivsed arengud ajavahemikul 2002–2011, seejuures on kõnealune osakaal 2010. aastal 80 % ning läheneb Itaalia ametiasutuste väitel maapealse käitluse teenuseid osutavate sõltumatute ettevõtjate keskmisele osakaalule, mis on veidi alla 70 %.
- (151) Väidetava täiendava abi kohta, millele ettevõtja [...] oma märkustes osutas, väidavad Itaalia ametiasutused, et tegemist on lihtsalt oletustega, millel puudub igasugune alus ja mis ei tugine vähimalgi kindlale tõendusmaterjalile.
- (152) Rääkides esmalt teenustest (lennukite suunamine, pukseerimine, reisijate vedu bussidega), mille puhul ettevõtja SEA Handling kasutab SEA teenuseid, märgivad Itaalia ametiasutused, et nende teenuste aluseks on turutingimustel sõlmitud rahalised alltöövõtulepingud, mida kajastavad klientide vedajatega sõlmitud lepingud ja ENACi väljastatud tegevusluba. Itaalia ametiasutused väidavad samuti, et juurdepääs kõnealuste teenuste osutamisele on diskrimineerimist välistavalt avatud kõikidele ettevõtjatele, kes seda taotlevad ning et alltöövõtu kasutamine teatud teenuste osutamiseks on Itaalia maapealse käitluse teenuste osutamisel tavapärane.
- (153) Mis puutub väitesse, mille kohaselt ettevõtja SEA Handling kasutab tasuta SEA töötajaid maapealse käitluse teenuste osutamiseks, väidavad Itaalia ametiasutused, et see on alusetu ning et pärast maapealse käitluse teenuste haru eraldamist kajastuvad kõik kõnealuste teenuste osutamiseks vajalikud toimingud ettevõtja SEA Handling kuludes.
- (154) Väite kohta, mille kohaselt SEA on väidetavalt pakkunud uutele transpordiettevõtetele Milano lennuväljal tegutsemiseks soodsamaid tingimusi (st hinnaalandust), kui need ettevõtjad eelistavad ettevõtja SEA Handling pakutavaid teenuseid konkureerivate ettevõtjate omadele, väidavad Itaalia ametiasutused, et see on täiesti alusetu, kuna selle kinnitamiseks ei ole esitatud ühtegi tõendavat dokumenti ning lisaks lükkab selle väite ümber asjaolu, et mitmed suured lennukompaniid, nagu Gulf Air Malpensa lennujaamas ning Air Malta, Air Baltic ja Carpatair on valinud Linate lennujaamas ettevõtjaga SEA Handling konkureerivate ettevõtjate osutatavad teenused.
- (155) Lõpuks, asjaolu kohta, et ettevõtja SEA Handling töötajate suhtes kohaldatakse SEA kollektiivlepingut ja mitte uut maapealse käitluse teenuste töötajate spetsiaalset kollektiivlepingut [...], kuigi viimati nimetatud leping on majanduslikult ja õiguslikult soodsam, juhivad Itaalia ametiasutused esmalt tähelepanu sellele, et sõltumata kõnealuse lepingu sisust ja selle kohaldamise tingimustest, ei ole esitatud väide käesoleva menetluse seisukohalt asjakohane, sest tegemist on sündmusega, mis on toimunud väljaspool käesoleva menetlusega hõlmavat ajavahemikku.

- (156) Itaalia ametiasutused märgivad, et igal juhul on tegemist kollektiivlepinguga, mis hõlmab ühist üldosa ja kolme spetsiifilist osa, mille suhtes on toimunud eraldi läbirääkimised töötajate asjaomaste esindusorganisatsioonidega, milleks on Assoaeroporti, Assohandlers ja Assocatering, seejuures kohaldab ettevõtja SEA Handling oma töötajate suhtes kõnealuse kollektiivlepingu üldosa ning spetsiifilisi organisatsiooniga Assoaeroportiga kokku lepitud eeskirju, kuivõrd ettevõtja SEA Handling ei saa taganeda kohustusest järgida ametiühinguorganisatsioonidega varasemalt sõlmitud lepinguid, nagu on sätestatud 4. veebruari 2002. aasta lepingus ametiühinguorganisatsioonidega⁽²⁷⁾: „Ettevõtja SEA Handling kohaldab Assoaeroporti ja ametiühinguorganisatsioonide vahel sõlmitud kollektiivlepingut”.

7. 28. Juunil 2012. AASTAL EDASTATUD TÄIENDAVID MÄRKUSED

- (157) Pärast 19. juunil 2012 toimunud koosolekut esitas Milano kohalik omavalitsus täiendavaid märkusi oma hinnangu kohta vaadeldavatele meetmetele, eeskätt „ettevõtja SEA Handling saneerimise kui SEA kontserni siseasja” kohta, SEA käitatavate lennujaamade arendamiseks rakendatava ärimudeli kohta ning vajaduse kohta eristada uurimismenetlusega hõlmatavaid eri ajavahemikke.

Ettevõtja SEA Handling saneerimine kui SEA kontserni siseasi

- (158) Esiteks kordavad Milano ametiasutused uuesti väidet, et SEA ei ole kunagi oma osanikke (Milano linna ja provintsi kohalikke omavalitsusi) kutsunud üles andma rahalist toetust. Vastupidi, kõnealused ametiasutused on saanud SEA kontsernilt märkimisväärsed dividende, mille suurus ajavahemikul 2002–2012 on 550 miljonit eurot.
- (159) Milano ametiasutuste väitel ei saa kuidagi kindlalt väita (vastupidi, seda tuleks täiel määral tõendada), et avaliku sektori asutused oleksid saanud veelgi suuremat tulu, kui SEA oleks otsustanud mitte saneerida maapealse käitluse teenuseid osutavat ettevõtjat ja usaldada kõnealuste teenuste osutamise sõltumatule teenuseosutajale. See on eeskätt seotud asjaoluga, et on keeruline leida kolmandast isikust teenuseosutajat, kes oleks soodsate hindadega suuteline osutama kõiki maapealse käitluse teenuseid, milleks SEA on lennujaama käitajana kohustatud, ning kes osutaks neid teenuseid järjepidevalt ja täies ulatuses kõikidele vedajatele ja reisijatele vastavalt kehtivatele eeskirjadele, samuti sellega, et keeruline on kontrollida teenuse kvaliteeti (see on oluline lennujaama konkurentsivõime tagamiseks ja vajaliku turuosa hõivamiseks, mida SEA rakendatav ärimudel on realselt võimaldanud tagada), lisaks sellega, et valitud ärimudel on olemuslikult seotud sõlmennujaamana toimiva lennujaama tegevusega, eriti pärast seda, kui Alitalia loobus Milano Malpensa sõlmennujaama kasutamisest (*de-hubbing*), ning vajadusega arendada välja ärimudel, mis vastab virtuaalse platvormi süsteemile (nn *self hub* või *virtual hub*). Milano kohalikele omavalitsustele ei ole teada ühtegi komisjoni (või sõltumatult eksperdilt saadud) hinnangut, mida saaks välja tuua nende väidete vaidlustamiseks.
- (160) Lõpuks leiavad Milano ametiasutused, et tuleb rõhutada asjaolu, et kuivõrd puuduvad SEA riiklikelt osanikelt pärinevad rahavood ning kuivõrd otsus saneerida ettevõtja SEA Handling vastab SEA strateegilistele eesmärkidele, tuleks kõnealuste meetmete käsitlemiseks riigiabina tõendada riigi osalust kõikides otsustes, mida tehti tekkinud kahjumi katmiseks kogu uurimisega hõlmatud ajavahemikul ning *a fortiori* kõnealuse perioodi teise osa kestel (alates 2007. aastast), mille kohta menetluse alustamise otsuses toodud väiteid (mida Milano kohalik omavalitsus on vaidlustanud) ei saa kohaldada.

SEA kontserni ärimudel

- (161) Milano ametiasutused osutavad veelkord valitud ärimudelile, mis seisneb selles, et maapealse käitluse teenuseid ei delegerita välisele teenuseosutajale, ning kordavad, et ärimodelis keskendutakse lennujaama arengule pikaajalises perspektiivis. Milano ametiasutuste väitel eelistatakse sellist lähenemist olukorras, kus asjaomane lennuväljasüsteem toimib sõlmennujaamana. Milano ametiasutuste väitel nõuab sellise lennuväljasüsteemi, mis põhineb sõlmennujaama lennuettevõtja (*hub-carrier*) tegevusel, või ka sõlmennujaamade süsteemi kõrge keerukusastmega struktuuri tõttu, et lennujaama käitaja osutaks ise teatud lennujaamateenuseid, sealhulgas maapealse käitluse teenuseid, et tagada lennujaama nõuetekohane toimimine. Milano ametiasutused toovad seejuures näiteks Frankfurdi, Viini ja Pariisi lennujaamad. Tehtud valik on põhjendatud järgmiste asjaoludega:
- a) SEA eesmärk on arendada Milano Malpensa lennujaama sõlmennujaamana ja see nõuab sõlmennujaamas tegutseva lennuettevõtja järjekindlat kontrollimist, järelevalvet ja maapealse käitluse teenuste haldamist, veelgi enam kehtib see väide „virtuaalse platvormi” rakendamise korral. Milano ametiasutuste väitel seisneb virtuaalse platvormi (*self-hub* või *virtual hub*) mudeli rakendamine lennujaama arendamises sõlmennujaama mudeli alusel, ilma et sellega seostuks kindel lennuettevõtja. Selle mudeli kohaselt peab lennujaama käitaja pakkuma vahetult võimalust kasutada lennujaama sõlmennujaamana ning koordineerib kõikide lennukompaniide saabuvaid ja väljuvaid lende, kusjuures kõnealused lennukompaniid kasutavad lennujaama sõltumata nende kompaniide vahelistest kokkulepetest sihtpunktide kohta;

⁽²⁷⁾ Komisjon eeldab, et Itaalia ametiasutused osutavad tegelikult eespool nimetatud 4. aprilli 2002. aasta ametiühingute lepingule.

- b) Euroopa mandriosa kõige suuremad ja suutlikumad sõmlennujaamad on valinud samalaadsed lahendused;
- c) valitud lahendus on asjakohane kaubavedude arendamiseks Milano lennujaamades, tegemist on valdkonnaga, kus konkurents Euroopa lennujaamade vahel on järjest tugevam ja kus lennujaama suutlikkus pakkuda huvi uutele lennukompaniidele on muude tegurite hulgas seotud pakutavate maapealse käitluse teenuste spetsialiseerituse astmega. SEA ärimudel on võimaldanud Milanosse suunatud kaubavedudega seotud tegevust jätkuvalt arendada, Milano kaubavedude maht on praegu Itaalia suurim ja Euroopas kuuendal kohal ning hõlmab kõige rohkem üksnes kaubavedudele keskenduvaid Kesk-Ida ja Kaug-Ida riikide lennukompaniisid (tegemist on kõige kiirema majanduskasvuga piirkondadega maailmas);
- d) kõnealune ärimudel oli kooskõlas ärimudeliga, mis valiti lennujaama käitava ettevõtja kapitali väärtuse tõstmiseks, pidades silmas selle ettevõtja võimalikku erastamist tulevikus.

Uurimismenetlusega hõlmatavate ajavahemike eristamine meetmete hindamiseks

- (162) Milano ametiasutused osutavad äriplaanile aastateks 2003–2007, mis esitati komisjonile pärast ametliku uurimismenetluse algatamist. Nende hinnangul tõendab kõnealune äriplaan, et SEA sekkumine kahjumi katmiseks oli vastavuses aruka investori tegevuspõhimõttega.
- (163) Milano ametiasutused leiavad samas, et ettevõtja SEA Handling äriplaani aastateks 2003–2007 analüüs pidi igal juhul näitama, et kõnealuse äriühingu saneerimine oli kooskõlas ühenduse suunistega raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta⁽²⁸⁾ (edaspidi „2004. aasta ümberkorraldamise suunised”), kuivõrd tütarettevõtja aitas oma saneerimisele märkimisväärselt kaasa; et rahaline sekkumine oli piiratud hädavajaliku minimaalse suurusega, mis oli vajalik maksejõuetuse vältimiseks vastavalt äriühingute suhtes kohaldatavatele õigusaktidele ning et ettevõtja SEA Handling oli saneerimiseks teinud kõik temast sõltuva, loovutades osa oma turuosast konkurentidele ja loobudes teatud tegevusest, mis ei kuulunud tema põhitegevuse hulka.
- (164) Milano ametiasutused meenutavad, et kuigi osanikul takistasid saneerimisega seotud eesmärgi ettenähtud viie aasta jooksul ellu viimast mitmed välised sündmused, mis olid seotud keeruliste tegutsemistingimustega ajajärgul, mil ettevõtja oma tegevust alustas (tegemist ei olnud alustava ettevõtjaga, vaid ettevõtjaga, mis loodi n-ö pereheitmise teel olemasolevast majandusraskustes tegevusharust), ning Itaalia maapealse käitluse teenuste turu täieliku konkurentsile avamisega, näitasid esimese (keerulise) etapi jooksul saavutatud tulemused, et ettevõtja SEA Handling saneerimine on realselt võimalik. Milano ametiasutused meenutavad samuti, et kõnealuse ajavahemiku lõpuks oli ettevõtja majanduslik olukord ja tootlus juba märkimisväärselt paremad kui 2002. aastal.
- (165) Saneerimise teise etapi kohta osutavad Milano ametiasutused SEA kontserni strateegilistele kavadele aastateks 2007–2012 ja 2009–2016. Viimati nimetatud kava kohaselt peaks ettevõtja jõudma kasumisse käesoleval aastal (2012). Kui komisjon peaks vaatamata esitatud tõendusmaterjalile jõudma vastupidisele seisukohale, leiavad Milano ametiasutused, et komisjon peaks üksikshaaval analüüsima kõiki ettevõtja SEA Handling kapitali suhtes tehtud sekkumisi, et veenduda abi olemasolus ning eriti selle seostatavuses Milano kohaliku omavalitsusega, mida kõnealune omavalitsus kindlalt eitab.

8. MEETME HINDAMINE EUROOPA LIIDU TOIMIMISE LEPINGU ARTIKLI 107 LÕIKE 1 TÄHENDUSES

- (166) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 alusel algatatud ametliku uurimismenetluse tulemusena ning võttes arvesse Itaalia ametiasutuste ja huvitatud poolte esitatud väiteid, leiab komisjon, et kõnealuste meetmete näol on tegemist riigiabiga, mis on siseturuga kokkusobimatu Euroopa Liidu toimimise artikli 107 lõike 1 kohaselt ja ebaseaduslik Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohaselt.
- (167) Otsusega seotud ajavahemiku kohta palus komisjon Itaaliale esitada teatud teabe, mida ta pidas vajalikuks selleks, et hinnata kõnealuste meetmete siseturuga kokkusobivust, nimetades menetluse alustamise otsuse punktis 2.1 ja jaotises 5 osutatud ajavahemikku. Jaotises 5 palus komisjon esitada ettevõtja SEA Handling 2002. aasta äriplaani ja selle hilisemad muudatused või mis tahes muud dokumendid, mis hõlmavad ettevõtja SEA Handling strateegiat ja ettevõtja kasumlikkuse taastamist, samuti ettevõtja SEA Handling majandustulemused läbivalt aastate 2002–2009 kohta, kahjumi katmise täpsed summad ja viisid ning eeskätt kõik andmed, mis hõlmavad aega 2005. aastast kuni praeguseni.

⁽²⁸⁾ ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.

- (168) Itaalia ametiasutustel paluti esitada oma märkused kogu ametliku uurimismenetlusega hõlmatava ajavahemiku kohta. Menetluse algatamise otsuse punktis 42 täpsustas komisjon seejuures, et sellega seoses peab komisjon vaatlema ajavahemikku 2002–2010, et kontrollida, kas kogu selle ajavahemiku kestel on ettevõtja SEA Handling saanud kahjumi katmise teel ebaseaduslikku riigiabi.
- (169) Kuivõrd Itaalia ametiasutused ei esitanud eespool nimetatud teavet kogu ajavahemiku kohta, mis oli sõnaselgelt mainitud menetluse algatamise otsuses, täpsustas komisjon 11. juuli 2011. aasta kirjas veelkord, milliseid dokumente ta palub esitada ning milline on vaadeldav ajavahemik.
- (170) Nimetatud kirja järel esitasid Itaalia ametiasutused eeskätt 15. septembri 2011. aasta kirjaga oma märkused ning andmed kuni 2010. aastani.
- (171) Lisaks märgib komisjon, et meetmed, mida täheldati ajavahemikul 2006–2010, on varasema ajavahemikuga samalaadsed, tegemist on majandusaasta kahjumi katmiseks tehtavate kapitalisüstidega, mida tegi sama ettevõtja samale ettevõtjale. Seetõttu tuleb käesoleva menetluse raames vaadelda neid meetmeid kogu asjaomase ajavahemiku kestel.
- (172) Eespool toodud põhjendustest lähtuvalt leiab komisjon, et vaadeldav ajavahemik hõlmab ajavahemikku ettevõtja SEA Handling asutamisest 2002. aastal kuni komisjoni ametliku uurimismenetluse algatamiseni 23. juunil 2010.
- (173) Käesolev otsus hõlmab esmajärjekorras küsimust, kas ettevõtjat SEA Handling võib käsitleda raskustes oleva äriühinguna 1999. aasta⁽²⁹⁾ ja 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste tähenduses (vt jaotis 8.1). Seejärel käsitleb komisjon küsimust, kas vaadeldavad meetmed kujutavad riigiabi ettevõtjale SEA Handling Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (vt jaotis 8.2), ja lõpuks seda, kas sellist abi võib pidada siseturuga kokkusobivaks (vt jaotis 8.3).

8.1. ETTEVÕTJA SEA HANDLING MAJANDUSRASKUSED

1999. aasta ümberkorraldamise suunised

- (174) 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 5 on sätestatud, et äriühingut loetakse raskustes olevaks juhul, kui ta on kaotanud üle poole oma kapitalist ja üle veerandi sellest kapitalist viimase 12 kuu jooksul või kui ta vastab siseriikliku õiguse kohaselt maksejõuetusmenetluse kohaldamise kriteeriumidele.
- (175) 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 6 on sätestatud, et raskustes oleva äriühingu tavatunnused on suurenev kahjum, vähenev käive, kasvav laoseis, ülevõimsus, kahanev rahakäive, kasvav võlg, suurenevad intressinõuded ning vähenev või puuduv varade puhaskäive.
- (176) Üldkohus on varasemalt otsustanud, et asjaolu, et 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 6 on mainitud suurenevat kahjumit, ei saa takistada komisjonil rahaliste raskuste näitajana arvesse võtmast asjaolu, et kahjumit saadi mitmel järjestikusel aastal, isegi kui kahjum ei olnud suurenev⁽³⁰⁾. Komisjon leiab, et ettevõtja SEA Handling rahalised raskused 2002. aastal, st aastal, kui tehti otsus esimene kapitalisüsti kohta, on ilmsed. Ajavahemikul 2003–2004 ettevõtja olukord märkimisväärselt ei paranenud. Ettevõtja kandis suuri kahjumeid, mille tulemusena tõusis kogu tegevuskahjum kolme aastaga 140 miljonile eurole.
- (177) Üldkohus on samuti otsustanud⁽³¹⁾, et kapitali märkimisväärne vähenemine on väga tõsine tegur, mis annab tunnistust sellest, et ettevõtja on raskustes. Komisjon leiab, et ettevõtja püsiv kahjum, sellest tulenev kapitali märkimisväärne vähenemine ja käesoleva hinnangu objektiks olev SEA otsus kapitalisüstide tegemiseks selle kahjumi katmiseks näitavad selgelt, et ettevõtja oli suurtes majandusraskustes kogu vaadeldaval ajavahemikul. Seejuures tunnistab ka SEA ise dokumentides *Relazione e bilancio al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004*, et ettevõtja SEA Handling kahjum oli suurem kui kolmandik ettevõtja kapitalist.

⁽²⁹⁾ EÜT C 288, 9.10.1999, lk 2.

⁽³⁰⁾ Üldkohtu 3. märtsi 2010. aasta kohtuotsus (neljas koda) liidetud kohtuasjades T-102/07: Freistaat Sachsen (Saksamaa) ja T-120/07: MB Immobilien Verwaltungs GmbH ja MB System GmbH & Co. KG vs. komisjon, EKL 2010, lk II-585.

⁽³¹⁾ Üldkohtu 11. septembri 2012. aasta kohtuotsus kohtuasjas T-565/08: Corsica Ferries vs. komisjon, EKL 2005, lk II-2197, punkt 105.

- (178) Üldkohus on samuti otsustanud ⁽³²⁾, et 1999. aasta ümberkorraldamise suunistes toodud majandustegurite loetelu, mis võivad näidata, et ettevõtja on raskustes, ei ole ammendav. Ettevõtja SEA Handling puhul märgib komisjon, et ettevõtja võlg on suurenenud, kasvades 2002. aasta 250,3 miljonilt eurolt 310,6 miljonile eurole 2003. aastal ning vähenedes mõnevõrra 2004. aastal, jõudes 259,3 miljonile eurole. Ka ettevõtja SEA Handling varade puhasväärtus on vähenenud, kahanedes 2002. aasta 35,1 miljonilt eurolt 34,8 miljonile eurole 2003. aastal. Need näitajad toovad esile majandusraskused, milles ettevõtja oli 2002. ja 2003. aastal.
- (179) Lisaks sellele märgib komisjon, et dokumendis *Relazione e bilancio al 31 dicembre 2003* on käsitletud ettevõtja SEA Handling negatiivseid majandustulemusi, mille kohaselt ettevõtja kulud on tema turuosaga võrreldes liiga suured, vaatamata osalisele kasumile, mis tulenes tööjõudu hõlmavatest kokkulepetest. Maapealse käitluse teenuste mahu uue vähenemise perspektiiv lähiaastatel ei võimalda ettevõtjal saavutada majanduslikku stabiilsust kindlaksmääratud tähtaja jooksul. Dokumendis *Relazione e bilancio al 31 dicembre 2004* on osutatud, et ettevõtja SEA Handling elujõulisuse taastamine lähiaastatel on jätkuvalt keeruline, selle põhjuseks on ka konkurentsiolukorra teravnemine turul uute teenuseosutajate turule saabumise tulemusena. Samalaadseid märkusi hõlmab ka dokument *Relazione e bilancio al 31 dicembre 2005*.
- (180) Lõpuks märgib komisjon, et asjaolu, et ettevõtja oli raskustes esimese kapitalisüsti tegemise ajal, on mitmel puhul tunnistanud ka Itaalia ametiasutused ja SEA ⁽³³⁾ ning seda on mainitud mitmetes komisjonile esitatud äriplaanides. Selle tuvastamiseks piisab sellest, kui märkida, et dokumendis *Piano aziendale consolidato 2002–2006* nähti ette maapealse käitluse teenuste elujõulisuse järkjärguline taastamine alates 2003. aastast (lk 31). Ettevõtja SEA Handling on ka ise kinnitanud oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta, et ta ei olnud suuteline katma oma ajavahemikul 2003–2005 deklareeritud kahjumit. Kui SEA ei oleks kõnealust kahjumit katnud, oleks ettevõtja muutunud maksejõuetuks.

2004. aasta ümberkorraldamise suunised

- (181) Komisjon märgib, et raskustes oleva äriühingu määratlus on 2004. aasta ümberkorraldamise suunistes jäänud peaaegu samaks. 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punktid 5 ja 6 on muutunud 2004. aasta ümberkorraldamise suunistes punktideks 10 ja 11.
- (182) Täiendavalt on 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 11 täpsustatud, et isegi kui ei esine ühtegi punktis 10 loetletud tingimust, võib äriühingut siiski lugeda raskustes olevaks, eriti juhul kui eksisteerivad tavapärased raskustes oleva äriühingu tunnused, näiteks suurenev kahjum, vähenev käive, kasvav laoseis, ülevõimsus, kahanev rahakäive, kasvav võlg, suurenevad intressinõuded ning vähenev või puuduv varade puhasväärtus.
- (183) Komisjon märgib, et ajavahemikul 2004–2010 ei ole ettevõtja võlakoorem oluliselt vähenenud ega varade puhasväärtus suurenenud. Lisaks sellele on ettevõtja SEA Handling kogu ajavahemiku 2004–2010 jooksul kandnud kahjumit. Olukord halvenes 2007. aastal, kui ettevõtja teatas enam kui 59 miljoni euro suurusest kahjumist, millele järgnes 52,4 miljoni euro suurune tegevuskahjum 2008. aastal. Ajavahemikul 2004–2010 vähenes ka ettevõtja kogukäive 2004. aasta 177,4 miljonilt eurolt 125,9 miljonile eurole 2010. aastal. Seejuures tehti ettevõtjale SEA Handling ajavahemikul 2004–2010 kapitalisüste enam kui 270 miljoni euro eest.
- (184) Mõnest Itaalia ametiasutuste esitatud dokumendist ilmneb, et ettevõtja SEA Handling oli majandusraskustes isegi pärast 2004. aastat. Ettevõtja SEA Handling haldusnõukogu 31. mai 2007. aasta koosoleku protokollist selgub näiteks, et ettevõttes tuleb läbi viia oluline ümberkorraldus, mis näitab, et varasemalt võetud meetmed ei olnud ettevõtja majandusraskuste lahendamiseks piisavad. Niisamuti on ettevõtja SEA Handling haldusnõukogu 21. detsembri 2006. aasta koosoleku protokollis märgitud ühe nõukogu liikme sõnavõtt, kes märkis korduvalt, et ettevõtja SEA Handling olukord on äärmiselt murettekitav (*seriamente allarmante*).
- (185) Nimetatud asjaoludest ilmneb, et ettevõtjat SEA Handling tuleb käsitleda raskustes oleva äriühinguna ümberkorraldamise suuniste punkti 11 tähenduses, milles on sätestatud, et äriühingut võib käsitleda raskustes olevana „juhul kui eksisteerivad tavapärased raskustes oleva äriühingu tunnused, näiteks suurenev kahjum, vähenev käive, kasvav laoseis, ülevõimsus, kahanev rahakäive, kasvav võlg, suurenevad intressinõuded ning vähenev või puuduv varade puhasväärtus”.

⁽³²⁾ Vt märkust 32.

⁽³³⁾ Näiteks Itaalia ametiasutuste 14. novembri 2011. aasta märkuste lisa 12.

- (186) Eelnevat silmas pidades ei ole komisjonil kahtlusi selles, et ettevõtjat SEA Handling võib ajajärgul, kui tehti otsus meetmete rakendamiseks, käsitleda raskustes oleva äriühinguna. Väide on seda enam põhjendatud, et maapealse käitluse teenuste olukord oli kahjumlik juba enne nende teenuste osutamise delegeerimist juriidilisele isikule SEA Handling 2002. aastal. Oluline ja pidev tulude ja kulude vahelise tasakaalu puudumine ning ettevõtja SEA Handling pidev kahjum võimaldavad käsitleda ettevõtjat SEA Handling raskustes oleva äriühinguna kogu vaatlusega hõlmataval ajavahemikul⁽³⁴⁾.

8.2. RIIGIABI OLEMASOLU

- (187) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.
- (188) Riikliku meetme käsitlemiseks riigiabina peavad samaaegselt olema täidetud järgmised tingimused: 1) kõnealune meede antakse riigi ressurssidest, 2) see meede on selektiivne ja annab majandusliku eelise, 3) kõnealune meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust⁽³⁵⁾.
- (189) Alljärgnevalt tuuakse välja põhjused, mille alusel komisjon leiab, et kõnealune meede vastab loetletud kumulatiivsetele tingimustele.

8.2.1. RIIGI RESSURSSIDE KASUTAMINE JA MEETMETE RIIGIGA SEOSTAMINE

- (190) Esmalt tuleb meenutada, et riigi ressursside mõiste hõlmab nii riigi vahetut abi, kui ka abi, mille andjaks on avalik- või eraõiguslikud ettevõtjad, kelle asutaja on riik või kellele riik on teinud ülesandeks abi anda. See mõiste „hõlmab kõiki rahalisi vahendeid, mida avalik sektor võib reaalselt ettevõtjate toetamiseks kasutada, ilma et oleks oluline, kas need vahendid kuuluvad või ei kuulu püsivalt riigi vahendite hulka. Sellest tuleneb, et isegi juhul, kui riigiabi meetmele vastavad summad on avaliku ettevõtja vahendid ja ei ole alaliselt riigikassa käsutuses, piisab asjaolust, et need olid pidevalt avaliku kontrolli all ja seega pädevatele riigiasutustele kättesaadavad, et need kvalifitseerida riigi vahenditeks”⁽³⁶⁾.
- (191) Ettevõtja SEA Handling kahjumi katmiseks kasutatud vahendid pärinevad avaliku sektori asutuselt, milleks on SEA, kelle kapitalist 99,12 % kuulus vaadeldaval ajavahemikul Milano linna ja provintsi kohalikele omavalitsustele⁽³⁷⁾. Seega ei võimalda asjaolu, et vahendite ülekandjaks oli SEA ja mitte osutatud kohalik omavalitsus, välistada nende vahendite riiklikku päritolu. Samas tuleb kindlaks teha, kas mainitud asutuse tegevust võib käsitleda avaliku sektori asutuse toiminguna.
- (192) Komisjon kinnitab oma esialgset hinnangut, et vaadeldavate meetmete võtmine on seostatav Itaalia ametiasutustega ja täpsemalt Milano kohaliku omavalitsusega. Esiteks tuleb rõhutada, et Itaalia ametiasutused on ise tunnistanud 15. septembril 2010. aastal esitatud märkustes, et kohalikul omavalitsusel oli valdav mõju SEA üle, kuna ettevõtja haldusnõukogu (*Consiglio di Amministrazione*) ja järelevalvenõukogu (*Collegio sindacale*) liikmed nimetas omavalitsus. Teiseks kinnitab komisjon uuesti menetluse algatamise otsuses toodud riigiga seostamise tunnuste paikapidavust. Kõnealused tunnused on kehtivad kogu vaadeldava ajavahemiku ning kõikide käesoleva otsusega hõlmataivate kapitalisüsteid kohta.
- (193) Kõigepealt meenutab komisjon, et Euroopa Kohus on Stardust Marine kohtuotsuses otsustanud, et „[...] tuleb uurida, kas ametiasutused olid ühel või teisel moel seotud nende meetmete vastuvõtmisega. Sellisel juhul ei ole nõutav, et oleks tõendatud, et ametiasutused oleks konkreetselt nõudmisega kallutanud asjassepuutuvat riigi osalusega äriühingut kõnealuseid abimeetmeid võtma. Arvestades, et ühest küljest on riik ja riigi osalusega äriühingud tihedalt seotud, esineb reaalne oht, et riigiabi antakse riigi osalusega äriühingute kaudu nii, et see ei ole läbipaistev, ega järgita asutamislepingus ettenähtud riigiabi käsitlevaid eeskirju”⁽³⁸⁾.

⁽³⁴⁾ On ilmnne, et ettevõtte majandustulemuste paranemist, mis võib olla tingitud korduva siseturuga kokkusobimatu riigiabi andmisest, ei saa kasutada ettevõtte majandusraskuste ületamise tõendamiseks. Sellist abi võib anda vaid juhul, kui see on asutamislepinguga kooskõlas ja selle andmine vastab Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 toodud menetlusele.

⁽³⁵⁾ Vt näiteks Euroopa Kohtu 10. jaanuari 2006. aasta otsust kohtuasjas C-222/04: Ministero dell'Economia e delle Finanze vs. Cassa di Risparmio di Firenze, EKL 2006, lk I-289, punkt 129.

⁽³⁶⁾ Stardust Marine kohtuotsus.

⁽³⁷⁾ 2011. aasta detsembris müüdi 29,75 % ettevõtte SEA kapitalist eraõiguslikule fondile F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*).

⁽³⁸⁾ Kohtuotsus Stardust Marine, punktid 52 ja 53.

- (194) Euroopa Kohus on samuti otsustanud, et riigi meetmega seotuse tõendamisel võivad komisjoni otsuse aluseks olla ka kõik muud faktorid, mis konkreetse juhtumi puhul osutavad riigi ametiasutuste osalusele meetme vastuvõtmisel või sellele, et nende osalus ei ole ebatõenäoline⁽³⁹⁾.
- (195) Esimene tunnus, mis on tähtsustav mitme dokumendi põhjal⁽⁴⁰⁾, näitab, et ettevõtja SEA Handling kahjumi SEA poolne katmine toimus kohaliku omavalitsuse korraldusel või vähemalt aktiivsel osalemisel. Komisjon kinnitab kõnealuste dokumentide kohta antud hinnangut. Neist ilmneb Milano kohaliku omavalitsuse sekkumine ettevõtja SEA Handling tegevusse SEA vahendusel ning see on tingitud eeskätt töökohtade säilitamise soovist.
- (196) See ilmneb eeskätt 4. aprillil 2002. aastal SEA ja ametiühingute vahel sõlmitud lepingust, milles on märgitud, et SEA on kohustatud [...] toetama [...] kahjumi hüvitamist, et säilitada SEA Handling S.p.A. rahaline ja varaline tasakaal ning et kõnealused kohustused on tagatud kokkuleppega, millele on alla kirjutanud [SEA] absoluutne enamusosanik Milano kohalik omavalitsus, õiguslike piiranguteta rahaliste vahenditega, mille annab SEA S.p.A. üle ettevõtjale SEA Handling S.p.A. ja SEA S.p.A. varandusliku ja rahalise solidaarsusega⁽⁴¹⁾.
- (197) Samuti ilmneb kõigist menetluse algatamise otsuses osutatud dokumentidest (jaotised 2.4.2 ja 3.1.1.2)⁽⁴²⁾ Milano kohaliku omavalitsuse sekkumine ettevõtja SEA Handling tegevusse SEA kaudu, mille peamine eesmärk oli töökohtade säilitamine.
- (198) Komisjon leiab, et Itaalia ametiasutuste sekkumine, eeskätt 26. märtsi 2002. aasta koosolekul, mõjutas SEA tehtud otsuseid oma tütarettevõtja SEA Handling kohta. Kõnealusel päeval sõlmitud lepingus võttis Milano kohalik omavalitsus konkreetseid kohustusi, mis avaldavad vahetut mõju ettevõtja SEA Handling juhtimisele ja SEA rollile oma tütarettevõtja suhtes, lisaks võttis kohalik omavalitsus kohustuse teostada järelevalvet kõnealuse lepingu täitmise üle, hinnates regulaarselt selle elluviimise etappe. Seega ei ole Milano kohaliku omavalitsuse seotus tähtsusetu ega ebaoluline asjaolu, nagu seda väidavad Itaalia ametiasutused ja SEA. Eelnevast tuleneb, et SEA ei saanud jätta tähelepanuta enamusosanikust avaliku sektori asutuse võetud lepingulisi kohustusi ja esitatud nõudeid, vaid pidi neid arvesse võtma ettevõtja SEA Handling juhtimisel tehtavate otsuste puhul. Komisjon leiab seejuures, et kahjumi katmise meetmed olid vägagi mõjutatud. Milano kohaliku omavalitsuse 26. märtsi 2002. aasta lepingus võetud kohustuste tõttu – tegelikult olid nimetatud meetmed kohustuste võtmise vahetu tagajärg.
- (199) Komisjon lükkab tagasi väite, mille kohaselt Milano kohalik omavalitsus ei võtnud endale kõnealuse lepingu allkirjastamisega mingeid ülesandeid ning piirdus lihtsalt sellega, et kinnitada ametiühingutele SEA strateegiat töökohtade säilitamiseks.
- (200) Komisjoni arvamuse kohaselt ei muuda asjaolu, et kohalik omavalitsus ei osalenud 26. märtsi 2002. aasta lepingule järgnenud ametiühingute lepingute allkirjutamisel, olematuks seda, et leping mõjutas märkimisväärselt järgnenud ametiühingute lepinguid. Seejuures tõendavad 4. aprilli 2002. aasta ja 9. juuni 2003. aasta ametiühingute lepingutes sisalduvad viited kohaliku omavalitsuse kohustusele piisaval määral 26. märtsi 2002. aasta lepingu kohaldamisala ja mõju hilisematele ametiühingute lepingutele. SEA on lisaks sellele täpsustanud, et 4. aprilli 2002. aasta ametiühingute leping on endiselt kehtiv ning ta on kohustatud selle sätteid järgima. Lisaks sellele väidavad Itaalia ametiasutused, et ettevõtja SEA Handling ei saanud taganeda kohustusest järgida ametiühingutega varasemalt sõlmitud lepingute sätteid ning töötajaid koondada, mis komisjoni arvates tõendab kõnealuste lepingute kaalukust ja sellest tulenevalt avaliku sektori asutuste seotust.
- (201) Komisjon on leidnud ka muid asjaolusid, mis tõendavad Milano kohaliku omavalitsuse järjepidevat osalemist SEA oluliste otsuste tegemises ettevõtja SEA Handling kohta. 31. mail 2007 toimunud ettevõtja SEA Handling haldusnõukogu koosoleku protokollist ilmneb, et koosolekul tutvustati haldusnõukogule SEA äriplaani (mis Itaalia ametiasutuste väitel oli ühtlasi ka ettevõtja SEA Handling äriplaan) ja selle kohaselt oli kõnealust äriplaani tutvustatud ka SEA enamusosanikule, kes oli selle heaks kiitnud. Lisaks sellele ilmneb 13. juunil 2008. aastal toimunud ettevõtja SEA Handling haldusnõukogu koosoleku protokollist, et nõukogu esimees rõhutas, et ettevõtja SEA Handling äriplaani 2009–2016 on koostatud kokkuleppel kohalikust omavalitsusest osanikuga. Komisjon leiab, et kahest mainitud dokumendist ilmneb, et kohaliku omavalitsuse roll läheb kaugemale tavalise osaniku rollist, keda tuleb teavitada haldusnõukogu tehtud otsustest ja kes peab andma neile hinnangu, tuginedes peamiselt ettevõtja juhtorganitele ja ametlikele kommunikatsioonikanalitele. Asjaolu, et äriplaani oli osanikuga eelnevalt kokku lepitud,

⁽³⁹⁾ Kohtuotsus Stardust Marine, punkt 56.

⁽⁴⁰⁾ Eeskätt Milano kohaliku omavalitsuse juhtide, SEA ja ametiühinguorganisatsioonide vahel 26. märtsil 2002. aastal sõlmitud kokkulepe, SEA ja ametiühinguorganisatsioonide vahel 4. aprillil 2002. aastal sõlmitud ametiühingulepingu protokoll ja SEA, ettevõtte SEA Handling ja ametiühinguorganisatsioonide vahel 9. juunil 2003 sõlmitud ametiühingute lepingu protokoll.

⁽⁴¹⁾ Vt SEA ja ametiühingute vahel 4. aprillil 2002. aastal sõlmitud ametiühingute lepingu protokoll viimane põhjendus („premesse”). Seisukohta, et SEA poolt ettevõtte SEA Handling võetud kohustuste tagajaks on enamusosanik, korraldatakse sama dokumendi neljandas põhjenduses ja 2. jaotise lõpus.

⁽⁴²⁾ Menetluse algatamise otsuse neid jaotisi tuleb käsitleda käesoleva otsuse lahutamatu osana.

kinnitab kõnealuse osaniku juhtivat rolli SEA strateegilistes valikutes. Kõnealusest juhtivast rollist annavad samuti tunnistust menetluse algatamise otsuse punktis 51 ja käesoleva otsuse punktis 35 toodud asjaolud (kohaliku omavalitsuse liige palus SEA esimehel ja Milano linnapeal selgitada kohaliku omavalitsuse transpordikomisjonile, kuidas nad kavatsevad taastada ettevõtja SEA Handling majandusliku positsiooni) ning menetluse algatamise otsuse punktid 69 ja 70 (kus osutatakse tihedatele sidemetele ettevõtjate SEA ja SEA Handling tippjuhtkondade vahel, kelle liikmete määramist kontrollib kohalik omavalitsus).

- (202) Komisjon kinnitab ka teise väljatoodud riigiabiga seotuse tunnuse paikapidavust, mis seisneb SEA haldusnõukogu liikmete ja juhtkonna erilises sõltuvussidemes Milano kohaliku omavalitsuse suhtes.
- (203) Vastupidiselt Itaalia ametiasutuste väidetule toob komisjon siinkohal tunnusena välja ajakirjanduses avaldatud materjale üksnes määral, mil viidatakse tõendatud toimunud sündmustele⁽⁴³⁾. Komisjon märgib sellega seoses, et ei Itaalia ametiasutused ega SEA ei ole kõnealuseid asjaolusid vaidlustanud ega soovinud kommenteerida asjaolu, et Milano linnapea, pr Moretti nõudis 2006. aastal tolleaegse nõukogu esimehe ja volitatud nõuniku hr Bencini väljavahetamist, kes lahkus ametikohalt kaks aastat enne oma volituste lõppemist⁽⁴⁴⁾.
- (204) Komisjon märgib seejuures, et kohtuasja Stardust Marine kohtuadvokaat on osutanud, et tõendamisraskuste korral ja eeskirjade rikkumise ilmse ohu korral võib riigi seostamise tunnuste aluseks olla ka tavalised ajakirjanduses avaldatud artiklid⁽⁴⁵⁾.
- (205) SEA väite kohta, et ajakirjanduses avaldatud artiklid ja neis kajastatud sündmused olid seotud 2006. aastaga ja ei saa seetõttu olla tõendusmaterjaliks kohaliku omavalitsuse mõju kohta SEA-le, leiab komisjon, et ettevõtte haldusnõukogu liikmete sõltuvust näitavad tunnused toovad esile SEA tegevuse üldise konteksti ja sellest tulenevalt ka konteksti, milles tehti iga-aastased otsused ettevõtja SEA Handling kahjumi katmise kohta. Seejuures tuleb märkida, et komisjon vaatleb menetluses ka 2006. aastast hilisemat aega.
- (206) Kolmandaks, SEA juhtkonna poolt Milano linnapeale esitatud kuupäevata lahkumisavalduste osas ei nõustu komisjon SEA ja Itaalia ametiasutuste väidetega, mille kohaselt kõnealustel avaldustel oli üksnes moraalne ja mitte õiguslik iseloom, millega seoses need avaldused ei saanud mõjutada haldusnõukogu liikmete käitumist. Komisjon on seisukohal, et sellise teguviisi ainuke eesmärk sai olla tõhustada Milano kohaliku omavalitsuse kontrolli SEA juhtkonna üle ja see suurendas ühemõtteliselt kohaliku omavalitsuse võimalusi SEA juhtkonna karistamiseks, samas kui kohalikul omavalitsusel oleks SEA osanikuna pidanud olema üksnes oma osaniku staatusest tulenevad võimalused. Isegi kui kõnealustel avaldustel oleks olnud ainult moraalne väärtus, mis käesoleval juhul ei tundu tõele vastavat, annavad need siiski tunnistust avaliku sektori asutuste sekkumisest SEA juhtimisse. Komisjon märgib, et eelnevast sõltumata on Itaalia ametiasutused erinevalt väitest, et neil avaldustel on üksnes moraalne väärtus, kinnitanud 15. septembril 2010. aastal esitatud märkuste leheküljel 37, et kõnealused avaldused on pigem õiguslikuks takistuseks sellele, et asjaomased ettevõtte juhid võiksid tegelikult vaidlustada töölepingu ennetähtaegset lõpetamist Itaalia tsiviilseadustiku alusel. See tähendab, et aktsionäride üldkoosolekut kontrolliv kohalik omavalitsus kontrollib väga tugevalt ka ettevõtte juhte, sest isegi kui nad on tegutsenud täiel määral ettevõtja huvides, võib üldkoosolek nad ametist tagasi kutsuda, kusjuures neil ei ole õigust saada mingit hüvitist oma töölepingu ennetähtaegse lõpetamise eest. Mis puutub konkreetsemalt ettevõtja SEA Handling väitesse, mille kohaselt kõnealused lahkumisavaldused ei ole SEA haldusnõukogu otsuseid mingil määral mõjutanud, kuivõrd viimane ei nõustunud riikliku osaniku nõudmisega maksta erakorralisi dividende 250–280 miljoni euro ulatuses, märgib komisjon, et 24. veebruaril 2006. aastal toimunud SEA üldkoosoleku protokollist ilmneb, et erakorraliste dividendide maksmine maksimaalselt 200 miljoni euro eest võimaldas ettevõtjal hoida oma võlakoorumuse samalaadsete ettevõtjatega võrreldavas suuruses ja tagada piisava finantspainsidikkuse. Teiseks märgib komisjon, et samas dokumendis on täpsustatud, et 200 miljoni euro suuruse dividendide taseme määras SEA kindlaks objektiivsel viisil ja see vastas maksimaalsele dividendide summale, mida ettevõtja sai sel ajajärgul kasutatavate finantsnäitajate alusel maksta. 2006. aastal avaldatud dokument *Le Relazione sulla gestione* kinnitab võlakoorumuse suurenemist (2006. aastal oli see võrreldes 2005. aastaga enam kui kaks korda suurem), mis on osaliselt põhjendatav osanikele erakorraliste dividendide maksmise tõttu vähenenud likviidsete varadega. Seega, kui SEA oleks maksnud suuremaid dividende, oleks tal olnud raskusi ettevõtja SEA Handling kahjumi katmisega kõnealusel aastal. Liitigi on olukord, kus osanik võib mõnikord nõuda teatud dividendisumma maksmist, kuid ettevõtte juhtkond maksab väiksema summa, ettevõtjate puhul sageli esinev olukord, mis ei ole vastuolus asjaoluga, et kõnealuse juhtkonna tegevus võib olla asjaomase osaniku tugeva kontrolli all.

⁽⁴³⁾ Komisjon osutab menetluse alustamise otsuse punktis 67 mainitud ajakirjandusartiklitele. Vt ka La Repubblica, 25. veebruar 2006, SEA, *nuovo attacco della Provincia*; L'Unità, 25. veebruar 2006, SEA, *Penati chiede le dimissioni del consiglio*.

⁽⁴⁴⁾ Vt http://archiviostorico.corriere.it/2006/novembre/17/articoli_del_17_novembre_2006.html

⁽⁴⁵⁾ Kohtuotsuse Stardust Marine kokkuvõtte, punkt 68.

- (207) Komisjoni arvamusel annab täheldatud teguviis objektiivselt tunnistust sõltuvussideme olemasolust. Komisjonil ei ole võimalik hinnata selle teguviisi võimalikku hilisemat mõju, kuid ta on seisukohal, et juba selliste avalduste olemasolu võis *a priori* mõjutada haldusnõukogu liikmete tegevust, kelle oli ametisse määranud Milano kohalik omavalitsus. Avaliku sektori asutustel ei olnud mõju avaldamiseks isegi vajadust kõnealustele avaldustele osutada, sest on ilmne, et juba nende olemasolu asetas ettevõtte juhid Milano linnapea suhtes alluvuspositsioonile.
- (208) Itaalia ametiasutuste esitatud täpsustuste suhtes haldusnõukogu liikmete nimetamise kohta jääb komisjon endiselt seisukohale, et kohalik omavalitsus sisuliselt „nimetas haldusnõukogu liikmed ametisse”. See ilmneb selgelt asjaolust, mille on välja toonud Itaalia ametiasutused ja mille kohaselt kohalik omavalitsus esitab juhikandidaadid, kelle seejärel nimetab ametisse ettevõtte osanike üldkoosolek, kus kohalik omavalitsus on enamusosanik. Selline kohaliku omavalitsuse olemuslik SEA kontrollimine ei ole ükski võetuna piisav selleks, et tõendada kohaliku omavalitsuse valdavat mõju SEA üle käesoleval juhul, kuid on toetav argument.
- (209) Mis puutub Itaalia ametiasutuste välja toodud „vastupidistest tunnustest”, st asjaolust, et kohaliku omavalitsuse volikogu liikmetele on mitmel korral keeldutud andmast juurdepääsu SEA sisedokumentidele, mis väidetavalt tõendab, et riik ei ole vaadeldavate meetmetega seostatav, siis leiab komisjon, et nende tõendav jõud on väike, kuivõrd ettevõtja sisetabe (nagu ettevõtte haldusnõukogu istungite protokollide) mitteavalikustamine Itaalia tsiviilseadustiku alusel ei välista kohaliku omavalitsuse tegelikku mõju SEA otsustele nii üldiselt kui käesoleval juhul. Komisjon märgib lisaks sellele, et kohaliku omavalitsuse liikmed, kellele ei võimaldatud juurdepääsu teatud dokumentidele, kuulusid opositsiooni ridadesse ja ei osalenud kohaliku omavalitsuse täitevorganite tegevuses. Kinnitades, et Milano kohalikul omavalitsusel on valdav mõju SEA tegevuse üle, pidas komisjon eelkõige silmas ametiasutusi, kellel on kohalikus omavalitsuses otsustusõigus ja kes saavad mõjutada ettevõtte juhtimist.
- (210) Neljandaks, võttes üldises plaanis arvesse Malpensa ja Linate lennujaamade tegevuse olulisust kohalikus sotsiaal-majanduslikus kontekstis ja nende määravat rolli eri strateegiates, nagu transpordi-, piirkondliku arengu või maakorralduse poliitika, ei saa pidada tavapäraseks, et kohalikud avaliku sektori asutused „jäävad kõrvale”, kui lennujaama käitaja teeb olulisi otsuseid sellise taristu tegevuse ja pikaajalise arengu kohta, seda enam juhul, kui kõnealune ametiasutus on ise lennujaama valdaja enamusosanik. Komisjon märgib, et Itaalia ametiasutused kinnitavad oma märkustes kõnealuste meetmete poliitilist iseloomu. Käesoleval juhul märgib komisjon samuti, et ettevõtja SEA Handling kahjumi katmise meetmed olid igal juhul SEA kontserni strateegia lahutamatuks osaks, nagu seda selgitasid ka Itaalia ametiasutused oma märkustes.
- (211) Viieandaks leiab komisjon, et meetmete näol, millega otsustati katta ettevõtja SEA Handling kahjumit ettevõtte kapitali suurendamise teel, ei olnud tegemist jooksvate haldusmeetmetega, vaid erakorraliste meetmetega. Meetmete erakorraline iseloom ilmneb nii majanduslikust (asjaomased summad on märkimisväärselt suured – iga kahjumi katmise korral toimus hüvitamine kapitali suurendamise teel mitme miljoni euro võrra) kui ka poliitilisest vaatenurgast lähtuvalt, võttes arvesse meetmete eeldatavat mõju töökohtade säilitamisele.
- (212) Võttes arvesse kõnealuste meetmete erakorralist laadi, ei ole need vastu võetud SEA haldusnõukogu iseseisva otsusena, vaid nende kohta pidi SEA põhikirja ja Itaalia tsiviilseadustiku sätete kohaselt andma hinnangu üldkoosolek, kus kohalik omavalitsus on enamusosanik. Seega ei saa olla mitte mingisugust kahtlust selle kohta, et kohalik omavalitsus oli meetmetest täiel määral teadlik ja oli need heaks kiitnud, nagu ilmneb ka ettevõtte osanike üldkoosoleku protokollidest. Kohalik omavalitsus ei olnud mitte üksnes meetmete üle otsustamise juures, olles 26. märtsi 2002. aasta lepingu pooleks, vaid teda teavitati ka igast ettevõtja SEA Handling kahjumi katmisest ning ta kiitis need toimingud regulaarselt heaks. Seega oli riik kindlalt seotud kõnealuste erakorraliste meetmetega.
- (213) Komisjon meenutab, et Euroopa kohus on kohtuotsuses Stardust Marine kinnitanud, et osaluse tõendamiseks on sobilikud kõik muud faktorid, mis konkreetse juhtumi puhul osutavad riigi ametiasutuste osalusele meetme vastuvõtmisel või sellele, et nende osalus ei ole ebatõenäoline, arvestades ka meetme rakendusala, sisu ja selles toodud tingimusi⁽⁴⁶⁾.
- (214) Lõpuks, nagu on näidatud punktis 8.2.3, kinnitab ka SEA tegevuse mittevastavus erainvestori kriteeriumile avaliku sektori asutuste seostatust kõnealuste meetmetega⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Kohtuotsus Stardust Marine, punkt 56.

⁽⁴⁷⁾ Kohtujurist F.G. Jacobi järeldused, esitatud 13. detsembril 2001 kohtuasjas Stardust Marine, punkt 67.

- (215) Käesoleval juhul, pidades silmas kõnealuste meetmete olulisust ja teisi käesolevas dokumendis ja menetluse algatamise otsuses välja toodud asjaolusid, leiab komisjon, et tal on piisavalt tõendavaid andmeid, mis annavad alust kõnealuste meetmete seostamiseks Itaalia riigiga, kuivõrd Milano kohalik omavalitsus on osalenud ettevõtja SEA Handling kahjumi katmise meetmete üle otsustamises või on ametiasutuste mitteosalemine nende meetmete vastuvõtmisel ebatõenäoline.
- (216) Sellest tulenevalt peab komisjon tagasi lükkama Itaalia ametiasutuste väite, mille kohaselt komisjon peaks ükshaaval analüüsima iga sekkumist ettevõtja SEA Handling kapitali suurendamiseks, et veenduda vastavuses riigiabi olemasolu tingimustele ja eeskätt selles, et kõnealune abi on seostatav Milano kohaliku omavalitsusega. Komisjon leiab, et põhjendustes 174–186 toodud asjaolud (ja meetmete hindamine arukalt toimiva investori seisukohast) on piisava tõendava jõuga ning annavad tunnistust sellest, et kahjumi katmine kapitalistide abil sai tuleneda ühtsest strateegiast ja avaliku sektori asutuste sekkumisest kogu vaadeldaval ajavahemikul. Itaalia ametiasutused on ka ise tunnistanud, et kuigi kahjumi katmise otsused võeti ametlikult vastu igal aastal, oli olemas ka mitmeaastane strateegia kahjumi katmiseks kogu ümberkorraldamisajal (vt põhjendused 225 kuni 232).
- (217) Komisjon järeldab seega, et kõnealuseid meetmeid tuleb käsitleda riigi võetud meetmetena.

8.2.2. MEETMETE SELEKTIIVSUS

- (218) Käesoleval juhul on tegemist selektiivsete meetmetega, kuivõrd need hõlmasid üksnes ettevõtjat SEA Handling.

8.2.3. TURUTINGIMUSTES TEGUTSEVA ERAINVESTORI PÕHIMÖTTE KOHALDAMINE JA MAJANDUSEELISE OLEMASOLU

- (219) Majandusliku eelise olemasolu väljaselgitamiseks tuleb hinnata, kas erainvestor oleks samasugustes tingimustes olnud sunnitud katma vaadeldavat kahjumit. Selles osas on Euroopa Kohus otsustanud, et erainvestori käitumine, millega tuleb võrrelda majanduspoliitika eesmärgi silmas pidava avalik-õigusliku investori sekkumist, ei pea tingimata olema tavalise investori käitumine, kes teeb kapitalipaigutusi nende vähem või rohkem lühiajalist tasuvust silmas pidades, kuid see peab olema vähemalt eraõigusliku valdusettevõtja või struktuuri-, globaalset või sektoripoliitikat järgiva ning investeeritud kapitali pikaajalise tasuvuse väljavaadetest juhinduva eraõigusliku kontserni käitumine⁽⁴⁸⁾.
- (220) Euroopa Kohus on samuti otsustanud, et eraosanik võib mõistuspäraselt tegutsedes anda majanduslikes raskustes ettevõtja ellujäämiseks vajaliku kapitali, kui see on pärast ümberkorraldust võimeline uuesti tootlikuks muutuma. Samas kui avaliku investori kapitalipaigutused ei pea silmas mingit tasuvuse eesmärki, kaasa arvatud pikaajaliselt, tuleb sellist kapitali üleandmist pidada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 kohaseks abiks⁽⁴⁹⁾.
- (221) Samuti tuleb meenutada, et „uurimaks seda, kas riik tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva investori kombel, tuleb arvestada finantsabi meetmete võtmise ajalist konteksti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku ratsionaalsust ja seega hoiduda hinnangust, mis põhineb hilisemal olukorral”⁽⁵⁰⁾. Seega, „kui majandushinnangud koostatakse pärast selle eelise andmist, ei piisa asjaomase liikmesriigi tehtud investeeringu tegeliku kasumlikkuse tagantjärei tuvastamisest või tegelikult kasutatud menetluse valiku hilisemast põhjendamisest, selleks et tõendada, et liikmesriik tegi enne eelise andmist või eelise andmise ajal niisuguse otsuse aktsionärina”. Sellest tuleneb, et komisjon „võib sellise teabe kontrollimisest keelduda, [...] kui esitatud tõendid on koostatud pärast kõnealuse investeeringu tegemise otsuse vastuvõtmist”⁽⁵¹⁾.

Kahjumi katmise mitmeaastane strateegia

- (222) Itaalia ametiasutused ja SEA väitsid esitatud märkustes, et kuigi kahjumi katmise otsused võeti ametlikult vastu igal aastal, ei olnud iga kord võimalik muuta kogu ettevõtja ümberkorraldamiseks ette nähtud aja kohta vastuvõetud mitmeaastast strateegiat ning et seetõttu on tulemusi võimalik hinnata üksnes mitmeaastase vahemiku põhjal. Komisjon juhib samas tähelepanu asjaolule, et talle on esitatud viis äriplaani, millest mõned hõlmavad kattuvaid ajavahemikke ning mille kestus on maksimaalselt viis aastat. Kuivõrd uue äriplaani väljatöötamisel antakse üldjuhul ettevõtte strateegiale hinnang ning otsustatakse, kas seda strateegiat tuleb endisel kujul jätkata või tuleb seda muuta,

⁽⁴⁸⁾ Vt eeskätt Euroopa Kohtu 14. septembri 1994. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-278/92, C-279/92 ja C-280/92: Hispaania vs. komisjon, EKL 1994, lk I-4103, punktid 20, 21 ja 22.

⁽⁴⁹⁾ Vt näiteks Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-303/88: Itaalia vs. komisjon, EKL 1991, lk I-1433, punktid 21 ja 22.

⁽⁵⁰⁾ Kohtuotsus Stardust Marine, punkt 71.

⁽⁵¹⁾ Euroopa Kohtu 5. juuni 2012. aasta otsus kohtuasjas C-124/10 P: komisjon vs. EDF, EKLi seni avaldamata, punktid 85 ja 104.

leiab komisjon, et ettevõtja SEA Handling suhtes kohaldatavat strateegiat oleks olnud võimalik muuta mis tahes hetkel enne uue äriplaani vastuvõtmist, et võtta arvesse turuolukorra muutusi.

- (223) Itaalia ametiasutused ja SEA väitsid seejuures, et tulevaste kahjumite katmise otsus tehti esmakordselt 2002. aastal ja teist korda 2007. aastal, kui oodatud tulemusi ei saavutatud, kusjuures sel korral vaadati esialgne kahjumi katmise strateegia uuesti üle ja otsustati seda lõppkokkuvõttes jätkata. Sisuliselt väidavad Itaalia ametiasutused ja SEA, et kõnealuste meetmete näol oli tegemist kahe kapitali suurendamise otsusega, mis tehti vastavalt 2002. ja 2007. aastal ja mis rakendati ellu iga-aastaste kapitalisüstide teel.
- (224) 14. septembri kirjas täpsustasid Itaalia ametiasutused, et lennukompanii Alitalia 2007. aastal tehtud otsus loobuda kõnealuse lennujaama kasutamisest sõmlennujaamana (*dehubbing*) mõjutas märkimisväärselt ettevõtja SEA Handling tegevust. Kõnealust negatiivset mõju ettevõtja majandusolukorrale raskendas veelgi majandustegevuse aeglustumine ning see sundis ettevõtjat SEA püstitama üldist laadi küsimust, kas sõmlennujaama ärimudel on teostatav või mitte või tuleks selle asemel näha ette teistsugune ärimudel. Itaalia ametiasutuste väitel otsustas SEA lõpuks mitte delegeerida maapealse käitluse teenuste osutamist välisele teenuseosutajale ja luua uue ärimudeli, nn *self-hub* või *virtual hub*, mis on sisuliselt eelmise ärimudeli edasiarendus. Sellise ärimudeli puhul on tõenäoliselt vajalik tagada range kontroll maapealse käitluse teenuste osutamise üle. Itaalia ametiasutuste väitel annab see asjaolu tunnistust sellest, et SEA otsust jätkata oma tütarettevõtja SEA Handling kahjumi katmist maapealse käitluse teenuste elujõulisuse taastamiseks tuleb pidada mõistuspäraseks. Itaalia ametiasutused väidavad seega, et SEA poolne oma tütarettevõtja suhtes rakendatava strateegia ülevaatamine oli täies ulatuses tingitud ettenägematute väliste asjaolude ilmumisest ning ei sea mingil määral kahtluse alla SEA eesmärgi muuta maapealse käitluse teenuste osutamine pikaajalises perspektiivis kasumlikuks.
- (225) Komisjon küll tunnistab, et Itaalia ametiasutustel oli olemas mitmeaastane strateegia kahjumi katmiseks (vastavalt Milano kohaliku omavalitsuse võetud kohustusele tagada ettevõtja SEA Handling majanduslik tasakaal ja vastavalt juba tõendatud asjaolule, et kohalik omavalitsus oli selle otsusega seotud), kuid leiab, et selline strateegia ei vasta arukalt käituvat erainvestori käitumisele.
- (226) Kuigi võib kuluda mitmeid aastaid, enne kui ümberkorraldusprotsess tulemusi annab, ei võtaks arukalt toimiv erainvestor kohustusi mitme aasta kohta pimesi, vaid püüaks teha otsuseid uute vahendite lisamise kohta oma ettevõttesse igal aastal lähtuvalt ettevõtte ümberkorraldamisel saavutatud tulemustest ja tehtavatest kasumiprognosidest. Käesoleval juhul oleks arukalt toimiv erainvestor hinnanud oma strateegia ümber juba 2003. või 2004. aastal, kui võrd sel ajal oli selge, et ei ole võimalik saavutada eesmärgi taastada ettevõtja kasumlikkus 2005. aastaks või hiljemalt 2005. aastaks, millal seda eesmärki tegelikult ei saavutatudki. Isegi juhul, kui ta oleks seotud pikaajalise kahjumi katmise strateegiaga, oleks erainvestor juhul, kui ta ei ole seotud siduvate õiguslike kohustustega, vaadanud kõnealuse strateegia läbi iga kord, kui ta tegi otsuse eraldada vahendeid ettevõtja SEA Handling kahjumi katmiseks⁽⁵²⁾.
- (227) Seejuures, nagu SEA täpsustas oma märkustes, vähendas ettevõtjaga [...] 2002. aastal peetud läbirääkimiste ebaõnnestumine märkimisväärselt võimalusi saavutada eesmärki taastada ettevõtja SEA Handling kasumlikkus 2005. aastaks. Kuid pärast seda, kui SEA haldusnõukogu lükkas 10. septembril 2002. aastal, seega vaid mõned kuud pärast ettevõtja SEA Handling asutamist, läbirääkimiste aluseks olnud pakkumuse tagasi, ei tehtud kahjumi katmise strateegiasse mingeid muudatusi.
- (228) Teiseks tuleb märkida, et sedavõrd olulist otsust, nagu üldkoosolekule heakskiidu saamiseks esitatud kapitali suurendamine, ei saa käsitleda üldisemat laadi tulevase kahjumi katmise otsuse lihtsa täidesaatva meetmena.
- (229) Kolmandaks, otsused katta kahjumi mitme aasta jooksul ei kajastu ei ettevõtja SEA Handling strateegilistes äriplaanides ega SEA äriplaanides. SEA juhtorganid ei ole võtnud ühtegi äriplaanil põhinevat ametlikku ega siduvat kohustust, mis hõlmaks SEA tehtavaid kindlasummalisi kapitalisüste kindlaksmääratud arvu aastate jooksul⁽⁵³⁾. Seetõttu tuleb järeldada, et 2002. ja 2007. aasta otsused olid pigem suunatud ettevõtja SEA Handling ümberkorraldamisele kui tema kahjumi katmisele mitme aasta kestel. Igal juhul on ilmne, et erainvestor ei oleks endale võtnud kohustust katta ettevõtja kahjumi mitme aasta jooksul, ilma et tal oleks seejuures vähemalt eelnevat hinnangut võimaliku kahjumi suuruse kohta.

⁽⁵²⁾ Euroopa Esimese Astme Kohtu 12. detsembri 1996. aasta otsus kohtuasjas T-358/94: *Compagnie nationale Air France vs. komisjon*, EKL 1996, lk II-02109, punkt 79.

⁽⁵³⁾ Ainus kohustus, mida võib sel viisil tõlgendada, on võetud 26. märtsi 2002. aasta lepingus, kus kohalik omavalitsus kinnitab, et „kulude ja tulude tasakaalu ning üldise majandusliku raamistiku tagab SEA [...]”. Kõnealune kohustus ei hõlma konkreetseid asjaomast äriplaani tulenevaid summasid ning Itaalia ametiasutused väitsid, et see ei ole õiguslikult siduv.

- (230) Sellest tuleneb, et abi andmise ajaks tuleb pidada iga aastat vaadeldaval ajavahemikul ning täpsemalt kuupäevi, mil SEA otsustas suurendada ettevõtja SEA Handling kapitali eeskätt selleks, et katta kõnealuse ettevõtja kahjumit ning võttis selleks õiguslikult siduvaid kohustusi (⁵⁴).
- (231) Seejuures ei saa komisjon kapitalisüstide analüüsimisel mööda vaadata varasematest kapitalisüstidest. Kõnealused meetmed on tihedalt seotud. Itaalia ametiasutuste väitel on tegemist sama strateegia eri osadega. Need on tehtud samal eesmärgil – ettevõtja SEA Handling kahjumi katmine, et tagada ettevõtja säilimine ja taastada selle elujõulisus. Isegi ajalises plaanis vaadates on tegemist pideva protsessiga selles mõttes, et asjaomaseid meetmeid võeti igal aastal, üksteise järel, kuivõrd kasusaaja majandusraskused olid püsivad (⁵⁵).
- (232) Võttes arvesse ettevõtja SEA Handling keerulist majandusolukorda ettevõtja asutamisest peale, leiab komisjon, et arukalt käituv erainvestor oleks hinnanud ohtu, et alates esimesest kapitalisüstist peale võib kõnealuste meetmete näol olla tegemist riigiabiga, mis võib olla siseturuga kokkusobimatu, ning oleks vaadelnud kõnealuste abisummade võimaliku tagasinõudmise mõju oma investeeringu tootlusele. Itaalia ametiasutused ei ole esitanud ühtegi tõendust selle kohta, et selline hinnang oleks koostatud.

2002. aasta kapitalipanuse

- (233) Asjaolu, et esimese rahasüsti tegemise ajal oli ettevõtja SEA Handling 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste kohaselt raskustes olev ettevõtja, ei vaidlustata.
- (234) Kõnealuste suuniste punktides 16 ja 17 on sätestatud, et kui riik rahastab rahalistes raskustes olevat ettevõtjat, on selle rahastamise näol tõenäoliselt tegemist riigiabiga (kuivõrd sellise investeeringu korral on selles sisalduva riski tõttu väga raske saavutada tootlust, mis rahuldaks turutingimustes arukalt toimivat erainvestorit). Seetõttu tuleb sellisest rahastamisest komisjoni eelnevalt teavitada, et saada kinnitus vastavuse kohta riigiabi käsitlevatele eeskirjadele.
- (235) 2002. aastal ei võtnud Itaalia ametiasutused arvesse 1999. aasta ümberkorraldamise suunistes toodud juhiseid (nagu nad seda tegid kõikide teiste kapitalisüstide puhul) ja tegid kõnealuse kapitalisüsti vaatamata sellele, et ei olnud ilmne, et nende otsus tugines üksikasjalikule äriplaanile, millest oleks selgunud, et ettevõtja SEA Handling majanduslikku olukorda on võimalik parandada ja ettevõtja kasumlikkust on võimalik taastada mõistliku aja jooksul (⁵⁶).
- (236) Komisjon on seisukohal, et arukalt toimiv erainvestor ei oleks teinud 2002. aasta kapitalisüste ilma piisavalt üksikasjaliku äriplaanita, mis oleks põhinenud tõsiselt võetavatel ja usaldusväärsetel eeldustel, mis kirjeldavad piisavalt üksikasjalikult ettevõtja elujõulisuse taastamiseks nõutavaid meetmeid, milles analüüsitakse eri arengutsenaariume ja tõendatakse, et investeering annab investori jaoks dividendide ja osaluse väärtuse suurenemise näol piisavat tulu või muid eeliseid (võttes arvesse sellega seotud äririski).
- (237) Seega tuleb järeldada, et juba 2002. aastal tehtud esimesed rahasüstid ei olnud vastavuses erainvestori kriteeriumiga ja andsid ettevõtjale SEA Handling eelise, mida ta ei oleks saanud tavapärastes turutingimustes tegutsedes.

Otsuste tegemise taustolukord

- (238) Rääkides abi taustast, mida komisjon peab erainvestori kriteeriumile vastavuse hindamisel arvesse võtma, täpsustab komisjon käesolevaga oma seisukohta vastuseks Itaalia ametiasutuste esitatud väidetele.
- (239) Esiteks, mis puutub mõjusse, mida avaldas SEA tehtud valikule Itaalias kehtiv valdkondlik õiguslik raamistik ja sellest tulenev eriti terav konkurentsiolukord, siis märgib komisjon, et tema ülesandeks on tagada, et direktiivis 96/67/EÜ seatud ülesande täitmist (st ühise maapealse käitluse teenuste turu kehtestamine Euroopa Liidus konkurentsile avamise teel, millega kaasneb kõnealuses sektoris tegutsevate ettevõtjate tihed konkurents) ei takistaks konkurentsi kahjustavad riigiabi. Sellest tuleneb, et liikmesriigi võetavad meetmed kõnealuse direktiivi rakendamiseks ei või mingil juhul lubada olukorda, kus arukalt toimiva erainvestori kriteerium on kooskõlas vaid ühele ettevõtjale antava rahalise toetusega suurema konkurentsiga majanduskeskkonna mõjul tekkinud mõju leevendamiseks. Seevastu on

(⁵⁴) 14. jaanuari 2004. aasta otsus kohtuasjas T-109/01: Fleuren Compost BV vs. komisjon, EKL 2004, lk II-127, punkt 74; 2. detsembri 2008. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-362/05 ja T-363/05: Nuova Agricast e.a. vs. komisjon, EKL 2008, lk II-297, punkt 80; 30. novembri 2009. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-427/04 ja T-17/05: Prantsusmaa ja France Télécom vs. komisjon, EKL 2009, lk II-4315, punkt 321.

(⁵⁵) Üldkohtu 15. septembri 1998. aasta kohtuotsus kohtuasjas T-11/95: BP Chemicals vs. komisjon, EKL 1998, lk II-3235, punkt 171. Eelneva põhjal hindab komisjon vaatluse all olevate meetmete kokkusobivust erainvestori kriteeriumiga üldises plaanis, keskendudes üksikasjadele siis, kui see osutub vajalikuks talle muudel põhjustel esitatud väidete analüüsimiseks.

(⁵⁶) Dokumendi *Piano aziendale consolidato 2002–2006* analüüsi kohta vt punktid 269, 270 ja 271.

komisjon käesoleva otsuse tegemisel ja eeskätt ettevõtjaga SEA sarnases olukorras oleva erainvestori võimaliku käitumise analüüsimisel võtnud arvesse asjaolu, et Itaalia on otsustanud avada maapealse käitluse teenuse turu täielikult konkurentsile ning et ENAC on andnud 84 teenuseosutajale loa Malpensa ja Linate lennujaamades tegutsemiseks.

- (240) Komisjon märgib lisaks sellele, et mitmed teised liikmesriigid on otsustanud samasuguse konkurentsile avamise kasuks (Taani (Kopenhaagen), Hispaania, Iirimaa (Dublin), Ühendkuningriik (London) ja Prantsusmaa (Pariis)).
- (241) Komisjon märgib seejuures, et igal juhul on kohaldatav õiguslik raamistik kõikide Itaalia teenuseosutajate jaoks samasugune, kusjuures selliste teenuseosutajate arv on SEA enda väite kohaselt suur, ulatudes 84 tegevusloaga teenuseosutajani.
- (242) Itaalia ametiasutused ei ole väitnud, et kõnealuste teenuste näol oleks tegemist üldist majandushuvi pakkuvate teenustega, mida turul tegutsevad teenusepakkujad ei suuda osutada.
- (243) Komisjon meenutab lisaks sellele, et sõltumata asjaolust, et SEA valis ettevõtjate õigusliku (sealhulgas raamatupidamisliku) eraldamise, tuleb kohaldada direktiivi 96/67/EÜ artikli 4 sätteid, mille kohaselt ettevõtja „peab rangelt eraldama maapealset käitlust käsitleva raamatupidamise oma muude tegevusalade raamatupidamisest kooskõlas kehtivate kaubandustavadega” ja kus sätestatakse, et tuleb jälgida, et „lennujaama käitaja tegevuses, kes toimib lennujaama valdajana ja maapealse käitluse teenuste osutajana, ei toimuks finantsvoogude liikumist”. Raamatupidamisarvestuse eraldamise nõue ning lennujaama käitaja ja eraldatud üksuse vaheliste rahavoolude keelu põhjuseks on vajadus tagada tõhusa konkurentsi olemasolu maapealse käitluse teenuste turul ning selle juures tuleb jälgida, et integreeritud ettevõtjate osutatavate maapealsete teenuste puhul ei antaks ühtki kindlat eelist võrreldes teiste teenuseosutajatega.
- (244) Lennujaama käitaja poolne kahjumi katmine tõi kaasa finantsvood lennujaama käitaja tegevuse ja maapealse käitluse teenuste osutamise vahel ning see on vastuolus direktiiviga 96/67/EÜ ja selles seatud eesmärkidega. Seega ei saa asjaolu, et SEA otsustas eraldada mitte üksnes raamatupidamisarvestuse, vaid lahutas oma tegevusvaldkonnad ka õiguslikult, muuta komisjoni seisukohta seoses ettevõtjale SEA Handling lubamatu eelise andmise kohta.
- (245) Väite kohta, et ettevõtjal SEA on kohustus tagada, et osutataks kõiki maapealse käitluse teenuseid, täpsustab komisjon, et kõnealust „õigusjärgset kohustust” saab tõlgendada ainult sellises tähenduses, nagu ka Itaalia ametiasutused ise on märkinud, et kõnealuseid teenuseid võib osutada lennujaam ise või koordineerib ta kolmandate teenuseosutajate tegevust. Nagu komisjon on juba märkinud menetluse algatamise otsuse punktis 95, ei ole ettevõtjal SEA mingit kohustust osutada kõnealuseid teenuseid ise või oma tütarettevõtja SEA Handling vahendusel. Lennujaama käitaja üldist vastutust kui sellist lennujaama toimimise häirete korral ei saa tuua põhjenduseks alternatiivi puudumisele ettevõtja SEA Handling kahjumi katmisele. Teiseks, turu toimimise üldise tausta kohta märgib komisjon, et isegi kui ta peaks nõustuma SEA väitega, mille kohaselt iseloomustavad maapealse käitluse teenuste turgu üldiselt madalad kasumimarginaalid ja tootluse madal tase, ei saa ta nõustuda sellega, et kõnealust väidet kasutati kapitalisüstide põhjendamiseks turutingimustes tegutseva erainvestori kriteeriumi kohaldamisel, eriti kui võtta arvesse ettevõtja SEA Handling kahjumi suurust kogu vaadeldaval ajavahemikul. Vastupidi, strateegilise kava 2007–2012 leheküljel 5 on kinnitatud, et Euroopa lennujaamade kõige suurema tootlusega käitajad on delegerinud maapealse käitluse teenuste osutamise välisele teenusepakkujale. Sama on kinnitatud ka ajavahemiku 2009–2016 strateegilise kava leheküljel 7. Ja sama kava leheküljel 28 on toodud kinnitus selle kohta, et alates 2001. aastast on turul täheldatav suundumus maapealse käitluse teenuste delegerimiseks välistele teenuseosutajatele. Need asjaolud on vastuolus väidetega, mille kohaselt vertikaalne integreerimine lennujaama käitaja ja maapealse käitluse teenuste osutaja vahel on oluline teenuste kvaliteedi tagamiseks ning et seoses kõnealuste teenuste osutamise madala kasumimarginaaliga on ettenägelik seda välistele teenuseosutajatele mitte delegerida.
- (246) Tegutsedes sedavõrd madalat kasumimarginaali pakkuvall turul, oleks SEA ettevõtja SEA Handling kahjumi katmise asemel pidanud rakendama märksa radikaalsemaid meetmeid ettevõtja SEA Handling tõhususe suurendamiseks, eeskätt personalikulude vähendamiseks, mis moodustavad Itaalia ametiasutuste endi väidete kohaselt olulise osa selle suure konkurentsivõimega sektoris tegutseva ettevõtja kulustruktuuris.

Alternatiivsed võimalused ettevõtja SEA Handling kahjumi katmisele

- (247) Komisjon leiab, et SEA antud hinnang, et puudusid teised võimalused peale ettevõtja SEA Handling ümberkorraldamise ja kahjumi katmise, ei vasta turutingimustes tegutseva erainvestori käitumisele. Osa muudest võimalustest hõlmas nimelt kõnealuste teenuste osutamise osalist või täielikku delegerimist välistele teenuseosutajatele või strateegilise partnerluskokkuleppe sõlmimist ettevõtja SEA Handling teatud osa võõrandamise teel strateegilisele partnerile. Samuti, nagu on mainitud eelmises põhjenduses, ei takistanud mitte ükski asjaolu ettevõtjal SEA rakendamast radikaalsemaid ümberkorraldusmeetmeid, mille eesmärk oleks olnud suurendada ettevõtja SEA Handling tõhusust erainvestorile vastuvõetava ajavahemiku jooksul.

- (248) Rääkides ettevõtja teatud osa võimalikust võõrandamisest, ei ole komisjonil võimalik hinnata SEA pingutusi sellise partnerluskokkuleppe sõlmimiseks, mis oleks tal võimaldanud ära kasutada rahvusvahelisse võrgustikku integreerumisest tekkivat sünergia. Komisjon märgib samas, et SEA on oma märkustes osutanud vaid kahele osalise müügi menetlusele, millest üks lõppes läbirääkimiste luhtumisega ettevõtjaga [...] 2002. aastal, ja teine, aastatel 2007–2008 toimunud menetlus lõppes samuti tulemusteta. Tundub, et selle võimaluse realiseerumise tingimuseks on ettevõtja SEA Handling tootluse taastamine teiste vahenditega. Komisjon leiab, et eraettevõtjate ilmne huvipuudus ettevõtjasse SEA Handling investeerimise vastu on tõendus selle kohta, et ettevõtjal puuduvad usaldusväärsed arenguperspektiivid.
- (249) Võimaluse kohta delegeerida maapealse käitluse teenuste osutamine osaliselt või tervikuna välisele teenuseosutajale, väitsid Itaalia ametiasutused esmalt, et mitte ükski teenuseosutaja ei oleks soovinud neid teenuseid üle võtta. Sellega seoses meenutab komisjon, et kaebuse esitas ettevõtja [...] ning et ettevõtja [...] oli samuti avaldanud vastuseisu vaadeldavatele meetmetele.
- (250) Lisaks ei põhine kõnealune väide, nagu ka konkreetsem väide, mille kohaselt kolmandatest isikutest teenuseosutajad on huvitatud vaid kõige suurema tootlusega teenuste osutamisest (*cherry-picking*), sellel, et täheldati ilmset huvipuudust, mis oleks näiteks väljendunud SEA korraldatud pakkumismenetluse käigus kõnealuste teenuste osutamiseks. Teisiti väljendudes, seda väidet ei toeta mitte ükski kindel tõendav asjaolu, samas kui paljudele teenuseosutajatele on väljastatud tegevusluba Itaalias tegutsemiseks, sealhulgas Malpensa ja Linate lennujaamas teenuste osutamiseks.
- (251) Seoses kolmandatest isikutest teenuseosutajate suutlikkusega on Itaalia ametiasutused rõhutanud samuti asjaolu, et mitte ükski teenuseosutaja ei olnud suuteline tagama SEA valitud ärimudeli, sõmlennujaamana toimiva lennujaama (*hub*, seejärel *self-hub*) jaoks nõutavat kvaliteeti. SEA väidab sellega seoses, et tal peab olema selline teenuseosutaja, kes suudab osutada kõiki maapealse käitluse teenuseid, ning et sellise kolmandast isikust teenuseosutaja leidmine ei ole võimalik, kuna turul tegutsevatel teenuseosutajatel puuduvad vajalikud materiaalsed, majanduslikud ja eeskätt inimressursid, et pakkuda kõiki vajalikke teenuseid.
- (252) Esiteks märgib komisjon, et SEA eksib, väites et maapealse käitluse teenuste pakkumine piirneb üksnes nende kolmandatest isikutest teenuseosutajate pakkumisega, kes mingil kindlal ajahetkel Malpensa ja Linate lennujaamades tegutsevad ja mitte kõikide teenuseosutajate võimaliku pakkumisega, kellele on väljastatud tegevusluba Linate ja Malpensa lennujaamades teenuseid osutada. Sellised pinnapealsed väited Milano lennujaamades tegutsevate teiste teenuseosutajate väidetavalt negatiivse majandusliku seisundi kohta või nende poolt tegutsemiseks kasutatavate ressursside kohta ei ole asjakohased. Teenuseosutajate tegelik ja tagasihoidlik kohalolu Milano lennujaamades on vaid üks näide võimalikest turuletulijatest. Asjaolu, et Milano lennujaamades praegu tegutsevad kolmandatest isikutest teenuseosutajad ei kata kõiki maapealse käitluse teenuseid, ei võimalda samuti anda mingit hinnangut nende teenuseosutajate suutlikkuse kohta.
- (253) Teiseks, Itaalia ametiasutused ja SEA ei ole põhjendanud, miks peaks SEA igal juhul delegeerima kõikide maapealse käitluse teenuste osutamise ühele ja samale teenuseosutajale. Tuleb nõustuda sellega, et teatud tegevused võivad olla väiksema kasumlikkusega, kuid kui neid teostab teenuseosutaja, kes kasutab rahvusvahelise taseme mastaabiefekti, on ka selliste teenuste osutamist võimalik mõistlikult delegeerida.
- (254) Kolmandaks, mis puutub kolmandatest isikutest teenuseosutajate suutlikkusse osutada kõiki maapealse käitluse teenuseid, ei nõustu komisjon väitega, mille kohaselt ühelgi teenuseosutajal ei ole selleks vajalikke ressursse. SEA väitel on 84 teenuseosutajale väljastatud tegevusluba teenuste osutamiseks Linate ja Malpensa lennujaamades. Lisaks sellele, nagu juba varem on märgitud, on võimalus delegeerida vaid osa maapealse käitluse teenuste osutamine ja mitte kõikide teenuste osutamine korraga.
- (255) Neljandaks, SEA ei ole täpselt tõendanud, et kolmandast isikust teenuseosutaja ei saa tagada teenuse osutamist sellisel kvaliteeditasemel, mis on nõutav SEA valitud ärimudeli nõuetekohaseks toimimiseks. Komisjon ei nõustu seisukohaga, mille kohaselt direktiivis 96/67/EÜ ja riiklikes õigusaktides sätestatud nõue teenuste kvaliteedi kohta on käesoleva otsuse puhul asjakohane.
- (256) Mis puutub SEA esitatud põhjendustesse oma tegevuse majandusliku korralduse kohta, mille eesmärk oli näidata, et teatud maapealse käitluse teenuste delegeerimine kolmandatest isikutest teenuseosutajatele ei ole asjakohane, kuivõrd lennujaama käitaja vastutab selle eest, et oleks tagatud valveteenuste osutamine hädaolukordades ja ettenägematutel juhtudel, siis väljendab komisjon sellega seoses mitmeid kahtlusi.
- (257) Esiteks on SEA toonud oma väidete kinnituseks kahtlase väärtusega arvutusi. Hädaolukordade ja ettenägematute juhtudega seotud täistööajale taandatud töökohtade arv (FTE) ettevõttes SEA Handling on äärmiselt suur. 2003. aasta kohta hindab SEA selle arvu suuruseks vähemalt 336 FTE töökohta, millega seotud kogukulu on 9,9 miljonit eurot ja see moodustab ligikaudu 8 % ettevõtja SEA Handling kõikidest FTE töökohtadest. On ilmne, et ettevõtja SEA Handling kantud kulu on oluliselt väiksem, kuna samu töötajaid kasutatakse ka (või põhiliselt) ka teiste ülesannete täitmiseks. Seejuures, selleks et arvestada kogukulu, mida SEA lennujaama käitajana 2003. aastal pidi kõnealuste teenuste osutamiseks kandma, korrutas SEA kõnealuste valveteenuste ja ettenägematute olukordade haldamiseks varasemalt arvestatud FTE töökohtade arvu koefitsiendiga 1,7 ning jõudis järeldusele, et SEA peaks rakendama 569 täiskohaga töötajat, mis toob kaasa kogukulu 20,6 miljonit eurot. SEA järeldas sellest, et mainitud kahe summa vahe (20,6 miljonit eurot – 9,9 miljonit eurot) kujutab endast tegelikku tulu, mis tuleneks sellest, et SEA ei anna üle

kõnealuste teenuste osutamist kolmandast isikust teenuseosutajatele. Komisjoni hinnangul on koefitsient 1,7 suvaline, sest selle kinnituseks ei ole esitatud ühtegi põhjendust selle kohta, et SEA arvutas kõnealuse hüpotetiliselt kulu õigesti. Teiseks leiab komisjon, et FTE töökohtade arv, mida SEA kasutas kantavate kulude arvestamiseks, on absoluutselt ebareaalne.

- (258) Komisjon leiab pigem, et ettevõtjaga SEA Handling seotud kulude hinnangu aluseks peaks olema tegelik kulu, mille kohta ettevõtja SEA Handling on esitanud ettevõtjale SEA nõuetekohased arved, ning realistlikum ettevõtja SEA Handling FTE töökohtade arv, mis on seotud ülesannetega hädaolukorras ja ettenägematute juhtude puhul ning üldiste valveteenustega, ja tegelikud keskmised kulud, mis on ühe aasta jooksul selliste teenuste osutamisel kantud.
- (259) Teiseks, arvestuse puhul on võetud arvesse SEA märkimisväärseid kulusid ettevõtja SEA Handling kahjumi katmisel, mida oleks võinud vältida, delegeerides maapealse käitluse teenused osaliselt või tervikuna konkurentsivõimelisemale välisele teenuseosutajale. Kuigi kõnealuste teenuste delegeerimine kolmandast isikust teenuseosutajale oleks SEA jaoks võinud tuua kaasa suuremad kulud, samal ajal kui ettevõtja siseselt teiste teenuste osutamine oleks võinud anda teatavat sünergia, ei võimalda teenuste delegeerimisest välisele teenuseosutajale saadav üldine potentsiaalne kasu iseenesest väita, et võimalik ei olnud kasutada mingit muud lahendust peale ettevõtja SEA Handling kasumi katmise, nagu SEA väidab oma märkustes.
- (260) [...] prognoosis ettevõtja SEA Handling müüki 2010. aastal pärast seda kui Alitalia loobus kõnealuse lennujaama kasutamisest sõlmlennujaamana. [...] kohaselt oli SEA peamine eesmärk arendada Malpensa lennujaama suure sõlmlennujaamana (lk [...]) ja leida selle jaoks uus lennukompanii viie aasta jooksul (lk [...]). Ettevõtja SEA Handling müük oli selle eesmärgi saavutamiseks määrava tähtsusega ja oleks moodustanud olulise etapi SEA ümberkorraldamise protsessis, eesmärgiga teha ettevõtjast Euroopa ühe suurema tootlusega lennujaama käitav ettevõtja (lk [...]). Seega ei pidanud ka SEA ise vajalikuks hoida ettevõtjat SEA Handling kontserni koosseisus, ei selleks, et teenindada Malpensa lennujaama kui sõlmlennujaama ega selleks, et parandada ettevõtja SEA üldist finantsseisundit.
- (261) Komisjon järeldab eelneva põhjal, et kuigi SEA tundus tegevat pingutusi, et sõlmida kokkulepe strateegilise partneriga, kes oleks võinud märkimisväärselt mõjutada ettevõtja SEA Handling tootluse taastamist, oli majanduslikult elujõuline võimalus delegeerida kõnealuste teenuste osutamine osaliselt või täielikult välisele teenuseosutajale. Tegemist on võimalusega, millele erainvestor oleks tingimata mõelnud ja vajadusel seda ka rakendanud, selle asemel, et jätkata tegevuskahjumi katmist väga suurte summade ulatuses mitmete aastate jooksul. Samas ei anna mitte ükski dokument tunnistust sellisest aruelust ettevõtja SEA Handling tuleviku kohta kogu vaadeldaval ajavahemikul.

SEA kontserni ärimudeli valik

- (262) Peale Itaalia ametiasutuste üldise kinnituse, et SEA otsus säilitada sõlmlennujaamana toimiv lennujaam nõuab kõnealuste teenuste vahetut osutamist lennujaama käitaja poolt, ei ole kõnealuse valiku põhjendamiseks tehtud ühtegi analüüsi, millest ilmneks, miks oli SEA jaoks majanduslikult otstarbekam katta kahjumi ligikaudu 360 miljoni euro eest võrreldes võimaliku kasuga sõlmlennujaama säilimisest. Lisaks mainitud üldist laadi väidetele ei ole Itaalia ametiasutused esitanud ühtegi dokumenti, mis näitaks, et tehtud valiku aluseks on läbimõeldud otsus.
- (263) Mis puutub väitesse, et ettevõtja SEA Handling kahjumi katmine võimaldab edukamalt rakendada SEA valitud sõlmlennujaamana toimiva lennujaama ärimudelit, kuivõrd maapealse käitluse teenuste osutamine ja lennujaama käitamine on teineteist täiendavad tegevused, leiab komisjon SEA valikutele hinnangut andmata, et ettevõtja SEA Handling strateegia selline tingimuslik esitus (mis lisaks sellele on vastuolus asjaoluga, et Euroopa suuremates lennujaamades ja sõlmlennujaamades on maapealse käitluse teenused delegeeritud väliste teenuseosutajatele, ning mis on samuti vastuolus põhjendustes 281 ja 282 ning 283–286 mainitud äriplaanidega)⁽⁵⁷⁾ põhineb sisuliselt üksnes oletusel, et väline teenuseosutaja ei suuda pakkuda piisava kvaliteediga teenuseid. SEA ei ole esitanud ühtegi põhjendust ei nõutava kvaliteeditaseme kohta ega mõju kohta, mida ebapiisava kvaliteediga teenus avaldaks lennujaama toimimisele ja tuludele. Seda üllatavam on näha, et SEA väitel tooks maapealse käitluse teenuste ebakohane osutamine kolmandast isikust teenuseosutaja poolt kahju SEA kui lennujaama käitaja mainele, seda asjaolu oleks turu-uuringu abil olnud väga lihtne tõendada (ettevõtja SEA Handling 21. märtsi 2011. aasta kirja punkt 106). Kuna puudub selge hinnang SEA maine või kuvandi võimaliku kahjustamise kohta maapealse käitluse teenuste osalisel või täielikul delegeerimisel välisele teenuseosutajale, ei saa komisjon nõustuda väitega, et SEA poolne ettevõtja SEA Handling kahjumi katmine oli majanduslikult otstarbekas, sest see aitas vältida mainitud kahjustamist. Lisaks sellele on liikmesriigil direktiivi 96/67/EÜ artikli 15 kohaldamisel õigus (vajaduse korral lennujaama taotluse põhjal) kohustada maapealse käitluse teenuseid osutavaid ettevõtjaid järgima selliseid käitumistavasid, mis tagavad lennujaama nõuetekohase toimimise ning seda ka juhul, kui kõnealuseid teenuseid osutavad lennujaama suhtes kolmandatest isikutest teenuseosutajad. Igal juhul ei ole ei SEA ega Itaalia ametiasutused esitanud kindlaid tõendeid, millest ilmneks, et sõlmlennujaama ärimudelit ei saa rakendada juhul, kui maapealse käitluse teenuste osutamine delegeeritakse täielikult või osaliselt välisele teenuseosutajale.

⁽⁵⁷⁾ Strateegiline kava aastateks 2007–2012, lk 5, ja strateegiline kava aastateks 2009–2016, lk 9.

- (264) [...] kinnitab SEA kavatsust loobuda ettevõtjast SEA Handling, mida käsitleti mittestrategilise osalusena, mille eesmärk oli taastada Malpensa lennujaam sõmlennujaamana pärast seda, kui Alitalia lennukompanii loobus kõnealuse lennujaama kasutamisest sõmlennujaamana toimiva lennujaamana.

Ettevõtja SEA Handling ümberkorraldamine ja SEA eesmärgid

- (265) Itaalia ametiasutused osutasid ENI-Lanerossi kohtuotsusele, milles on täpsustatud, et eraosanik võib „mõistuspäraselt tegutsedes anda ajutistes raskustes ettevõtja ellujäämiseks vajaliku kapitali, kui see on pärast ümberkorraldamist võimeline uuesti tootlikuks muutuma. Seega tuleb nõustuda, et ka emaettevõtja võib piiratud aja jooksul kanda mõne oma tütarettevõtja kahjumeid, et võimaldada viimasel tegevus parimates tingimustes lõpetada. Niisugused otsused võivad olla põhjendatud nii kaudse materiaalse kasu saamise tõenäosusega kui ka teiste kaalutlustega, näiteks sooviga hoida kontserni kaubamärgi mainet või tegevus ümber suunata. Kui riiklik investor jätab kapitalipanuseid tehes kõrvale kõik tootlikkuse väljavaated, isegi pikaajalised, tuleb neid panuseid siiski pidada abiks asutamislepingu artikli 92 tähenduses ning nende kokkusobivust ühisturuga tuleb hinnata ainult selles õigusnormis ette nähtud kriteeriumidest lähtudes”⁽⁵⁸⁾.
- (266) Itaalia ametiasutused avaldasid eelkõige arvamust, et komisjon peaks tütarettevõtja kahjumi katmise otsuseid hindama mitte üksnes kohese kasu saamise tõenäosuse seisukohalt, vaid lähtuvalt ka teistest kaalutlustest, mis võivad põhjendada tütarettevõtja kahjumit olukorras, milles see on võimeline ümberkorraldamise abil oma tegevuse tootluse taastama.
- (267) Sellega seoses kinnitab SEA, et ettevõtja SEA Handling kahjumi hüvitamist on võimalik nõuetekohaselt põhjendada, esiteks sellega, et on olemas ettevõtja strateegiline kava ja ümberkorraldamise kava, millest ilmnevad head eeldused kasumlikkuse taastamiseks pikaajalises perspektiivis, ja teiseks, muude kaalutlustega kui tavaline finantstootlikkus.
- (268) Esimese väite puhul on komisjon seisukohal, et ettevõtja SEA Handling esitatud äriplaanid ei ole piisavalt üksikasjalikud, et põhjendada turutingimustes tegutseva erainvestori sellesuunalist otsust. Eeskätt ei ole kõnealuste plaanide puhul tegemist selliste dokumentidega, nagu ettevõtte tervendamise plaanid (*turnaround plans*), mida oleks vajanud erainvestor enne sedavõrd suurte summade investeerimist ettevõtjasse, mis on olnud majandusraskustes asutamisest peale. Kõnealused plaanid ei põhine majandusraskuste põhjusi süvitsi uurival auditil ega kajasta kõnealuste raskuste ületamiseks vajalikke meetmeid. Samuti ei põhine kõnealused plaanid ettevõtja SEA Handling tegevuse ja kogu sektori arengu realistlikel prognoosidel ning ei hõlma alternatiivsete stsenaariumide analüüsi, mida ettevaatlik erainvestor oleks sellises olukorras tavaliselt vajanud.

Piano aziendale consolidato 2002–2006

- (269) 2001. aastal kinnitatud dokumendis *Piano aziendale consolidato 2002–2006* prognoositakse ettevõtja SEA Handling tootluse taastamist 2005. aastaks. See dokument hõlmas ettevõtja SEA kogu tegevust ning ei sisaldanud samas üksikasjalikku kirjeldust meetmete kohta, mida SEA kavatses võtta ettevõtja SEA Handling elujõulisuse taastamiseks.
- (270) Plaanis on loetletud meetmed tööjõu tööviljakuse tõstmiseks 20 % võrra aastaks 2006 (lk 17), kuid ei hinnata selle tööviljakuse kasvu mõju ettevõtja üldistele majandustulemustele. Komisjon leiab, et kõnealust dokumenti ei saa käsitleda usaldusväärsel eeldustel põhineva dokumendina, kuivõrd see ei hõlma ühtegi kindlat meetet maapealse käitluse teenuste osutamise pikaajalise kahjumi struktuursete põhjuste, st ülemäära suurte personalikulude kõrvaldamiseks (lk 23). Vastupidi, kõnealuses plaanis nähakse ette nende kulude suurendamist maapealse käitluse teenuste osutamise valdkonnas asjaomasel ajavahemikul (lisa 3, lk 13). Lisaks sellele nähakse ette maapealse käitluse teenuste osutamist saadava tulu suurenemine 37 % võrra (lk 30), ilma seda realistlike argumentidega põhjendamata ning võtmata seejuures arvesse teiste maapealse käitluse teenuste osutajate olemasolu Milano lennujaamades ja konkurentsi teravnemist kõnealuses sektoris. Komisjon märgib sellega seoses, et SEA oli juba varem dokumendis *Relazione e bilancio al 31 dicembre 2003* tunnistanud, et ettevõtja SEA Handling turuosa on vähenenud konkureerivate ettevõtjate tõttu.
- (271) Komisjon meenutab samuti, nagu ta oli juba märkinud menetluse alustamise otsuse punktides 82–85, et ettevõtja SEA Handling majandustulemused olid ebarahuldavad nii Plan Consolidato 2002–2006 kui ka 2003.–2007. aasta äriplaani alusel.

Äriplaan 2003–2007

- (272) Menetluse algatamise otsuses palus komisjon Itaalia ametiasutustel sõnaselgelt esitada talle [...] ettevõtja SEA Handling 2002. aasta äriplaan ning selle hilisemad muudatused või mis tahes muu dokument, mis hõlmab ettevõtja SEA Handling strateegiat ja ettevõtja tootluse taastamise meetmeid. Esialgu Itaalia ametiasutused oma märkustes sellele ei reageerinud. Lõpuks esitas SEA huvitatud kolmanda isikuna dokumendi „Ettevõtja SEA Handling äriplaan 2003–2007”. Kõnealune dokument on oma pealkirja ja vormi arvestades pigem kõnealuse äriplaani tutvustus, kus on üldsõnaliselt kokku võetud peamised üldised eeldused ettevõtja prognoosikohaseks kasumlikkuse taastamiseks

⁽⁵⁸⁾ Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-303/88, Itaalia vs. komisjon, EKL 1991, lk I-1433, punktid 21 ja 22.

2005. aastaks. Komisjon on seisukohal, et kõnealuses tutvustuses on põhiosas kokku võetud ettevõtja SEA Handling suhtes rakendatavad tegevussuunad, mis on esitatud SEA kontserni konsolideeritud äriplaanis 2002–2006 (*Piano aziendale consolidato 2002-2006*) ning see ei keskendu piisavalt meetmetele, mida võetakse kasumlikkuse tagamiseks, mida erainvestor oleks loogiliselt võttes vajanud.

- (273) Kuigi äriplaani 2003–2007 kajastab ettevõtja SEA Handling olukorda väga kriitilisena (liiga suured tööjõukulud, organisatsiooni korralduse tasakaalu puudumine, ebapiisav tehnoloogiline innovatsioon, võimalike tuluallikate kasutamata jätmine, lk 1), mis võib kaasa tuua turuosa vähenemise, ning kuigi ettevõtja SEA Handling on neist probleemidest teadlik (lk 15), piirduvad tööjõukulude vähendamise meetmed peamiselt lahkumist innustava poliitika mainimisega, tähtajalise töölepinguga töötajate osakaalu suurendamisega ja lisatundide kasutamise vähendamisega. SEA hinnangul pidid personalikulud ajavahemikul 2003–2007 selle tulemusena vähenema 3,1 % võrra.
- (274) Kuigi Itaalia ametiasutuste esitatud teabe kohaselt moodustas tööjõukulude osa ettevõtja SEA Handling käibest 2002. aastal 103,7 % ja 2003. aastal 94,9 % (samas kui sõltumatute teenuseosutajate puhul jääb keskmine protsendimäär alla 70 %), seadis ettevõtja SEA Handling eesmärgiks saavutada 2005. aasta protsendimääraks 75 % ja jääda püsima sellele tasemele.
- (275) Lisaks sellele prognoosis ettevõtja SEA Handling, et kõnealune edu tuleneb eeskätt käibe suurenemisest 25 % võrra ajavahemikul 2003–2007 (äriplaani leheküljed 5 ja 6) ja mitte personalikulude vähenemisest, mille prognoositav muutus on 2003.–2007. aastal –3,1 % (mis hõlmab palgakulude mõningast suurenemist ajavahemikul 2004–2007).
- (276) Komisjon leiab, et võttes arvesse vajaliku ümberkorralduse ulatust, oleks erainvestor keskendanud oma pingutused elujõulisuse taastamiseks sisemistele meetmetele, mida ta on suuteline paremini juhtima, seejuures esmajoones personalikulude vähendamisele, mis siiani olid käibest suuremad, ja mitte lootma hindade kasvule ja nõudluse suurenemisele, mida ettevõtja SEA Handling suutis selgelt vähem mõjutada.
- (277) Lisaks sellele märgib komisjon, et Alitaliaga sõlmitud lepingus aastateks 2001–2005 oli nähtud aastateks 2004 ja 2005 ette 7-protsendiline hinnatõus, mis osutus liiga suureks ja tõi kaasa hindade languse 2006. ja 2007. aastal, kui hinnad langesid konkurentsi teravnemise tõttu. Võttes arvesse asjaolu, et kõnealuse sektori konkurentidele avamine lõppes ennustatavalt hindade langemisega, leiab komisjon, et SEA ei saa õigustatult väita, et kõnealuse hindade languse näol oli tegemist ettenägematu negatiivse sündmusega. Seega ei põhinenud äriplaani 2003–2007 realistlikel perspektiividel. Lisaks sellele leiab komisjon, et erainvestor oleks ette näinud seoses sektori konkurentidele avamisega muutuvat konkurentsiolukorda ning ei oleks kasutanud strateegiat, mille puhul elujõulisuse taastamine on seatud sõltuvusse tulude suurenemisest.
- (278) Komisjon on seega seisukohal, et eesmärk taastada kasumlikkus 2005. aastaks oli ebareaalne, kui vaadata äriplaanis 2003–2007 ja dokumendis *Piano aziendale consolidato 2002–2006* esitatud meetmeid, mida SEA pidas eesmärgi täitmiseks vajalikuks.
- (279) Lisaks ei suutnud Itaalia ametiasutused pärast komisjoni 11. juuli 2011. aasta taotlust esitada protokolli ettevõtja SEA Handling haldusnõukogu koosolekust, kus kinnitati ettevõtja SEA Handling äriplaanis toodud meetmed. Selle dokumendi asemel esitasid Itaalia ametiasutused komisjonile SEA haldusnõukogu 23. juuli 2003. aasta koosoleku protokoll, kus kiideti heaks SEA kontserni konsolideeritud äriplaani. Kõnealuse koosoleku protokollil väljavõtte kohaselt ettevõtja SEA Handling äriplaani 2003–2007 lihtsalt tutvustati kõnealusel koosolekul, kuid selle kinnitamist ei toimunud.
- (280) Mis puudutab algse äriplaani kohandamist või teise plaani väljatöötamist tulevikus, märgib komisjon, et pärast 11. juuli 2011. aasta meeldetuletust Itaalia ametiasutustelt saadud teabe kohaselt väljendati vajadust võtta vastu uus kokkuvõttekava alles 21. detsembri 2006. aasta haldusnõukogu koosolekul, kus otsustati, et haldusnõukogu esimehe ülesandeks jääb koostada uus üksikasjalik ümberkorralduskava. Komisjon märgib, et sellel koosolekul ei mainitud ühtegi rakendamisjärgus olevat ümberkorralduskava.

Strateegiline kava 2007–2012

- (281) Seejärel esitati ettevõtja SEA Handling haldusnõukogu 31. mai 2007. aasta koosolekul väliseksperdi koostatud dokumendis SEA kavandatavad strateegilised tegevussuunad. Kõnealune dokument, mille pealkiri on „Kommenteeritud kokkuvõtte – kontserni SEA strateegilise kava suunised 2007–2012, 11. mai 2007” on väliseksperdi koostatud dokument, milles on toodud SEA kontserni kavandatavad arengustenaariumid ja milles on väga lühidalt – vaid esitluse kahel leheküljel (lk 8 ja 12) käsitletud ettevõtja SEA Handling olukorda, märkides lihtsalt ära, et ettevõtja kasumlikkus tuleb igal juhul taastada enne 2012. aastat. Mitte ühtki konkreetset meetet ettevõtja elujõulisuse

taastamiseks ei kavandatud. Seega ei nõustu komisjon Itaalia ametiasutuste väitega, mille kohaselt „kõnealuses dokumendis kirjeldatakse kolmeetapilist strateegiat, mille SEA kontsern on võtnud vastu aastateks 2007–2012”. Ainuke kõnealuse koosoleku käigus käsitletud strateegiline meede on tootmismudeli ümberkorraldamine, mille toetuseks on kokkuvõtlikult tutvustatud teatud ümberkorraldusmeetmeid.

- (282) Kõnealuses dokumendis on samuti kinnitatud, nagu juba varem mainitud, et vertikaalselt integreerimata teenuseosutajad on majanduslikult kasumlikumad kui lennujaamade käitajad, kes on säilitanud kontrolli maapealse käitluse teenuseid osutavate ettevõtjate üle.

Strateegiline kava 2009–2016

- (283) Itaalia ametiasutuste väitel kavatses SEA pärast Alitalia 2007. aasta otsust loobuda Malpensa lennujaama kasutamisest sõmlennujaamana, loobuda sõmlennujaamale keskenduva ärimudeli rakendamisest, kuna lennukompanii, millele kõnealune mudel tugines, loobus selle kasutamisest. Sellega seoses tutvustati SEA haldusnõukogule uut väliseksperdi koostatud strateegilist kava 2009–2016, mille haldusnõukogu kinnitas 15. juulil 2008. Kõnealune dokument on eelmisega samalaadne ning ei hõlma konkreetseid meetmeid, mida oleks kavandatud ettevõtja SEA Handling kasumlikkuse taastamiseks, kui selleks mitte pidada üldsõnalisi kirjeldusi lepingute ülevaatamise ja halduse täiustamise kohta ning võetavate kiireloomuliste meetmete, näiteks sundpuhkluste rakendamise kohta.
- (284) Komisjon märgib, et vastupidiselt sellele, mida väidavad Itaalia ametiasutused, on selle kava kohaselt SEA põhieesmärk arendada Malpensa lennujaama suure sõmlennujaamana ning leida selleks uus lennukompanii, kes kasutaks seda sõmlennujaamana „viie aasta jooksul” (lk 5). Kava kohaselt on selle eesmärgi täitmise aluseks ettevõtja SEA Handling müük 2010. aastaks (lk 12, 35 ja 37). Komisjon märgib, et kõnealune kava ei hõlma ühtegi viidet virtuaalse platvormi mudelile ning sellest ei ilmne samuti, et arengustrateegia aluseks oleks uus ärimudel, mis hõlmab olulise osana ettevõtja SEA Handling vertikaalset integreerimist. Ettevõtja SEA Handling haldusnõukogu 13. juuni 2008. aasta protokollist ilmneb samuti, et SEA-l ei olnud sel ajal kavatsust muutada virtuaalseks platvormiks, pigem otsiti uut lennukompaniid, kes kasutaks lennujaama sõmlennujaamana. Ka SEA haldusnõukogu 15. juuli 2008. aasta koosoleku protokollis on ettevõtja SEA Handling müüki 2010. Aastaks mainitud pikaajalise elujõulisuse saavutamise võtmeküsimusena.
- (285) Komisjon märgib lisaks sellele, et dokument VIA Milano (mille Itaalia ametiasutused esitasid 28. juunil 2012) hõlmab virtuaalse platvormi ärimudeli kirjeldust. Selle dokumendi põhjal võib aru saada, et SEA hakkas strateegiat kohaldama alates 2011. aastast. Samas ei sisalda ka see dokument ühtegi viidet sellele, et virtuaalse platvormi mudeli rakendamine nõuab lennujaama ja maapealse käitluse teenuseid osutava ettevõtja vertikaalset integreerimist.
- (286) Komisjon märgib lisaks, et kõnealusest kavast ilmneb, et Euroopa kõige suuremat kasumit teenivad lennujaamade käitajad on alates 2001. aastast järk-järgult maapealse käitluse teenuste turult lahkunud ning nende asemele on turule tulnud uued iseseisvad maapealse käitluse teenuseid osutavad ettevõtjad (lk 28).

Äriplaan 2011–2013

- (287) Lõpuks väidab SEA, et SEA haldusnõukogu kinnitas 27. juunil 2011 dokumendi „SEA äriplaan 2011–2013”, milles muu hulgas „rõhutati vajadust jätkata maapealse käitluse teenuste kasumlikkuse parandamist”. Komisjon märgib seevastu, et kõnealuses dokumendis on esitatud üksnes finantsprognosisid ja selles ei mainita otseselt ühtegi ettevõtjaga SEA Handling seotud meetet.
- (288) Lisaks sellele märgib komisjon, et kõnealusest plaanist ilmneb, et ettevõtja SEA Handling personalikulud on alates 2009. aastast jäänud peaaegu muutumatuks (vt personalikulude tabel).
- (289) Komisjon leiab seetõttu, et Itaalia ametiasutused ei ole suutelised esitama ettevõtjat SEA Handling hõlmavat piisavalt üksikasjalikku äriplaani või teisi dokumente, milles kirjeldatakse ümberkorraldusstrateegiat ja selle ellurakendamist vaadeldaval ajavahemikul või mis vähemalt oleks näidanud, et kõnealuse strateegiaga nähti algusest peale ette vajadus katta ettevõtja SEA Handling kahjumit teatud ajal ja teatud summade ulatuses. Komisjon leiab seetõttu samuti, et Itaalia ametiasutused ei ole suutelised esitama kindlaid tõendeid ettevõtja SEA Handling ümberkorraldusstrateegia kohta, mis oleks mõistliku erainvestori jaoks põhjendanud ajutist ettevõtja kahjumi kandmist selleks, et taastada ettevõtja kasumlikkus. Veelgi olulisem on käesoleval juhul asjaolu, et erainvestor, kes puutub kokku asutamisest peale pikaajalises kahjumis olnud ettevõtjaga, oleks nõudnud üksikasjaliku auditi läbiviimist ja konkreetsete meetmete võtmist enne oma vahendite paigutamist sellisesse ettevõtjasse.

- (290) Lisaks sellele ei saa komisjon nõustuda ettevõtja SEA Handling väitega, mille kohaselt tõendab asjaolu, et ettevõtja jõudis aastal 2011/2012 peaaegu nullkasumini, ettevõtja SEA Handling kahjumi katmist käsitleva SEA strateegia asjakohasust kogu vaadeldaval ajal ning sellest tulenevalt tehtud kapitalisüstide vastavust erainvestori kriteeriumile. Komisjon leiab, et kuivõrd ettevõtja tegevuskahjumit kaeti pidevalt ligi kümne aasta jooksul, ei saa pidada üllatavaks, et ettevõtja SEA Handling jõudis lõpuks elujõulisuse künniseni. Mis tahes ettevõtja, kellele antakse sellises ulatuses finantstoetust, võib oma elujõulisuse taastada minimaalsete ümberkorraldusmeetmete abil. Samas ei nõustuks erainvestor sellise perspektiiviga, vaid nõuaks vähemalt prognoosi, mis näitaks, et keskpikas või pikas perspektiivis kahjumi katmise strateegia rakendamisega seotud arvestuslikud tulud, sealhulgas dividendid, omakapitali väärtuse kasv, maine säilitamisega välditav kahju jne on suuremad kui kahjumi katmiseks tehtud rahasüstid. Komisjon märgib, et mitte üheski Itaalia ametiasutuste esitatud äriplaanis ei ole toodud üksikasjalikke prognoose, mis näitaksid, et kahjumi katmise strateegia rakendamine sedavõrd pika ajavahemiku kestel oli SEA jaoks majanduslikult kasulikum kui ettevõtja SEA Handling müük või lähenemine, mis näeks ette, et ümberkorraldusaega tuleb lühendada ja leida viis kasumlikkuse taastamiseks mõistliku aja jooksul, et muuta kahjum nii väikeseks kui võimalik.
- (291) Lisaks sellele, võttes arvesse ettevõtja SEA Handling püsivat kahjumit kõikide vaadeldavate aastate jooksul, leiab komisjon, et ettevõtja SEA Handling oli kahjumis liiga pika ajavahemiku jooksul, et seda võiks käsitleda „piiratud ajana” Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsuse⁽⁵⁹⁾ tähenduses. Ettevõtja SEA Handling oli kahjumis alates asutamisest 2002. aastal ja võis SEA 2011. aastal tehtud prognoosi kohaselt jõuda parimal juhul kasumisse alles 2012. aastal. Kahjumi katmise otsused tehti igal aastal ning komisjon täheldab, et korduvad iga-aastased kahjumid ei mõjutanud SEA-d oma strateegiat muutma või rakendama radikaalsemaid ümberkorraldusmeetmeid.
- (292) Mis puutub teise väitesse, siis ei nõustu komisjon juba varasemalt osutatud põhjustel SEA väljendatud „murega” kolmandatest isikutest teenuseosutajate pakutavate teenuste madala kvaliteedi pärast, mille tulemuseks oleks negatiivne mõju kogu SEA kontserni arengule ja majandustulemustele ning mis teeks SEA vastutavaks lennujaama toimimise häirete eest.
- (293) Nagu juba öeldud, leiab komisjon, et Itaalia ametiasutused ja SEA ei ole esitanud täpsustusi SEA maine kahjustamise kohta või reisijatele tekitatud kahju kohta. Kõnealuse kahju suurust ei ole nad suutnud hinnata ka pärast menetluse algatamise otsuse tegemist. Samas märgib komisjon, et SEA on ise väitnud, et sellise kahju suurust saab hõlpsalt kindlaks määrata turu-uuringu abil. Seetõttu peab komisjon hinnangu puudumist SEA maine kahjustamise ulatuse või vastutuse kohaldamise ohu või pikaajalise kaudse tulu kohta selliseks asjaoluks, mis takistab märkimisväärselt kõnealuste meetmete pidamist kokkusobivaks aruka erainvestori kriteeriumiga, eriti kui võtta arvesse kõnealuste kapitalisüstide suurust. Mõistlikult toimiv investor oleks koostanud enne kogusummas 359,644 miljoni euro suuruste rahasüstide tegemist kõnealuste ohtude ja perspektiivide majandusliku hinnangu⁽⁶⁰⁾.
- (294) Väidete puhul, mille kohaselt eesmärki saada kogu SEA kontserni pealt pikaajaliselt maksimaalset tulu tuleb pidada olulisemaks ettevõtja SEA Handling rahalise kasumlikkuse saavutamisest, ei võeta samuti arvesse asjaolu, et ilma tütarettevõtja kahjumi süstemaatilise katmiseta oleks SEA kasum olnud märkimisväärselt suurem, kui see reaalselt oli. Lisaks sellele ei ole Itaalia ametiasutused esitanud ühtegi tõendit selle kohta, et SEA oleks kõnealust kahjumi katmise strateegiat rakendades pikas perspektiivis olnud kasumlikum kui olukorras, kus ta oleks rakendanud radikaalsemaid ümberkorraldusmeetmeid või delegeerinud maaapealse käitluse teenuste osutamise osaliselt või täielikult kolmandast isikust teenuseosutajale.
- (295) Komisjon on samuti seisukohal, et ettevõtja SEA Handling puhul ei ole tegemist ajutiste raskustega ENI-Lanerossi kohtuotsuse tähenduses, vaid sügava struktuurse probleemiga, ning et ettevõtja kahjumi katmine SEA poolt ei toimunud piiratud aja jooksul. Seejuures, kui ettevõtja kahjumi katmised toimusid selleks, et võimaldada viimasel tegevus parimates tingimustes lõpetada, siis tuleb märkida, et SEA kuulutas alates 2001. aastast välja vaid kaks pakkumismenetlust või vähemalt seda, et optimaalseks peetavaid tingimusi ei saavutatud mõistliku aja jooksul. Igal juhul ei saa selline eesmärk iseenesest põhjendada kõnealuste meetmete vastavust mõistlikult käituva erainvestori kriteeriumile.
- (296) Lõpuks märgib komisjon, et käesoleval juhul ei põhine talle esitatud kavad ettevõtja SEA Handling tegevuse ja kogu sektori arengu realistlikel prognoosidel ning ei hõlma alternatiivsete stsenaariumide analüüsi, mida tavaliselt ettevaatlik erainvestor oleks sellises olukorras vajanud.

⁽⁵⁹⁾ Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-303/88: Itaalia vs. komisjon, EKL 1991, lk I-1433, punkt 21.

⁽⁶⁰⁾ Vt Üldkohtu 11. septembri 2012. aasta otsust kohtuasjas T-565/08: Corsica Ferries vs. komisjon, punktid 101–108.

Ettevõtja SEA Handling majandustulemused

- (297) Kuigi ettevõtja SEA Handling majandustulemused pärast teatava aasta kahjumi katmise otsust ei võimalda hinnata nende vastavust erainvestori kriteeriumile, võimaldavad ettevõtja tulemused enne otsuse tegemist täpsustada asjaolude tausta, milles kõnealune otsus tehti. Ettevõtja SEA Handling suhtes kohaldatud ümberkorraldusmeetmete ja neist tulenevate majandustulemuste vaheline seos vaadeldava aasta kestel oleks igal juhul mõjutanud erainvestori otsust selle kohta, kas jätkata kahjumi katmist või mitte. Seega tuleb neid majandustulemusi hinnata selle nurga alt.
- (298) Itaalia ametiasutused ja SEA tunnistavad kaudselt seda põhimõtet, kinnitades, et ettevõtja SEA Handling põhiliste majandustulemuste edenemine ajavahemikul 2003–2004 oli nende väitel lootustandev ja andis tunnistust sellest, et kasumlikkuse taastamine on võimalik. Komisjon leidis seevastu menetluse alustamise otsuses, et ajavahemikul 2003–2005 jäi kahjum suuremaks kui 40 miljonit eurot, tegevuse brutomarginaal oli negatiivne, kulud ühe tööüksuse kohta suurenesid 7,6 % võrra, kogukulud vähenesid vaid ligikaudu 3 % võrra ja tulud suurenesid ligikaudu 4,5 % võrra.
- (299) Lisaks komisjoni negatiivsele hinnangule Itaalia ametiasutuste esitatud ümberkorralduskavade üksikasjalisuse taseme kohta tuleb seega märkida, et kõnealusel ajavahemikul täheldatud kasumlikkuse näitajad, eeskätt näitajad, mis on seotud võetud ettevõttesiseste meetmetega ja mis ei põhine välistel teguritel, mida ettevõtte ei saa mõjutada, võimaldavad otseselt hinnata reaalselt rakendatud ümberkorraldusmeetmete ulatust. Selliseks näitajaks on näiteks täheldatud personalikulude vähenemine, mis sõltub tööviljakuse kasvust, ühe tööühiku kulude ja töötajate arvu vähenemisest.
- (300) Seevastu leiab komisjon, et kuigi kvaliteedinäitajad, nagu pagasi ooteaeg lennuki saabumisel ja osutatavate teenuste täpsus SEA käitatavates lennujaamades, võivad osutada kasulikuks osutatavate teenuste konkurentsivõime hindamisel, ei võimalda need näitajad hinnata ümberkorraldusmeetmete olulisust.
- (301) Tegelikult saavutatud majandustulemuste osas osutab komisjon peatükis 2.4. nimetatud graafikutele ja tabelitele.
- (302) Komisjon märgib, et eespool nimetatud tabelis 3 toodud andmete alusel võib ajavahemikul 2004–2010 täheldada tööviljakuse 22 %list tõusu. SEA väitis, et see edenemine on tingitud inimressursside paremast kasutamisest ja töötingimuste paindlikumaks muutmisest, madala tootlusega teenuste (näiteks koristustööd lennukite pardal) delegerimisest välistele teenuseosutajatele ja tõhusamast töötajate järelevalvest (eeskätt töölt puudumise vähendamisest).
- (303) SEA väitis samuti, et peamised põhjused, miks ettevõtja SEA Handling ei saavutanud kasumlikkuse taastamise eesmärki 2005. aastaks või hiljemalt 2007. aastaks, olid seotud tulude vähenemisega, mis oli eeskätt tingitud hindade langusest, sealhulgas Alitalia hindadest, mida kasutati alates 2006. aastast, ning ühe tööühikuga seotud kulude suurenemisest. Ja lõpuks väidab SEA, et ka eeldatust väiksem lendude arv mõjutas ajavahemikul 2002–2007 teenitud tulu.
- (304) Töökulude kohta märgib komisjon, et ajavahemikul 2003–2010 suurenes kulu ühe tööühiku kohta ligi 10 % võrra. SEA hinnangul sai ta oma tegevuskulusid oluliselt vähendada vaid piiratud ulatuses. Tema lühiajalist manööverdamisruumi piiras ametiühingute mõjuvõim kollektiivtöölepingute läbirääkimisel ja ametiühingute oluline roll Itaalias. Töötajate arvu vähenemine oli küll märkimisväärne, kuid see ei olnud küllaldane enne 2008. aastat toimunud kulude kasvu tasakaalustamiseks ning ei võimaldanud personalikulusid märkimisväärselt vähendada (–38 % ajavahemikul 2008–2010). Sellega seoses võttis komisjon teatavaks haldusnõukogu 21. detsembri 2006. aasta koosoleku protokoll, mille kohaselt üks haldusnõukogu liige meenutas, et ettevõtte SEA Handling olukord on endiselt *äärmiselt murettekitav*. Asjaolu, et alates 2008. aastast õnnestus ettevõttel SEA Handling personalikulusid märkimisväärselt vähendada, näitab, et selleks tehti olulisi pingutusi. Sellele vaatamata ei saa see asjaolu olla tõendiks selle kohta, et kõnealused kapitalisüstid on erainvestori kriteeriumiga kooskõlas. Komisjon on juba varem rõhutanud eeskätt enne 2007. aastat tehtud kapitalisüstide kohta, et neid ei saa käsitleda varasematest kapitalipanustest eraldi. Komisjon on samuti rõhutanud, et kõnealused kapitalisüstid ei tuginenud finantsanalüüsidele ja äriplaanidele, mis oleks võrreldavad analüüside ja plaanidega, mida oleks nõudnud erainvestor.
- (305) Alitalia hinnasurve kohta märgib komisjon, et Alitaliaga ajavahemikuks 2001–2005 sõlmitud kokkuleppes oli ette nähtud 7-protsendiline hinnatõus nii 2004. kui ka 2005. aastal, kuid kuivõrd see hinnatõus osutus liiga suureks, siis hinnad konkurentsi teravnemisel 2006. ja 2007. aastal langesid. Komisjon leiab, et kõnealuse sektori konkurentstile avanemisega, mille eesmärk oligi konkurentsi stimuleerimine, pidi lõpuks kaasnema hindade langemine. Seega ei saa SEA kuidagi väita, et kõnealuse hindade langemise näol, mis oli suures osas tingitud eelnevatest ülemäärastest hinnatõusudest ja toimus reaktsioonina konkureeriva ettevõtte (Aviapartner) turule saabumisele 2006. aastal, oli tegemist „ettenägematu negatiivse sündmusega”. Komisjon on seisukohal, et erainvestor oleks ette näinud sektori konkurentstile avamisega kaasnevat konkrentsiolukorra muutust. Nii ei oleks erainvestor eeldanud, et hinnad

tõusevad 2003.–2007. aastal 9 % võrra⁽⁶¹⁾ ja oleks saanud aru, et ettevõtte SEA Handling turuosad, mis vastasid sel ajal veel peaaesjalikult monopoolse ettevõtte omadele, peavad vähenema.

- (306) Teistest „ettenägematutest sündmustest”, mis mõjutasid negatiivselt ettevõtte SEA Handling tootlikkuse taastamist, toob SEA 2008. aasta välja tulude vähenemise, mis oli tingitud Alitalia otsusest vähendada oma tegevust Malpensa lennujaamas. Komisjon nõustub kõnealuse tegevuse piiramise olulise mõjuga ettevõtte SEA Handling tuludele, kuid leiab, et SEA pingutused ettevõtte SEA Handling olukorra parandamiseks muutusid oluliselt intensiivsemaks nimelt pärast sellest piiramisest teatamist 2007. aastal. Nii näiteks vähenes tegelike FTE töökohtade arv ajavahemikul 2007–2010 ligi 41 %. Selle vähenemise mõjul hakkas ajavahemikul 2007–2009 tööühikuga seotud kulu langema ja töövõime kasv kiirenes. Ka muud tegevuskulud vähenesid 2007–2010. aastal 40 %. Kõnealuste kulude vähenemine pärast Alitalia tegevuse kärpimist suurendas brutokasumit ja seda vaatamata kogukäibe vähenemisele. Kuid ka need tulemused ei võimaldanud ettevõttel SEA Handling saavutada lühikese aja jooksul majanduslikku tasakaalu, vaatamata varasemalt antud abile. Lisaks sellele arvab komisjon, et kui ettevõtja SEA Handling oleks ettekujutletava stsenaariumi kohaselt tehtud arvutuste alusel (mis lähtuvad eeldusest, et Alitalia oleks jätkanud tegevust Malpensa lennujaamas ja ettevõtte SEA Handling turuosa oleks püsinud 2005. aasta tasemel) võinud loota tootlikkuse taastamisele 2009. aastal, ei oleks pingutused kulutuste vähendamiseks sel perioodil olnud sama ulatusega, kui need olid seoses reaalset väljakujunenud olukorraga⁽⁶²⁾. Igal juhul on Euroopa Kohus juba varasemalt kinnitanud seoses turutingimustes tegutseva erainvestori kriteeriumile vastavuse hindamisega, et „kui majandushinnangud koostatakse pärast selle eelise andmist, ei piisa asjaomase liikmesriigi tehtud investeeringu tegeliku kasumlikkuse tagantjärele tuvastamisest või tegelikult kasutatud menetluse valiku hilisemast põhjendamisest, selleks et tõendada, et [...] [...] kui ilmneb, et erainvestori kriteerium võib kuuluda kohaldamisele, peab komisjon paluma asjaomasel liikmesriigil esitada talle kogu asjakohane teave, mis võimaldab tal kontrollida, kas selle kriteeriumi kohaldatavuse ja kohaldamise tingimused on täidetud, ning ta võib sellise teabe kontrollimisest keelduda üksnes siis, kui esitatud tõendid on koostatud pärast kõnealuse investeeringu tegemise otsuse vastuvõtmist”⁽⁶³⁾.
- (307) Itaalia ametiasutused on tõepoolest kinnitanud, et just olukorra potentsiaalne tõsidus pärast Alitalia lahkumist sundis SEA-d tegema pingutusi kulude vähendamiseks.
- (308) Lõpuks, ettevõtja SEA Handling väitis samuti, et tema tulemustele avaldasid negatiivset mõju ettenägematud sündmused, osutades eeskätt mõjule, mida avaldas tema käibele SARS, 2003. aastal alanud Iraagi sõjale järgnenud terrorismioht ja Eyjafjallajökulli vulkaanipurse 2010. aastal. Komisjon märgib, et kõnealuste sündmuste poolt ettevõtja SEA Handling kogukäibe avaldatava mõju ainus arvandmeid hõlmav hinnang on toodud 1. juunil 2011. aastal koostatud RBB Economicsi uuringus. Nimetatud sündmuste suhtes piirdub uuring ettevõtja SEA Handling mõne väite kordamisega, mainides et SARS ja 2003. aastal alanud Iraagi sõjale järgnenud terrorismioht tõid kaasa ettevõtja kogukäibe languse 3 % ning et Eyjafjallajökulli vulkaanipurse vähendas kogukäivet 1,5 miljoni euro võrra. Need eeldused on võetud vastuanalüüsi aluseks, kuid ei ole esitatud ühtki meetodit kõnealuste sündmuste mõju objektiivseks hindamiseks. Lisaks sellele leiab komisjon, et isegi kui eeldada, et SEA hinnangud on usaldusväärsed (kuigi selle kohta puuduvad igasugused tõendid), ei ole RBB Economicsi uuringus välja toodud ettenägematute sündmuste mõju selline, et sellega võiks reaalset põhjendada SEA poolset kapitali järjekindlat suurendamist peaaegu 360 miljoni euro eest ajavahemikul 2002–2010. Komisjon on samuti seisukohal, et tavalistes turutingimustes tegutsev investor oleks tõenäoliselt korraldanud uuringu vahetult pärast mainitud sündmusi ja mitte mitu aastat hiljem, et selgitada välja nende sündmuste mõju ja otsustada, kas on vaja muuta strateegiat, seda jätkata või muuta oma äriplaani. Kuivõrd RBB Economicsi uuring on koostatud mitu aastat pärast kõnealuseid sündmusi ning isegi pärast menetluse algatamise otsuse tegemist, leiab komisjon, et kõnealune uuring ei kajasta arukalt käituvat erainvestori tegevust, vaid on koostatud käimasoleva uurimismenetluse tarbeks, see tähendab selleks, et proovida tagantjärele tõendada SEA tegevuse väidetavat majanduslikku ratsionaalsust. Seetõttu ei saa kõnealust uuringut võtta arvesse arukalt toimiva investori kriteeriumi kohaldamisel. Lõpuks märgib komisjon, et selleks, et veenduda oma investeeringute tootluses isegi negatiivse mõjuga sündmuste toimumise korral, nõuavad erainvestorid finantsanalüüside läbiviimist, mis näitavad nende investeeringute tootlust ebasoodsate stsenaariumide korral, eriti sellistes sektorites nagu lennundussektor, mis oma laadi tõttu on seotud ettevõtjate pädevusalast ja kontrolli alt väljas olevate ohufaktoritega. Käesoleval juhul ei ole ei Itaalia ametiasutused ega SEA näidanud, et sekkumise hetkel oleks selliseid analüüse läbi viidud.
- (309) Seetõttu leiab komisjon, et kuigi ettevõtja asutamisest alates ja eriti 2007. aastal on mitmel korral tehtud märkimisväärsed pingutusi kulude vähendamiseks, on need osutunud ebapiisavaks selleks, et loota ettevõtja kasumlikkuse taastamist muidu kui üksnes väga pika aja jooksul, mis ulatub üle 10 aasta, arvestamata seejuures

⁽⁶¹⁾ Nagu oli prognoositud ettevõtte SEA Handling äriplaanis 2003–2007.

⁽⁶²⁾ Turuosa säilitamine 2005. aasta tasemel (76,65 %) kuni 2010. aastani on täiesti hüpoteetiline võimalus.

⁽⁶³⁾ 5. juuni 2012. aasta otsus kohtuasjas C-124/10P: komisjon vs. EDF, punktid 85 ja 104.

varasemalt antud ebaseadusliku abi võimaliku tagasinõudmise ohuga. Kuigi ei ole üllatav, et ettevõtja SEA Handling majandustulemused paranesid pärast riigiabi saamist nii paljude aastate jooksul, leiab komisjon, et võttes arvesse ettevõtja SEA Handling erakordselt raskepärast kulustruktuuri ja turu konkurentsile avamise konteksti, oleks erainvestor juba 2002. aastal nõudnud ettevõtja palju radikaalsemat ümberkorraldamist, et nõustuda kahjumi katmisega ümberkorraldamiseks vajaliku aja jooksul ning teenida oma investeeringult mõistlikku kasumit samuti mõistliku aja jooksul.

Teiste ettevõtjate majandustulemustega võrdlemine

- (310) Komisjon ei nõustu väitega, mille kohaselt maapealse käitluse teenuseid osutavate eri liiki ettevõtjate (Itaalia ametiasutused mainivad eraldatud raamatupidamisarvestusega lennujaamade käitajaid, eraldi ettevõtjaid hõlmavaid lennujaamade käitajaid, lennukompaniisid, kes osutavad maapealse käitluse teenuseid ise ja kolmandatest isikutest teenuseosutajaid, keda võib omakorda jagada riiklikku või rahvusvahelisse võrgustikku kuuluvateks ettevõtjateks ning väikesteks ja keskmise suurusega ettevõtjateks) või erineva tegevusvaldkonnaga ettevõtjate (kuivõrd osa ettevõtjaid osutab kõiki maapealse käitluse teenuseid, teised aga vaid mõningaid) majandustulemused ei ole võrreldavad.
- (311) Sektori konkurentsile avamise eesmärk oli nimelt konkurentsi stimuleerimine nii, et kerkiks esile konkurentsi-võimelisemad teenuseosutajad, mis tooks kasu nende klientidele, lennukompaniidele ning lõppkokkuvõttes ka reisijatele. Komisjon leiab, et ettevõtjad, kellega Itaalia ametiasutused ei soovi ettevõtjat SEA Handling võrrelda, on sellele vaatamata viimasega tegelikult või võimalikus konkurentsiolekus. Itaalia ametiasutuste loogika viiks tegelikult ettevõtjaga SEA Handling võrreldavate ettevõtjate arvu nullini, sest mitte ükski teenuseosutaja ei paku täpselt sellist teenuste valikut kui SEA Handling ning ei ole samal ajal sama liiki ettevõtja kui SEA Handling, see tähendab lennujaama käitajaga seotud teenuseosutaja, kes tegutseb viimasest õiguslikult eraldiseisva ettevõtjana. Lisaks sellele leiab SEA, et komisjon peaks võtma samuti arvesse direktiivi 96/67/EÜ siseriiklikku õigusse ülevõtmise tingimusi, et võrrelda selliste teenuseosutajate majandusnäitajaid, kes tegutsevad teistel turgudel kui Itaalia.
- (312) Komisjon märgib, et mitmed maapealse käitluse teenuseid osutavad ettevõtjad tegutsevad kasumlikult. On ilmne, et asjaolu, et mitmed teised maapealse käitluse ettevõtjad on suutnud kahjumit vältida, ei tõesta SEA tegevuse ratsionaalsust, vaid laseb pigem aimata vastupidist, kuna majandusraskuste korral püüab iga ettevõtja keskenduda oma põhitegevusele ja loobub tegevusest, mis on struktuurselt kahjumlik või väiksema tootlusega. Nagu mitmel korral on juba märgitud, rõhutati ettevõtja SEA Handling esitatud kahes äriplaanis asjaolu, et turu suundumuseks vaadeldaval perioodil oli lennujaamade käitajate loobumine maapealse käitluse teenuste osutamisest ning et need lennujaamade käitajad, kes delegeerisid kõnealuste teenuste osutamise välistele teenuseosutajatele, said üldiselt suuremat kasumit kui vertikaalselt integreeritud ettevõtjad.
- (313) Seetõttu peab komisjon lükkama tagasi SEA väite, mille kohaselt ainuke võrreldav ettevõtja oli [...] ⁽⁶⁴⁾, kes kandis ajavahemikul 2004–2006 tõenäoliselt samuti kahjumit ⁽⁶⁵⁾ ja ei delegeerinud maapealse käitluse teenuste osutamist välisele teenuseosutajale. Esiteks, [...] on ettevõtja, kelle enamusosanikud on kogu aeg olnud avaliku sektori asutused, seega ei ole tema käitumine käsitletav erainvestori tüüpilise käitumisena ⁽⁶⁶⁾. Teiseks ei ole komisjonil mingit teavet, mis võimaldaks öelda, kas ettevõtja [...] on seoses maapealse käitluse teenuste osutamisega saanud abi, mille suurus ja andmise kestus oleks võrreldav ettevõtjale SEA Handling antud abiga.
- (314) Komisjon leiab seetõttu, et ettevõtja SEA Handling tehtud võrdlus ettevõtjatega [...] ja [...] ei ole asjakohane. Ettevõtja SEA Handling väidab ilma piisavaid põhjendusi esitamata, et kõnealused ettevõtjad on kandnud kahjumit seoses tegutsemisega neis lennujaamades ⁽⁶⁷⁾. Teiseks võib arvata, et kõnealuste ettevõtjate kantud kahjum on vähemalt osaliselt tingitud ettevõtjale SEA Handling antud abidest. Kui SEA ei oleks teinud ettevõtjale SEA Handling regulaarseid kapitalisüste, oleks viimane muutunud maksejõuetuks või põhjalikult ümber korraldatud ja seda lühema aja jooksul, kui see tegelikult toimus. Selle tulemusena oleks turu struktuur muutunud ning konkurentidel oleks tekkinud võimalus suurendada oma turuosa ja parandada seeläbi oma majandustulemusi.

⁽⁶⁴⁾

[...].

⁽⁶⁵⁾

Ettevõtte SEA Handling 21. märtsi 2011. aasta märkused, punktid 99 ja 100.

⁽⁶⁶⁾

Vt [...].

⁽⁶⁷⁾

Ettevõtte SEA Handling 21. märtsi 2011. aasta märkused, punkt 105.

- (315) Kokkuvõttes, eelnevate kaalutluste valguses leiab komisjon, et mitte ükski kõnealustest kapitalisüstitdest ei ole kooskõlas erainvestori kriteeriumiga ning et nendega anti ettevõtjale SEA Handling seega eelis, mida ettevõtja ei oleks saanud tavalistes turutingimustes.

8.2.4. LIIKMESRIIKIDEVAHELISE KAUBANDUSE KAHJUSTAMISE JA KONKURENTSI MOONUTAMISE TINGIMUSED

- (316) Komisjon leiab, et kõnealused meetmed kahjustavad liikmesriikidevahelist kaubandust ja kahjustavad või ähvardavad kahjustada konkurentsi siseturul, kuivõrd need on suunatud vaid ühele ettevõtjale, kes on konkurentsiolukorras teiste Malpensa ja Linate lennuväljadel maapealse käitluse teenuseid osutavate ettevõtjatega ning lisaks sellele kõikide teenuseosutajatega, kel on õigus selliseid teenuseid osutada, kusjuures mitmed kõnealustest teenuseosutajatest tegutsevad pärast kõnealuse sektori konkurentsiile avamist 2002. aastal mitmes liikmesriigis.

8.2.5. KOKKUVÕTE

- (317) Eelnevaid kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et SEA poolset ettevõtja SEA Handling kahjumi katmise meetmed on riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.3. ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

- (318) Tuvastanud, et kõnealuste meetmete näol on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, vaatleb komisjon nende võimalikku siseturuga kokkusobivust kõnealuse artikli lõigetes 2 ja 3 toodud erandite valguses.
- (319) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 sätteid ei ole ilmselgelt võimalik kohaldada, võttes arvesse vaadeldavate meetmete laadi, ning seda ei ole Itaalia ametiasutused ja SEA ka taotlenud.
- (320) Seoses Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 sätete kohaldamisega väljendas komisjon juba mainitud ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses kahtlusi meetmete kokkusobivuses lennunduse suunistega. Kõnealustes suunistes on kindlaks määratud, millises ulatuses ja millistel tingimustel toimunud lennujaamateenuste rahastamist hindab komisjon riigiabi käsitlevate eeskirjade ja menetluste alusel.
- (321) Lennujaamateenuste osutamise eest makstavate toetuste puhul osutavad lennunduse suunised direktiivile 96/67/EÜ, milles on sätestatud, et kui reisijate arv ületab 2 miljonit, peab maapealse käitluse teenuste osutamisest saadav tulu olema piisav ja maapealsed teenused ei või sõltuda lennujaama muudest ärituludest ega riigi vahenditest, mida lennujaam saab lennujaama valdajana või üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajana.
- (322) Seega tuleb märkida, et sellise tegevuse toetamine avaliku sektori asutuste poolt ei ole kooskõlas direktiivi 96/67/EÜ sätete eesmärgiga ja võib avaldada kahjulikku mõju kõnealuse turu konkurentsiile avamisele.
- (323) Eelnevat silmas pidades leiab komisjon, et abi ei saa lennunduse suuniste alusel pidada siseturuga kokkusobivaks.
- (324) Täiendavalt palusid Itaalia ametiasutused komisjonil hinnata abi kokkusobivust Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c ja 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste alusel. Itaalia ametiasutused ei toonud välja teisi õiguslikke aluseid, mis tõendavad kõnealuste abide siseturuga kokkusobivust lähtuvalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 sätetest, ega esitanud komisjonile tõendeid abi kokkusobivuse kohta. Itaalia ametiasutused väitsid, et lennunduse suuniseid ei saa käesoleval juhul kohaldada kõnealuste meetmete kokkusobivuse hindamiseks. Seetõttu peab komisjon analüüsima Itaalia ametiasutuste esitatud väiteid, et tõendada abi kokkusobivust ümberkorraldamise suunistega.
- (325) 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 104 on sätestatud järgmine:

Komisjon uurib iga tema loata antud [...] päästmis- või ümberkorraldamisabi kokkusobivust ühisturuga käesolevate suuniste alusel, kui osa sellest abist või kogu abi on antud pärast suuniste avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* abi andmise ajal kehtivate suuniste alusel.

- (326) 2004. aasta ümberkorraldamise suunised avaldati 1. oktoobril 2004.

- (327) Kuivõrd komisjon leiab, et kõnealuseid meetmeid tuleb käsitleda kui ettevõtjale SEA Handling tehtud kapitalisüste hõlmavate otsuste kogumit, mida tingis eeskätt vajadus katta ettevõtja kahjumeid hetkel, kui need tekkisid, ja mitte ühe või kahe ümberkorraldamiseks antava abina, mida maksti osade kaupa (nagu tunduvad kinnitavat Itaalia ametiasutused, vt käesoleva otsuse põhjendus 84), siis tuleb kõnealuste meetmete kokkusobivust analüüsida lähtuvalt 1999. aasta ümberkorraldamise suunistest või 2004. aasta ümberkorraldamise suunistest, sõltuvalt sellest, kas asjaomane siduv otsus tehti enne või pärast 1. oktoobrit 2004⁽⁶⁸⁾.

Ettevõtja rahastamiskõlblikkus

Enne 1. oktoobrit 2004 võetud meetmed

- (328) Põhjused, mis on esitatud käesoleva otsuse põhjendustes 174–180, leiab komisjon, et ettevõtjat SEA Handling võib 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste alusel käsitleda raskustes oleva ettevõtjana.
- (329) 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punkti 7 kohaselt ei ole vastasutatud äriühing päästmis- või ümberkorraldamiskõlblik. Samas on kõnealustes suunistes sätestatud, et uue äriühingu loomiseks ei loeta olukorda, mille puhul äriühing asutab tütarettevõtja üksnes sellele äriühingu aktive ja võimalik et ka passivate ülekandmiseks. Kuivõrd ettevõtja SEA Handling asutati ettevõtjast SEA eraldamise teel selleks, et osutada maapealse käitluse teenuseid, leiab komisjon, et ettevõtjat SEA Handling ei saa käsitleda vastasutatud ettevõtjana kõnealuste suuniste tähenduses.
- (330) Lisaks sellele ei tulene ettevõtja SEA Handling majandusraskused kulude meelevaldsest ümberjaotamisest kontserni sees. Kõnealuseid majandusraskusi ei saa mingil juhul seostada ettevõtja SEA tegevusega valdusasutuseks, vaid need on tingitud ülemäärastest personalikuludest, mis ei võimalda ettevõtjal saavutada majanduslikku tasakaalu.

Pärast 1. oktoobrit 2004 võetud meetmed

- (331) Komisjon märgib, et ettevõtja majandusolukord 2004. aastal võrreldes 2002. aastaga ei paranenud. Nagu on täpsustatud põhjendustes 181–184, oli ettevõtja 2004. aastal endiselt majandusraskustes ning teda tuleb 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste kohaselt käsitleda raskustes oleva ettevõtjana.
- (332) Ümberkorraldamise suuniste punkti 13 kohaselt ei ole vastasutatud äriühing päästmis- või ümberkorraldamiskõlblik. See kehtib ka selliste juhtumite korral, kui uus äriühing tekib eelmise äriühingu likvideerimisel või võtab sellise äriühingu varad üle. Põhimõtteliselt loetakse äriühingut vastasutatuks esimese kolme aasta jooksul pärast tegevuse alustamist vastavas valdkonnas.
- (333) Käesoleva otsuse põhjenduses 330 toodud põhjustel leiab komisjon, et ettevõtjat SEA Handling ei saa käsitleda vastasutatud ettevõtjana. Komisjon märgib sellega seoses samuti, et oma viimastes märkustes väitsid Itaalia ametiasutused, et ettevõtjat SEA Handling saab käsitleda 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste kohaselt vastasutatud ettevõtjana, kuivõrd see asutati ettevõtja SEA ühe tegevussuuna eraldamise teel ja ta võttis seega üle emaettevõtja maapealse käitluse teenuste osutamise seotud varad ja kohustused.
- (334) Kohaldada tuleb ka käesoleva otsuse põhjenduses 331 toodud kaalutlusi.
- (335) Komisjon järeldab seega, et ettevõtjal SEA Handling oli õigus ümberkorraldamisabile nii 1999. aasta kui 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste alusel.

Elujõulisuse taastamine pikaajalises perspektiivis

- (336) 2004. aasta ümberkorraldamise suunistes on sätestatud, et „abi andmise tingimus on ümberkorraldamiskava rakendamine, selle kinnitab komisjon iga abimeetme puhul eraldi...” (2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punkt 34 ja 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punkt 31). Lisaks sellele on sätestatud, et „ümberkorraldamisabi peab seetõttu olema seotud elujõulise ümberkorraldamiskavaga, mida asjaomane liikmesriik kohustub rakendama. Komisjonile tuleb esitada üksikasjalik kava...” (2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punkt 35 ja 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punkt 32).

⁽⁶⁸⁾ Tuleb rõhutada, et Itaalia ametiasutuste väide oli põhjendatud, st kohaldati üksnes 2004. aasta ümberkorraldamise suuniseid, kuid meetmete kokkusobivuse hinnangut see ei mõjuta.

- (337) Itaalia ametiasutuste esitatud „ümberkorralduskavad” on eeskätt *Piano aziendale consolidato* 2002–2006, äriplaan 2003–2007, strateegiline kava 2007–2012, strateegiline kava 2009–2016 ja äriplaan 2011–2013. Kuid komisjon leiab käesoleva otsuse põhjendustes 269–296 antud hinnangu alusel, et mitte ükski kõnealustest kavadest ei vasta suunistes toodud kriteeriumidele.
- (338) 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 35 on sätestatud järgmine: „Ümberkorraldamiskava, mille kestus peab olema võimalikult lühike, peab mõistliku aja jooksul ning tulevaste tegevuseeldustega seotud realistlike oletuste alusel taastama äriühingu pikaajalise elujõulisuse. Ümberkorraldamisabi peab seetõttu olema seotud elujõulise ümberkorraldamiskavaga, [...] mis eelkõige peab sisaldama turuülevaadet. Elujõulisuse paranemine peab tulenema peamiselt ümberkorraldamiskavas sisalduvatest sisemistest meetmetest, see võib välistel teguritel, nagu hindade ja nõudluse erinevused, mida äriühing ise eriti mõjutada ei saa, põhineda ainult sel juhul, kui turu arengu kohta tehtud oletused on üldtunnustatud.” 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punkt 32 hõlmab samalaadseid sätteid.
- (339) Komisjon märgib, et nii *Piano aziendale consolidato* 2002–2006 kui ka kõik 2007. aastast hilisema ajavahemiku kohta koostatud kavad⁽⁶⁹⁾ (välja arvatud kava 2003–2007) hõlmavad SEA kontserni tervikuna ja sisaldavad ainult mõnda viidet ettevõtja SEA Handling kohta. Seetõttu ei saa neid kavasid käsitleda suuniste kohaste ettevõtja SEA Handling ümberkorraldamiskavadena. Liiatigi ei hõlma kõnealused kavad kõiki üksikasju, mida on suunistes nõutud: puudub ettevõtja raskusi tinginud asjaolude üksikasjalik kirjeldus ja turuülevaade. Lisaks sellele ei hõlma kõnealused kavad ettevõtja elujõulisuse pikaajalises perspektiivis taastamiseks vajalike meetmete üksikasjalikku kirjeldust, nendes nähakse ette ettevõtja elujõulisuse paranemine eeskätt väliste meetmete abil, mis hõlmavad tulude suurendamist (eelkõige kava aastateks 2003–2007), kusjuures ei ole esitatud mingeid tõendeid selle kohta, et turu arengutega seotud eeldused oleksid üldtunnustatud.
- (340) Isegi täpsemalt ettevõtjat SEA Handling käsitlevate lühikeste lõikude kohta märgib komisjon, et neis ei ole käsitletud ajakavasid, millest ilmneks ettevõtja SEA Handling elujõulisuse pikaajalises perspektiivis taastamiseks vajaliku mõistliku aja pikkus ega ettevõtja SEA Handling ümberkorraldamise kestus. Ümberkorraldamismetmete kirjeldus on lisaks sellele liiga üldine, et need meetmed võiksid rahuldada suunistes esitatud nõudmisi.
- (341) Eelnevast tuleneb, et kõnealune abi anti enne sellest teatamist ning puudus ümberkorraldamise suuniste nõudeid rahuldav ümberkorraldamiskava. Seega ei antud abi vastavalt asjakohase ümberkorraldamiskava ellurakendamisele, nagu on nõutud 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punktides 34 ja 35 ja 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punktides 31 ja 32. Sellest asjaolust piisab, et välistada kõnealuste abide kokkusobivus siseturuga⁽⁷⁰⁾.
- (342) Teiseks tuleb märkida, et kuivõrd abimeetmetest ei teatatud ja puudus nendega seostatav elujõuline ümberkorralduskava, ei olnud komisjonil võimalik määrata kindlaks tingimusi ja kohustusi, mis oleksid olnud vajalikud kõnealuse abi lubamiseks⁽⁷¹⁾ ning tal ei olnud võimalik veenduda regulaarsete üksikasjalike aruannete abil ümberkorraldamiskava nõuetekohases elluviimises⁽⁷²⁾.

Konkurentsi ülemäärase moonutamise vältimine

- (343) 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 38 on sätestatud järgmist: „Et vähendada nii palju kui võimalik negatiivset mõju kaubandustingimustele ning kindlustada positiivsete mõjude ülekaal, tuleb võtta kompensatsioonimeetmed. Vastasel juhul tuleb abi lugeda „ühiste huvidega vastuolus olevaks” ja seetõttu ühisturule sobimatuks”. 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punkt 35 hõlmab samasuguseid sätteid.
- (344) Itaalia ametiasutused ja ettevõtja SEA Handling väitsid, et abimeetmed ei kahjustanud konkurentsi maapealse käitluse teenuste turul, sest kõnealused meetmed olid vajalikud selleks, et tagada vastavus turu konkurentsile avamise tingimustele vastavalt seadusandlikule dekreedile nr 18/99, mille abil kohaldati direktiivi 96/67/EÜ.
- (345) Samuti väitsid nad, et konkurentsi võimaliku kahjustamise vältimiseks rakendati asjaomaseid abiga seotud lisameetmeid.

⁽⁶⁹⁾ SEA kontserni strateegiline kava aastateks 2007–2012, strateegiline kava aastateks 2009–2016 ja äriplaan 2011–2013.

⁽⁷⁰⁾ Vt näiteks EFTA kohtu 8. oktoobri 2012. aasta otsus kohtuasjas Hurtigruten vs. EFTA järelevalveamet, punkt 228, ja punktid 234 kuni 240.

⁽⁷¹⁾ Suuniste punktid 46–48.

⁽⁷²⁾ Suuniste punktid 49–51.

- (346) Itaalia ametiasutuste väitel oli esimene selline lisameede ettevõtja SEA Handling teenuste mahu vähendamine eeskätt kasutatava tööjõu vähendamise teel ning selleks vähendati ajavahemikul 2003–2010 järk-järgult ettevõtja töötajate arvu.
- (347) Teiseks lisameetmeks oli ettevõtja SEA Handling teenuste valiku piiramine, millega kitsenes ettevõtja tegevusvaldkond. Eeskätt loobus ettevõtja SEA Handling toimingutest, mis olid seotud lennukite hoolduse ja piletimüügiga (*ticketing*), samuti mõnest lisateenusest, nagu lennukikabiinide koristamine ja alaealiste hooldamine, mille osutamine delegeeriti alates 2004. aastast kolmandatest isikutest teenuseosutajatele. 2004. aastal loovutas ettevõtja SEA Handling ka lennukite jäätõrje teenused SEA-le.
- (348) Kolmandaks lisameetmeks olid katsed müüa ettevõtja SEA Handling vähemusosalus, mis oleks õnnestumise korral võimaldanud uuel tuliljal turule siseneda.
- (349) Lõpuks leiavad Itaalia ametiasutused, et Itaalia maapealse käitluse teenuste turu konkurentsile avatuse tase tingis meetmete võtmise kahjumi katmiseks, et tagada kõikide maapealse käitluse teenuste osutamine ja nende kvaliteet ning selleks, et kohaneda järk-järgult uue olukorraga. Üldises plaanis oleksid abimeetmed võimaldanud väidetavalt seega konkurentsile avatud turule üle minna rahulikult, mis oleks aidanud vältida negatiivseid tagajärgi reisijate jaoks.
- (350) Komisjon meenutab, et suuniste kohaselt „ei loeta tootmisvõimsuse või turuosa piiramiseks kustutamisi ja kahjumit tekitavast tegevusest loobumist, mis on igal juhul tarvilikud elujõulisuse taastamiseks”⁽⁷³⁾. Sellest lähtuvalt leiab komisjon, et teist lisameedet ei saa käsitleda kompensatsioonimeetmena, vaid see on lahutamatult seotud konkreetselt ümberkorraldamisega ja on selle põhiosaks. Nagu on väitnud Itaalia ametiasutused, ei ole kõnealuste toimingute näol tegemist ettevõtja SEA Handling põhitegevusega (*core business*) ning neist loobumist ei saa seetõttu käsitleda asjakohase kompensatsioonimeetmena, mis oleks taganud turuosa märkimisväärset vähenemist kõnealusel turul⁽⁷⁴⁾.
- (351) Samamoodi on ka teenuste mahu vähendamine eeskätt tööjõu vähendamise teel ettevõtja elujõulisuse taastamise üks põhitegureid, võttes arvesse ettevõtja SEA Handling personalikulude kõrget taset, eriti võrreldes seda ettevõtja kogukäibega, ning seda ei saa käsitleda abi kompensatsioonimeetmena.
- (352) Soovi kohta müüa ettevõtja vähemusosalus märgib komisjon, et siiani on tegelikult välja kuulutatud vaid kaks pakkumismenetlust⁽⁷⁵⁾. Lisaks sellele on ettevõtja osalus müügi kava praegu tingitud ettevõtja tootluse taastamisest ja tegemist ei ole ümberkorraldamise kompensatsioonimehhanismiga. Igal juhul ei ole mingit ettevõtja SEA Handling kapitali müüki toimunud ligi 10 aasta jooksul, nii et soovi ettevõtja osa müügiks ei saa käsitleda kõnealuste abimeetmete kompensatsioonimehhanismina.
- (353) Lõpuks, rääkides asjaolust, et abi aitas tagada üleminekut konkurentsile avatud turutingimustele, leiab komisjon, et direktiivi 96/67/EÜ ülevõtmine Itaalia õigusse ei eelda, et riigiabiga saaks kompenseerida teatud ettevõtja, antud konkreetsel juhul ettevõtja SEA Handling kulusid, et kõnealusel ettevõtjal oleks võimalik olukorraga kohaneda ajavahemiku jooksul, mille kestust Itaalia ametiasutused ei märgi.
- (354) Toodud asjaoludest piisab selleks, et välistada abimeetmete kokkusobivus siseturuga.

Miinimumiga piirduv abi

- (355) 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 43 ja 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 40 on täpsustatud, et abi piiramiseks ümberkorraldamiseks vajalike kulude miinimumiga peab abisaaja toetama ümberkorraldamiskava olulisel määral omavahenditest, sealhulgas äriühingu säilimiseks ebaolulise vara müügi või turutingimustes toimuva välisfinantseerimise kaudu. Suurettevõtete puhul peab komisjon üldjuhul asjakohaseks omavahenditest tehtavaks panuseks vähemalt 50 % suurust makset ümberkorraldamise kuludest.
- (356) Komisjon märgib, et Itaalia ametiasutused ei ole esitanud teavet ettevõtja SEA Handling võimaliku omapoolse panuse kohta ümberkorraldamise kulude kandmisel. Asjaolu, et mitte ükski erainvestor ei ole osalenud ettevõtja SEA Handling ümberkorraldamise rahastamises, on veel üks tegur, mis näitab, et turuosalised ei uskunud ettevõtja elujõulisuse taastamise teostatavust (2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punkt 43).

⁽⁷³⁾ 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punkt 40.

⁽⁷⁴⁾ Üldkohtu 4. veebruari 2012. aasta kohtuotsus liidetud kohtuasjades T-115/09 ja T-116/09: Electrolux vs. komisjon, punktid 51–58.

⁽⁷⁵⁾ Itaalia ametiasutuste märkuste kohaselt toimus üks neist 2001. aastal ja teine 2007. aastal.

Ühekordse abi põhimõte (una tantum)

- (357) Lõpuks, selleks et abi oleks ühisturuga kokkusobiv, peab see vastama ühekordse abi põhimõttele. 1999. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 43 ning 2004. aasta ümberkorraldamise suuniste punktis 72 ja punktis 43 on sätestatud, et ettevõtjal, kes on ümberkorraldamiseks abi saanud kümne viimase aasta jooksul, ei ole õigust ümberkorraldamiseks antavale täiendavale abile. Sellest lähtuvalt leiab komisjon, et ettevõtjale SEA Handling pärast esimest kapitalisüsti 2002. aastal ümberkorraldamiseks antud abi on samuti siseturuga kokkusobimatu, kuivõrd see abi ei vasta ühekordse abi põhimõttele. Sama põhimõte kehtiks ka pärast 2007. aastat antud abimeetmete kohta, kui komisjon leiaks – mida ta praegusel juhul ei tee, – et SEA tegi vaid kaks siduvat otsust maksta antav abi välja osade kaupa mitme aasta jooksul, nagu Itaalia ametiasutused tunduvad väitvat (vt käesoleva otsuse põhjendus 223).

Kokkuvõte

- (358) Eeltoodust tuleneb, et abimeetmed ei täida lennunduse suunistes ning 1999. aasta ja 2004. aasta ümberkorraldamise suunistes sätestatud tingimusi, et tagada abi kokkusobivus siseturuga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt.
- (359) Sellest tulenevalt ei ole kõnealused meetmed siseturuga kooskõlas.

8.4. ABI TAGASTAMINE

- (360) Komisjon tuletab meelde, et määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 14 lõike 1 kohaselt tuleb ebaseaduslik ja siseturuga kokkusobimatu abi abisaajalt tagasi nõuda.
- (361) Kuivõrd kõnealune abi anti ettevõtjale SEA Handling ebaseaduslikult ja see abi on siseturuga kokkusobimatu, tuleb see kõnealuselt ettevõtjalt tagasi nõuda.
- (362) Komisjon tuletab meelde, et seoses ettevõtja SEA Handling väga raske majandusolukorraga ning asjaoluga, et puudub lootus tehtud kapitalisüstide tootlusele, ei oleks erainvestor kõnealuseid kapitalisüste teinud ja ettevõtja SEA Handling ei oleks kõnealuseid vahendeid turutingimustes saanud. Ettevõtja omakapitali tehtud investeeringute tasuvus sõltub täiel määral ettevõtja ärimudeli kasumlikkusest ning erainvestor ei tee investeeringut, kui ta ei usu, et äritegevuse kaudu suudetakse riske piisaval määral katta. Komisjon leiab, et ettevõtja ei oleks suutnud suurendada oma kapitali kapitaliturgudel, sest selle kapitali eeldatav tootlus ei oleks kunagi võinud pakkuda suuremat kasumit mis tahes investori jaoks. Vastupidises olukorras, see tähendab olukorras, mis valitseks abi puudumisel ja mida soovitakse abi tagastamisega taastada või saavutada, ei oleks mingit kapitali üldse investeeritud⁽⁷⁶⁾. Kohtupraktikas on varasemalt täpsustatud, et omakapitalis osalemise korral võib komisjon otsustada, et antud eelise tühistamine hõlmab kapitalipanuse tagastamist⁽⁷⁷⁾. Seetõttu tuleb tagasi nõuda kogu kapitali suurendamiseks eraldatud summa.
- (363) Kõnealuse tagastamise puhul tuleb samuti silmas pidada jooksvaid intresse, mida arvestatakse alates kuupäevast, mil kõnealune abi anti ettevõtja käsutusse, see tähendab alates iga kapitali suurendamise tegelikust kuupäevast kuni abi täieliku tagastamiseni⁽⁷⁸⁾.

8.5. KOKKUVÕTE

- (364) Komisjon leiab, et Itaalia on ebaseaduslikult andnud abi, mis seisnes mitmes ettevõtja SEA teostatud ettevõtja SEA Handling kapitali suurendamises, mille peamine eesmärk oli katta tütarettevõtja kahjumeid, ning mis on vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 sätetega.
- (365) Seetõttu peab Itaalia võtma kõik vajalikud meetmed, et nõuda kõnealune siseturuga kokkusobimatu riigiabi sisse selle saajalt, ettevõtjalt SEA Handling,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

⁽⁷⁶⁾ Komisjoni 13. juuli 2011. aasta otsus 2012/252/EL riigiabi C 6/08 (ex NN 69/07) kohta, mida Soome andis ettevõttele Ålands Industrihus Ab (ELT L 125, 12.5.2012, lk 33).

⁽⁷⁷⁾ Üldkohtu 30. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas T-16/96: Cityflyer vs. komisjon, lk II-757, punkt 56.

⁽⁷⁸⁾ Vt nimetatud määruse (EÜ) nr 659/99 artikli 14 lõike 2.

Artikkel 1

Ettevõtja SEA igal aastal ajavahemikus 2002–2010 oma tütarettevõtja SEA Handling kasuks teostatud kapitali suurendamiste näol (mille hinnanguline kogusumma on 359,644 miljonit eurot) on tegemist Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 kohase riigiabiga.

Artikkel 2

Kõnealused riigiabimeetmed, mis on võetud vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3, on siseturuga kokkusobimatud.

Artikkel 3

1. Itaalia on kohustatud artiklis 1 mainitud abisummad abisaajalt sisse nõudma.
2. Tagasimakstavate summade pealt arvestatakse intresse alates kuupäevast, mil kõnealused summad anti abisaaja käsutusse ning kuni nende summade tegeliku tagastamiseni.
3. Intressid arvutatakse komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004⁽⁷⁹⁾ V peatükis sätestatud valemi alusel.

Artikkel 4

1. Artiklis 1 osutatud abi tagastamine toimub vahetult ja tõhusalt.
2. Itaalia tagab käesoleva otsuse täitmise nelja kuu jooksul alates selle teatavakstegemisest.

Artikkel 5

1. Kahe kuu jooksul alates käesolevast otsusest teatamisest edastab Itaalia komisjonile järgmise teabe:
 - a) abisaajalt tagasinõutav kogusumma (põhiosa ja intressid);
 - b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;
 - c) dokumendid, mis tõendavad, et abi saajat on abi tagastamise kohustusest teavitatud.
2. Itaalia teavitab komisjoni käesoleva otsuse täitmiseks võetud riiklike meetmete edenemisest kuni artiklis 1 osutatud abisumma täieliku tagastamiseni. Ta esitab viivitamata, komisjoni esimesel nõudmisel kogu teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Samuti esitab ta üksikasjaliku teabe abisaaja juba tagastatud abisummade ja intresside kohta.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 19. detsember 2012

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA

⁽⁷⁹⁾ Komisjoni määrus (EÜ) nr 794/2004, 21. aprill 2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/1226,

23. juuli 2014,

riigiabi kohta SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), mida Prantsusmaa on andnud Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele SNC-Lavalin, Ryanair ja Airport Marketing Services

(teatavaks tehtud numbri C(2014) 5080 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

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

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

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

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 26. jaanuari 2010. aasta kirjaga esitas lennuettevõtja Air France komisjonile kaebuse seoses eelistega, mida lennuettevõtja Ryanair saab mitmetelt Prantsusmaa piirkondlikelt ja kohalikelt lennujaamadelt. Kõnealune kaebus puudutas Angoulême Brie Champniers lennujaama (edaspidi „Angoulême'i lennujaam”) ja selles nimetati lisaks ka summasid, mis on makstud kõnealust lennujaama käitavale Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale.
- (2) 16. märtsi 2010. aasta kirjaga edastas komisjon Prantsuse ametiasutustele kaebuse mittekonfidentsiaalse versiooni ja palus Prantsuse ametiasutustel esitada vaidlustatud meetmete kohta selgitusi. Prantsuse ametiasutused vastasid 31. mai ja 7. juuni 2010. aasta kirjaga.
- (3) 2. novembri 2011. aasta kirjaga esitas lennuettevõtja Air France oma kaebuse toetuseks täiendavat teavet. 5. detsembri 2011. aasta kirjaga edastas komisjon saadud teabe Prantsusmaale ja palus esitada lisateavet. Prantsuse ametiasutused taotlesid 22. detsembril 2011 vastamiseks lisaaega, millega nõustumisest teavitas komisjon 4. jaanuari 2012. aasta kirjaga. Prantsuse ametiasutused esitasid oma märkused ja vastused 20. jaanuari 2012. aasta kirjaga.
- (4) 21. märtsi 2012. aasta kirjaga teatas komisjon Prantsusmaale otsusest algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohane ametlik uurimismenetlus Angoulême'i lennujaama ja lennuettevõtja Ryanair kasuks antud võimaliku abi kohta. Komisjoni otsus (edaspidi „menetluse algatamise otsus”) avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽³⁾ 25. mail 2012. aastal.
- (5) Prantsuse ametiasutused esitasid oma märkused menetluse algatamise otsuses esitatud küsimustele ja komisjoni hilisematele küsimustele vastavalt 22. mai 2012. aasta ja 21. septembri 2012. aasta kirjaga.
- (6) Äriühingud Air France ja Ryanair ning Airport Marketing Services (edaspidi „AMS”) esitasid oma märkused menetluse algatamise otsusega ette nähtud tähtaja jooksul. Komisjon edastas need märkused Prantsuse ametiasutustele 20. augusti 2012. aasta ja 3. mai 2013. aasta kirjaga. 12. septembri 2012. aasta ja 7. juuni 2013. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa komisjonile, et ta ei soovi täiendavaid märkusi esitada.

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

⁽²⁾ ELT C 301, 5.10.2012, lk 1.

⁽³⁾ ELT C 149, 25.5.2012, lk 29.

- (7) Komisjon sai Ryanairilt lisamärkused 13. aprillil 2012, 10. aprillil 2013, 20. detsembril 2013, 17. jaanuaril 2014 ja 31. jaanuaril 2014. Need lisamärkused edastati Prantsusmaale vastavalt 13. juuli 2012. aasta, 3. mai 2013. aasta, 9. jaanuari 2014. aasta, 23. jaanuari 2014. aasta ja 4. veebruari 2014. aasta kirjaga. 17. juuli 2012. aasta, 4. juuni 2013. aasta, 29. jaanuari 2014. aasta, 3. veebruari 2014. aasta ja 21. mai 2014. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa komisjonile, et ei soovi täiendavaid märkusi esitada.
- (8) 24. veebruaril, 13. märtsil ja 19. märtsil 2014, s.o pärast seda, kui jõustusiid liidu suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta (edaspidi „uued suunised“) ⁽⁴⁾, palus komisjon Prantsusmaal ja huvitatud isikutel esitada märkused uute suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes. 19. märtsil 2014 esitas Prantsusmaa oma märkused.
- (9) Lisaks avaldati 15. aprillil 2014 *Euroopa Liidu Teatajas* teade ⁽⁵⁾, milles paluti liikmesriikidel ja huvitatud isikutel esitada oma märkused, sealhulgas ka kõnealuse juhtumi kohta, võttes arvesse uute suuniste jõustumist. Äriühing Air France ja valitsusväline organisatsioon „Transport and Environnement“ esitasid oma märkused menetluse algatamise otsusega ette nähtud tähtaja jooksul. Komisjon edastas need märkused Prantsuse ametiasutustele 28. mai 2014. aasta kirjaga. 21. mai 2014. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa komisjonile, et ei soovi täiendavaid märkusi esitada.

2. FAKTILISED ASJAOLUD

2.1. Lennujaamataristu omanikud ja käitajad

- (10) Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda käitis Angoulême'i lennujaama kuni 2011. aastani. 20. detsembri 2002. aasta ministri otsusega andis Angoulême'i lennujaama toonane omanik riik selle käitamise viieks aastaks üle Angoulême'i kaubandus-tööstuskodale. Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda ning riigi vahel sõlmitud kokkuleppe ⁽⁶⁾ sätestati, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda ülesanne on lennujaama ehitus- ja hooldustööde teostamine ning lennujaama käitamine. Selleks tegutses Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda Angoulême'i lennujaama käitaja ja haldajana (edaspidi „kaubandus-tööstuskoda lennujaama osakond“) ning pidas selle kohta Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda üldistest teenustest eraldi raamatupidamisarvestust ⁽⁷⁾. Prefekti 22. detsembri 2006. aasta otsusega anti Angoulême'i lennujaama omandiõigus üle Charente'i lennujaamade ühisametühingule (Syndicat mixte des aéroports de Charente, edaspidi „SMAC“). Seega asendas SMAC alates 1. jaanuarist 2007 riiki kontsessiooni andjana. Alates sellest kuupäevast vastutas SMAC kõikide lennujaamaga seotud investeeringute ja rahastamise eest.
- (11) Angoulême'i lennujaama korralduse, varustamise, hoolduse, haldamise ja käitamise osas pädeva organisatsiooni SMAC koosseisu kuuluvad Charente'i departemang (edaspidi „CG16“), Angoulême'i piirkonna linnade ühendus (edaspidi „COMAGA“), Braconne Charente'i kommuunide ühendus (edaspidi „CCBC“), Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda, Cognaci kommuunide ühendus (edaspidi „CCC“) ning Cognaci kaubandus-tööstuskoda. Menetluse algatamise otsuses on märgitud ⁽⁸⁾, et SMACi põhikirjas on ette nähtud Angoulême'i lennujaamaga seotud kulude jagunemine organisatsiooni liikmete vahel.
- (12) Pärast Angoulême'i kaubandus-tööstuskodale antud kontsessiooni pikendamist kuni 31. detsembrini 2008 sõlmis SMAC 22. jaanuaril 2009 Angoulême'i kaubandus-tööstuskodaga lennujaama käitamise allhankepingu (edaspidi „2009. aasta allhankeping“). Alates 1. jaanuarist 2009 kuulusid lennujaama käitamisega seotud investeeringud kolmeaastase perioodi jooksul SMACi ja mitte kaubandus-tööstuskoda lennujaama osakonna pädevusse.
- (13) Seejärel, pärast konkurentsile avamise menetlust anti lennujaama käitamine ja haldamine alates 1. jaanuarist 2012 üle eraettevõtjale SNC-Lavalin ⁽⁹⁾.

2.2. Andmed lennujaama ja selle külastatavuse kohta

- (14) Menetluse algatamise otsuses on märgitud, et Angoulême'i lennujaam asub Charente'i departemangus ning on avatud siseriiklikule ja rahvusvahelisele ärilisele lennuliiklusele. Lennujaam asub 75 km kaugusel Périgueux ja Limoges'i lennujaamadest, 80 km kaugusel Niorti lennujaamast ja ligikaudu 120 km kaugusel La Rochelle'i ja Bordeaux' lennujaamadest.

⁽⁴⁾ ELT C 99, 4.4.2014, lk 3.

⁽⁵⁾ ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.

⁽⁶⁾ 22. aprilli 2002. aasta kontsessioonikokkulepe, edaspidi „kontsessioonikokkulepe“.

⁽⁷⁾ Kontsessioonikokkuleppes toodud tehnilise kirjelduse artikkel 37.

⁽⁸⁾ Vt eespool nimetatud menetluse algatamise otsuse põhjendus 13 ja tabel 2.

⁽⁹⁾ Nagu on märgitud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 23, otsustas SMAC kasutada avaliku hanke menetlust.

Tabel 1

Angoulême'i lennujaama naabruses asuvad lennujaamad ⁽¹⁾

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Sõidu kestus (min)	93	106	79	119	102
Kaugus (km)	108	110	97	156	127

⁽¹⁾ Selles tabelis toodud sõiduajad ja kaugused põhinevad Michelin kalkulaatoril ja nende puhul on võetud arvesse võimalikku kõige kiiremini läbitavat marsruuti.

- (15) Regulaarlennuliin Angoulême'i ja Lyoni vahel, mida avalike teenuste osutamise kohustuse alusel käitas lennuettevõtja Twin Jet, suleti 2007. aasta aprillis, 2008. ja 2009. aastal käitas Ryanair aprillist oktoobrini lennuliini Londoni Stansted lennujaama, pakkudes kolme lendu nädalas. Aastatel 2004–2011 moodustasid Angoulême'i lennujaama ülejäänud ärilendudest põhiosa lennu- ja kopteriklubide lennud ning ärilennud.
- (16) 2005. aasta ühenduse suuniste lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta ⁽¹⁰⁾ (edaspidi „2005. aasta suunised“) punkti 15 sätete kohaselt kuulub Angoulême'i lennujaam reisijate hulga põhjal, mis on toodud tabelis 2, D-kategooria lennujaamade hulka.

Tabel 2

Angoulême'i lennujaama reisijate arv ja lennud ⁽¹⁾

	Reisijate arv	sh Ryanair	% regulaarliinidest	Lennud
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ⁽²⁾	394	0	0,00 %	26 060

⁽¹⁾ Reisijate arv ja andmed lendude kohta on toodud Prantsuse ametiasutuste 20. jaanuari 2012. aasta kirja põhjal.

⁽²⁾ Andmed 2011. aasta jaanuari kuni novembri kohta.

- (17) Angoulême'i lennujaama finantsseisundi analüüsist ilmneb, et lennujaama käitamine kõnealusel ajavahemikul oli seotud väga suure kahjumiga. Ajavahemikul 2004–2011 ulatusid lennujaama käitajale lennujaama käitamise eest makstavad summad 10 232 310 euronile ⁽¹¹⁾. Lennujaama käitaja teostatud mitteriiklike investeeringute maht ajavahemikul 2004–2011 ulatus 1 277 000 euronile. Neid investeeringuid rahastasid huvitatud kohalikud omavalitsused ning seejärel SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

⁽¹¹⁾ Vt käesoleva otsuse põhjendus 28.

⁽¹²⁾ Vt käesoleva otsuse põhjendus 21.

3. MEETMETE ÜKSİKASJALIK KIRJELDUS

3.1. Lennujaamale antud finantstoetus

3.1.1. Lennujaamale makstavate toetuste aluseks olevad lepingud

- (18) CG16, COMAGA ja CCBC katsid osaliselt Angoulême'i lennujaama investeeringud ja lennujaama tegevuskahjumi Angoulême'i kaubandus-tööstuskojaga sõlmitud partnerluslepingu⁽¹³⁾ (edaspidi „2002. aasta kokkulepe”) alusel. Kõnealune kokkulepe sõlmiti pärast seda, kui riik oli andnud kontsessiooni kohalike avalike teenuste osutamiseks. Sellest tulenevalt andsid CG16, COMAGA ja CCBC Angoulême'i lennujaamale kuni 31. detsembrini 2006 lennujaama käitamise eest rahalist toetust⁽¹⁴⁾. Alates 1. jaanuarist 2007 võttis SMAC üle 2002. aasta kokkuleppes sätestatud kohustused.
- (19) 2009. aasta lisalepingu kohaselt kattis SMAC kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna tegevuskahjumi ajavahemikul 2009–2011. Angoulême'i lennujaamaga seotud maksete jagunemise proportsioonid SMACi liikmete vahel kõnealusel ajavahemikul olid sarnased 2002. aasta kokkuleppes sätestatud proportsioonidega
- (20) Nagu eespool märgitud, käitab alates 1. jaanuarist 2012 Angoulême'i lennujaama SMACi poolt kuueks aastaks avaliku hankemenetluse tulemusena valitud ettevõtja SNC-Lavalin⁽¹⁵⁾. Kõik hankemenetluses⁽¹⁶⁾ osalejad pidid esitama strateegilise kava, milles oli eraldi välja toodud „põhistsenaarium”⁽¹⁷⁾ ja „ennetav stsenaarium”⁽¹⁸⁾. Kontsessiooni andja valik langes teisele stsenaariumile.

3.1.2. Taristuinvesteeringud

- (21) Üksikasjad seoses maksetega kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale, mida mitmed avaliku sektori asutused tegid lennujaamataristu investeeringute rahastamiseks, on toodud menetluse algatamise otsuses⁽¹⁹⁾. Komisjon meenutab, et kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna teostatud mitteriiklike investeeringute maht ajavahemikul 2004–2011 ulatus 1 277 000 euron. Neid investeeringuid rahastasid huvitatud kohalikud omavalitsused (CG16, COMAGA, CCBC) ning seejärel SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond.
- (22) Kõnealuste investeeringute eesmärk oli pikendada lennurada 50 meetri võrra, et Angoulême'i lennujaam vastaks tehnilistele tingimustele, mis on nõutavad lennuliikluse arengut soodustavate lennuettevõtjate õhusõidukite vastuvõtuks. Prantsuse ametiasutused märgivad samuti, et lennujaama terminali ümberehitustööde ja lennujaama moodulite väljaehitamise eesmärk oli eeskätt saavutada vastavus reisijaid teenindavate ettevõtjate suhtes kohaldatavatele eeskirjadele.
- (23) Lisaks riiklike ülesannete täitmisele on SMACi kohus tagada alates 1. jaanuarist 2012 lennujaama ümberehituse ja varustusega seotud investeeringute rahastamine ja korraldamine. Ilma et selle kohta oleks koostatud lõplikku kava, ulatub kõnealuste investeeringute maht 1 200 000 euron ajavahemikul 2012–2017⁽²⁰⁾.

⁽¹³⁾ 23. mai 2002. aasta kokkulepe Angoulême Brie Champniers' lennujaama käitamise ja arendamise rahastamistingimuste kohta.

⁽¹⁴⁾ Kõnealuste maksete jagunemise põhimõtted on toodud menetluse algatamise otsuse tabelis 2.

⁽¹⁵⁾ 23. juuni 2011. aasta kollegiaalse otsuse alusel SNC-Lavalini 19. juulil 2011. aastal võetud kohustus, mille SMAC kinnitas 8. augustil 2011.

⁽¹⁶⁾ Avaliku hanke teade, avaldatud 9. märtsil 2011. aastal väljaandes „Bulletin officiel des annonces des marchés publics” (avalike hangete ametlik büllötään) (BOAMP) nr 48-B, teade nr 222.

⁽¹⁷⁾ Põhistsenaarium vastab eesmärkidele ja tulemustele, mida käitaja peab reaalseks hinnata ja saavutada talle pakutavate tehingutingimuste korral, võttes arvesse majanduslikku tausta, turu eripärasid ja transpordikonjunktuuri ning konkreetse tehingu sõlmimise konkreetset keskkonda.

⁽¹⁸⁾ Ennetav stsenaarium peab tagama ärilisel alusel käitatavate regulaarliinide arengu. Selles hinnatakse lennujaama majandustulemustele avaldatavat mõju ja antud juhul lennujaama käitajale makstavaid summasid ning ametiühingu poolt lepinguväliselt makstavate täiendavate rahaliste vahendite finantsmõju.

⁽¹⁹⁾ Vt eespool osutatud menetluse algatamise otsuse põhjendus 30 ja tabel 3.

⁽²⁰⁾ SMACi 23. juuni 2011. aasta kollegiaalne otsus.

3.1.3. Riiklike ülesannete täitmisega seotud kulude rahastamine

- (24) 2002. aasta kokkuleppesse ei kuulu riiklike ülesannet täitmisega otseselt seotud investeeringud. Prantsuse ametiasutuste väitel hõlmavad need kulud ⁽²¹⁾ tegevuskuludid ning julgeoleku ⁽²²⁾ ja ohutusega ⁽²³⁾ seotud varustust. Kõnealused kulud on järgmised.

Tabel 3

Ohutuse ja julgeolekuga seotud kulud

(eurodes)										
Aasta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ohutus	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Julgeolek	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Üldkulud	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Kokku	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

- (25) Need kulutused kaeti lennujaamamaksu abil rahastatavate amortisatsioonieraldiste ning lennujaamade ja lennutranspordi sekkumismisfondi (FIATA) täiendavate toetuste abil, mis asendati alates 2008. aastast lennujaamamaksu suurendamise teel saadud vahenditega. Lennujaamamaks on nähtud ette üldise maksuseadustiku artikliga 1609w ja seda koguvad lennujaamade käitajad, kelle käitatava lennujaama saabuvate või lahkuvate reisijate arv viimase majandusaasta jooksul ületab 5 000 reisijat. Asjaomaste lennujaamade nimekiri ja iga lennujaama suhtes kohaldatav maksumäär on määratud kindlaks ministri korraldusega ⁽²⁴⁾.

- (26) Prantsuse ametiasutuste väitel on kõnealused ressursid järgmised:

Tabel 4

Riiklike meetmete rahastamisega seotud ressurssidest saadud tulu

(eurodes)										
Aasta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Maksutulu	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Maksude tõstmine	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Kokku	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. Tegevustoetused

- (27) Kuni 2008. aastani katsid CG16, COMAGA ja CCBC 2002. aasta kokkuleppe kohaselt lennujaama tegevuskahjumi ja aastased laenumaksed ning Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda kattis võimaliku kahjumi saldo oma üldteenuste arvelt ⁽²⁵⁾. 2002. aasta kokkuleppes kehtestatud lepinguosaliste kaetava kahjumi aastane ülemmäär, mis algselt oli 350 000 eurot, vaadati alates 2004. aastast üle. Pärast 1. jaanuari 2009, kui SMAC hakkas täitma 2009. aasta allhankelepingus sätestatud kohustusi, kattis SMAC täies ulatuses kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna tegevuskahjumit alates 2008. aastast.

⁽²¹⁾ Käesoleva otsuse põhjenduses 24 nimetatud riiklikele investeeringutele lisanduvad käitamisega seotud rahavood, mis on toodud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 43 ja tabelis 4.

⁽²²⁾ Tuletõrjesõidukid, loomade ja lindude hukkumise vältimist tagav sõiduk, piirded.

⁽²³⁾ Reisijate ja registreeritud pagasi läbivaatamiseks vajalik varustus.

⁽²⁴⁾ Vt käesoleva otsuse punkt 8.1.1.2.

⁽²⁵⁾ Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 36.

- (28) Ajavahemikul 2004–2011 olid kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale Angoulême'i lennujaama käitamise eest makstavad summad järgmised.

Tabel 5

Kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna saadud tegevustoetused

(tuhandetes eurodes)

Aasta	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Toetused	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

- (29) Alates 2012. aastast sai avaliku hanke tulemusel lennujaama käitajaks SNC-Lavalin. Eespool kirjeldatud põhistsenaariumis ja ennetavas stsenaariumis (vt joonealused märkused 17 ja 18) oli arvuliselt väljendatud hinnangulise tegevustulemi kujul toodud SMACi rahastatava tasakaalustusmakse maksimaalne summa ja teenuse osutajale makstava kindlasummalise tasu määr. SNC-Lavalini esitatud pakkumised olid järgmised.

Tabel 6

SNC-Lavalinile makstava tegevustoetuse ja kindlasummalise tasu ülemmäär (koos maksudega) – põhistsenaarium

(eurodes)

Aasta	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tasakaalustusmakse	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Kindlasummalised tasud	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Kokku	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabel 7

SNC-Lavalinile makstava tegevustoetuse ja kindlasummalise tasu ülemmäär (koos maksudega) – ennetav stsenaarium

(eurodes)

Aasta	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tasakaalustusmakse	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Kindlasummalised tasud	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Kokku	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. Angoulême'i lennujaama tasud

- (30) Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda tegi neli lennujaama tasudega seotud otsust, neist kaks viimast kinnitas SMAC:

Tabel 8

Angoulême'i lennujaama lennundusega seotud tasud

(eurodes)

	15.6.2003 kehtestatud tasumäärad	1.12.2005 kehtestatud tasumäärad	1.1.2009 kehtestatud tasumäärad	1.6.2010 kehtestatud tasumäärad
Maandumistasu	Erinevad tasumäärad	Erinevad tasumäärad	Erinevad tasumäärad	Erinevad tasumäärad

(eurodes)

	15.6.2003 kehtestatud tasumäärad	1.12.2005 kehtestatud tasumäärad	1.1.2009 kehtestatud tasumäärad	1.6.2010 kehtestatud tasumäärad
B737-800 maandumistasu	284,56	296,77	296,81	305,94
Valgustustasu	26,25	27,35	27,35	35
Seisutasu (ühe tunni ja ühe tonni kohta, kui seisuaeg ületab 2 tundi)	0,25	0,26	0,26	0,27
Euroopa Liidu reisijad	3,61	3,76	2,76	2,85
Erivajadustega reisijate lõiv ⁽¹⁾	—	—	—	0,42

⁽¹⁾ Puudega ja piiratud liikuvusvõimega reisijate lõiv.

- (31) Regulaarlende kavandavatel lennuettevõtjatel on võimalik sõlmida sõltuvalt taotletavatest teenustest eraldi kokkuleppeid. Nende raames võidakse teha allahindlusi ⁽²⁶⁾.

3.3. Suhted Ryanairiga

3.3.1. Ryanairi ja Airport Marketing Services'iga sõlmitud lepingud

- (32) Pärast pakkumiskuulutuse ilmumist Euroopas ⁽²⁷⁾ sõlmiti 8. veebruaril 2008. aastal kaks lepingut vastavalt SMACi ja lennuettevõtja Ryanair vahel ning SMACi ja täielikult Ryanairile kuuluva tütarettevõtja Airport Marketing Services (edaspidi „AMS”) vahel. Need kaks lepingut (edaspidi „2008. aasta lepingud”) olid seotud regulaarlennuühendusega Angoulême'i ja Londoni Stanstedi lennujaama vahel.
- (33) Ryanairiga sõlmitud leping hõlmab lennujaamateenuseid (edaspidi „lennujaamateenuste leping”). AMSiga sõlmitud leping (edaspidi „turundusteenuste leping”) hõlmab lennuliini reklaami ja turundust.
- (34) 2008. aasta lepingud sõlmiti viieks aastaks alates lennuliini käivitamisest ⁽²⁸⁾. Kuivõrd ühegi teise lennuettevõtjaga ei olnud võrreldavat lepingut sõlmitud, on 1. märtsi 2009. aasta hinnaotsuses ära toodud kõik kõnealused tariifsed meetmed. Otsuses on nimetatud „lennuliini arendamise kulude hüvitamist” lennuliini avamise esimese kolme aasta jooksul vastavalt 15 euro, 12 euro ja 9 euro ulatuses ühe reisija kohta, kusjuures vastavad aastased maksimumsummad on 400 000 eurot, 300 000 eurot ja 225 000 eurot. 2010. aasta hinnaotsuses viimatinimetatud meetet ei ole toodud.

3.3.2. Lennujaamateenuste leping

- (35) Lennujaamateenuste lepingu kohaselt kohustub Ryanair tagama nädalas kolme lennu toimumise suveperioodi jooksul ⁽²⁹⁾. Lisaks sellele, nagu on osutatud menetluse algatamise otsuses ⁽³⁰⁾, võimaldab SMAC Ryanairile teatud allahindlusi kehtivast hinnakirjast:

Tabel 9

Ryanairi suhtes kohaldatavad lennujaamatasud

(eurodes)

Aasta	2008	2009	2010	2011	2012
Tasu reisija kohta	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

⁽²⁶⁾ Ryanairi kohta vt käesoleva otsuse põhjendus 35 ja tabel 9.

⁽²⁷⁾ ELT S 144-179348, 28 juuli 2007.

⁽²⁸⁾ Mõlema lepingu artikkel 2.1.

⁽²⁹⁾ Lennujaamateenuste lepingu artikkel 4.1.

⁽³⁰⁾ Vt algatamisotsuse põhjendus 55 ja järgnevad põhjendused.

(eurodes)

Aasta	2008	2009	2010	2011	2012
Maandumistasu ühe lennukorra kohta	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Maapealse teenindamise tasu lennukorra kohta	195	245	245	245	245

- (36) SMAC kohustub kohaldama toodud tasude määrasid lepingu kogu kehtivusaja jooksul ning mitte määrama muid otseseid või kaudseid makse⁽³¹⁾. Lennujaamateenuste lepingus oli ette nähtud Ryanairi suhtes kohaldatav trahv juhul, kui lennuettevõtja lepingu tühistab⁽³²⁾. Kõnealuse sätte kohaselt pidi Ryanair lepingu tühistamisel enne selle kohaldamise kolmanda aasta lõppemist maksma 17 000 eurot neljanda aasta ja 8 500 eurot viienda aasta eest.

3.3.3. Turundusteenuste leping

- (37) Turundusteenuste leping põhineb selgesõnaliselt Ryanairi kohustusel käitada lennujaamateenuste lepingus toodud lennuliini Angoulême-London Stansted⁽³³⁾. Selle lepingu kohaselt kohustub AMS osutama SMACilt saadava tasu eest Ryanairi veebilehel turundusteenuseid lepingu toimimise kolme esimese aasta jooksul⁽³⁴⁾.
- (38) Lisaks sellele, kuigi turundusteenuste lepingu allkirjastas AMS, nähti selles ette⁽³⁵⁾, et kui Ryanair tühistab lepingu enne selle kohaldamise kolmanda aasta lõppemist, peab ta SMACile maksma 50 000 eurot neljanda aasta ja 25 000 eurot viienda aasta eest.

3.3.4. Lepingu täitmine SMACi, Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ning Ryanair/AMSi poolt

- (39) 2008. ja 2009. aastal moodustas Ryanairi äritegevus 95–97 % Angoulême'i lennujaama lennuliikluse mahust. See tegevus moodustas 25–28 % lennujaama teoreetilistest teenindusvõimsusest, mis Prantsuse ametiasutuste hinnangul oli 100 000 reisijat aastas.
- (40) Lennujaama käitaja, SMACi, Ryanairi ja AMSi vahelised rahavood ajavahemikul 2008–2010 jagunesid järgmiselt:

Tabel 10

Rahavood ajavahemikul 2008–2010

(eurodes)

	2008	2009	2010	Kokku
Tasud	54 086	70 294	0	124 380
Turundustoetus⁽¹⁾	400 000	300 000	0	700 000
Netoülekanded⁽²⁾	454 086	370 294	0	824 380

⁽¹⁾ Turundusteenuste lepingu alusel makstavad summad maksis SMAC otse AMSile.

⁽²⁾ Toodud netoülekannete puhul ei ole võetud arvesse Ryanairi tegevusega seotud teisi tulusid ja kulusid.

- (41) 2008. aasta lepinguid ei täidetud pärast 2009. aastat. Pärast seda, kui Ryanair seadis 2010. aastal teenuseosutamise jätkamise tingimuseks esialgu loobumise turundusteenuste lepinguga ettenähtud tasudest 225 000 eurot kolmanda aasta eest ja 400 000 eurot neljanda aasta eest, pärast seda turundusteenuste lepingus sätestatud summade säilitamise, kuid piirates teenuse osutamise aega kahe kuuga lepingus sätestatud kaheksa kuu asemel, esitas ta seejärel eelteate lennuliini lõpetamise kohta.

⁽³¹⁾ Lennujaamateenuste lepingu artikkel 6.

⁽³²⁾ Lennujaamateenuste lepingu artikkel 10.3.

⁽³³⁾ Turundusteenuste lepingu artikkel 1.

⁽³⁴⁾ Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 60.

⁽³⁵⁾ Turundusteenuste lepingu artikkel 7.

- (42) 28. juunil 2010 pöördus SMAC Poitiers' halduskohtu poole ja nõudis tegevuse peatamisest tingitud kahju hüvitamist. Ryanair pöördus Londoni rahvusvahelise arbitraažikohtu poole, SMAC vaidlustas seejärel selle kohtu pädevuse riiginõukogus. Menetlus selles asjas kestab.

4. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

- (43) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust lennujaama käitajatele makstud rahalise toetuse kohta ⁽³⁶⁾.
- (44) Esmalt avaldas komisjon kahtlusi seoses tegevuse ulatusega, mille majanduslik laad ei olnud sobiv kulude katmiseks riikliku ametiasutuse poolt. Komisjon rõhutas, et Angoulême'i lennujaama kogu tegevuse lülitamine üldist majandushuvi pakkuva teenuse hulka võib olla seotud *Altmarki* kohtuotsuses ⁽³⁷⁾ toodud esimest tingimust puudutava ilmse hindamisveaga.
- (45) Teiseks väljendas komisjon kahtlust vastavuse kohta *Altmarki* kohtuotsuses toodud teisele tingimusele, mille kohaselt rahastatava tegevuse hüvitamissummade kindlaksmääramise parameetrid peavad olema eelnevalt kindlaks määratud.
- (46) Kolmandaks väljendas komisjon kahtlust seoses SNC-Lavalinile avaliku teenuse osutamise kohustusega seotud kulude hüvitamise tasemega (*Altmarki* kohtuotsuses toodud kolmas tingimus). Ja neljandaks väljendas komisjon tõsisid kahtlusi teenuseosutajate valikumenetluse kohta (*Altmarki* kohtuotsuse neljas tingimus), sealhulgas ajavahemiku kohta, mil SNC-Lavalin käitis lennujaama, kusjuures puudub teave konkureerivate pakkumuste kohta.
- (47) Teiselt poolt väljendas komisjon kahtlusi ka seoses Ryanairi suhtes kohaldatud meetmetega. Olles tuvastanud võimaliku seose lennujaamasteenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu vahel, leiab komisjon, et Ryanair ei maksnud lennujaamasteenuste kasutamise eest turuhinda ⁽³⁸⁾.

5. PRANTSUSMAA MÄRKUSED

5.1. Lennujaamale antud finantstoetus

5.1.1. Abi olemasolu

5.1.1.1. Majandustegevuse mõiste

a) Lennujaama käitamisega tegelevad üksused

- (48) Prantsuse ametiasutused märgivad esmalt, et SMAC säilitas vastutuse investeeringute ja kaubanduspoliitika valdkonnas. SMAC on ainus lepinguosaline, kes sõlmis Ryanairiga sellekohased lepingud. Prantsuse ametiasutused leiavad, et selline sekkumine lennujaama käitamisesse on põhjendatud riiklike ametiasutuste pädevusalas olevate üldist huvi pakkuvate ülesannete täitmisega.

b) Taristu riikliku rahastamise hindamise õiguslik alus

- (49) Prantsuse ametiasutused leiavad, et lennujaamataristu rahastamist tuleb hinnata 1994. aasta suuniste alusel ⁽³⁹⁾. Sellega seoses leiavad Prantsuse ametiasutused, et kõnealuste suuniste punkt 12 välistab kõnesoleva rahastamise mis tahes kontrollimise riigiabi käsitlevate õigusaktide alusel. Nad lisavad, et tegevuse ja lennujaamataristu määratlemisel esines enne 2005. aasta suuniste jõustumist õiguslikku ebakindlust. Euroopa Liidu Üldkohtu seisukoht ei ole nende väitel piisav selleks, et kindlalt määratleda lennujaama haldamist ja käitamist majandustegevusena.

⁽³⁶⁾ Vt eespool osutatud menetluse algatamise otsuse põhjendus 175.

⁽³⁷⁾ Euroopa Kohtu 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vs. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (EKL 7747, lk 7747).

⁽³⁸⁾ Vt eespool osutatud menetluse algatamise otsuse põhjendus 240.

⁽³⁹⁾ Komisjoni suunised, mis käsitlevad EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning Euroopa Majanduspiirkonna lepingu artikli 61 kohaldamist lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).

c) Avaliku võimu teostamise pädevus

- (50) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et Leipzigi lennujaamaga seotud otsuses⁽⁴⁰⁾ leidis komisjon, et osa lennujaamataristust, mis on seotud avaliku ohutuse tagamisega, tuletõrjemeetmete ning lennujaama käitamise ohutusega, ei ole seotud majandustegevusega. Prantsuse ametiasutuste väitel rahastatakse neid julgeoleku ja ohutusega seotud ülesandeid⁽⁴¹⁾ lennujaamamaksudest saadavast tulust⁽⁴²⁾. Kõnealuse maksu suurus määratakse kindlaks igal aastal lähtuvalt kaetavate kulude suuruselt ning seda kohaldatakse lennujaama kasutavate riiklike ja eraõiguslike ettevõtjate suhtes, kelle tegevuse maht on suurem kui 5 000 veoühikut⁽⁴³⁾. Sellise meetme rakendamine on põhjendatud spetsiifiliste julgeoleku- ja ohutuspiirangutega, mis on tavalistest lennujaama käitamisega seotud vajadustest rangemad.
- (51) Prantsuse ametiasutused täpsustavad, et teatavaid sel viisil kaetavaid kulusid ei kaeta täies mahus⁽⁴⁴⁾. Lisaks on võimalik kontrollida lennuettevõtjate poolt jooksva aasta ja kahe eelneva aasta kohta esitatud andmeid.
- (52) Prantsuse ametiasutused kinnitavad, et kõnealuse meetmega ei kaasne mingit ülemäära hüvitamist. Kulud kaetakse lennujaamamaksust saadud vahenditest alles pärast esitatud andmete kontrollimist. Teiselt poolt hüvitatakse investeeringud vastavalt investeerimiseraalide väljamaksmisele. Positiivne saldo kantakse üle järgmistesse aastatesse ja see põhjustab lennujaama käitajale rahastamiskulusid. Sellega seoses kinnitavad Prantsuse ametiasutused, et lennujaamamaksust saadavatest vahenditest julgeoleku ja ohutusega seotud kulude suurenemise tõttu tihti ei piisa⁽⁴⁵⁾.
- (53) Lisaks täpsustavad Prantsuse ametiasutused, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda kannab veel teisigi kulusid seoses riigi pädevusse kuuluvate ülesannete täitmisega vastavalt kokkuleppele ja kontsessiooni tehnilisele kirjeldusele. Nii tagas lennujaama käitaja lennuinfoteenus⁽⁴⁶⁾ ajal, kui riik vastavat lennujuhtimisteenust ei taganud. Lisaks sellele tasus lennujaama käitaja ajal, kui riik selle ülesande enda kanda võttis, osa kõnealuse teenuse kuludest⁽⁴⁷⁾. Kaubandus-tööstuskoja ning SMACi vahelise kokkuleppe kohaselt tagas Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda lennuvälja lennuinfoteeninduse (*Aerodrome flight information service*, AFIS) töö sel ajal, kui riik vastavat tegevust ei taganud. Prantsuse ametiasutused märgivad, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja kulud seoses nende ülesannete täitmisega on järgmised:

(tuhandetes eurodes)

Aasta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Lennujaama lennujuhtimisteenus	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Kokku	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

- (54) Lõpuks kinnitavad Prantsuse ametiasutused, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda, kohalikud organid ja SMAC rahastasid 2004. ja 2005. aastal lennujuhtimistorni ümberehitust 84 800 euro ulatuses ja 2008. aastal lennuraja valgustuse ja lennuvälja katkematu elektritoite väljaehitusega seotud töid 89 300 euro ulatuses.

5.1.1.2. Valikulise eelise olemasolu

- (55) Taristu rahastamise ja lennujaama käitamise kulude kohta, mis ei ole seotud riiklike ülesannete täitmisega, märgivad Prantsuse ametiasutused esmalt, et Angoulême'i lennujaama rahastamises osalenud avaliku sektori asutused ei ole lähtunud üksnes kasumlikkuse eesmärgist. Nad on arvesse võtnud ka piirkonnale avaldatavat majanduslikku ja sotsiaalset mõju. Seetõttu ei pea nad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi piisavaks kõnealuse

⁽⁴⁰⁾ Komisjoni 23. juuli 2008. aasta otsus 2008/948/EÜ Saksamaa meetmete kohta ettevõtte DHL ja Leipzig/Halle lennujaama kasuks C48/06 (ex N 227/06) (ELT L 346, 23.12.2008, lk 1).

⁽⁴¹⁾ Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et need tegevused hõlmavad ka loomade hukkumist vältivaid meetmeid.

⁽⁴²⁾ Lennujaamamaksu mehhanism on sätestatud üldise maksuseadustiku artikliga 1609w ja 30. detsembri 2009. aasta ministri määrusega, mis käsitleb lennuettevõtja esitatavat aruannet, mille alusel määratakse kindlaks lennujaamatasu reisijatasu osa.

⁽⁴³⁾ Üks veoühik võrdub ühe reisija või 100 kg posti või kauba veoga.

⁽⁴⁴⁾ Näiteks piiretega seotud kulusid kaetakse vaid 50 % ulatuses.

⁽⁴⁵⁾ Julgeoleku ja ohutusega seotud kulud on ajavahemikul 1999–2010 suurenenud 6,4 korda.

⁽⁴⁶⁾ Teenus *Air Flight Information Service* (AFIS).

⁽⁴⁷⁾ Prantsuse ametiasutused täpsustavad, et sellist tasu maksti 2008. majandusaasta eest.

rahastamise põhjendamisel. Samas osutavad Prantsuse ametiasutused, et SMAC soovis lennujaama käitamist optimeerida, et vähendada makstavaid summasid. Oma väidete kinnituseks nimetavad Prantsuse ametiasutused pakkumiskutses märgitud kahjumi hüvitamise lepingulist ülemmäära ning investeeringute prognoositava rütmi otstarbekohastamist lepingu kehtivuse ajal.

5.1.1.3. Konkurentsile ja kaubandusele avaldatav mõju

- (56) Prantsuse ametiasutused kinnitavad, et Angoulême'i lennujaamale antav riiklik toetus ei mõjuta konkurentsi. Nad leiavad, et kuna Périgueux', Limoges'i, Niort'i, La Rochelle'i ja Bordeaux' lennujaamad asuvad Angoulême'i lennujaamast enam kui 60 minutilise maanteeõidu kaugusel⁽⁴⁸⁾, ei tuleks kõnealuseid lennujaamu vaadelda Angoulême'i lennujaamaga samasse teeninduspiirkonda kuuluvate lennujaamadena.
- (57) Lisaks sellele ei ole Niort'i lennujaam kohane ärilendude vastuvõtuks. Lennujaama lennuliikluse maht on sisuliselt olematu. Périgueux' lennujaam on suuteline vastu võtma vaid kahe turbopropellermootoriga lennukeid, mille mahutavus on väiksem kui 60 reisijat, ning see ei vasta selliste õhusõidukite näitajatele, mida enamik odavlennuettevõtjaid Euroopa keskmise pikkusega lendudel kasutab. Jälgides reisijate arvu Londonisse suunduvatel lennuliinidel Bordeaux', Limoges'i ja La Rochelle'i lennujaamades, ei ole võimalik täheldada olulist lennuliikluse mahu muutust seoses lennuliini Angoulême-London Stansted avamise ja sulgemisega:

Lennud Londonisse	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ See lennuliikluse oluline suurenemine on tingitud odavlendudele keskenduva Billi lennuterminali avamisest 2010. aasta juunis.

- (58) Lisaks sellele leiavad Prantsuse ametiasutused, et Angoulême'i raudteeühendused ei konkureeri Londoni lennuühendustega. Tegemist on eri turgudega, võttes arvesse lendude ja kiirrongide (TGV ja Eurostar) hindade ja teekonna kestuse erinevust. Lisaks sellele puudub peaaegu täielikult koostalitlus TGV ja Bordeaux' lennujaama vahel, kuna Tours-Angoulême-Bordeaux' liin ei ole kiirrongiliin.
- (59) Üldisemas plaanis osutavad Prantsuse ametiasutused 2005. aasta lennundussuunistele, mille kohaselt peetakse „väikestele piirkondlikele lennujaamadele (D kategooria) eraldatud toetuste mõju konkurentsi kahjustamiseks ning kaubavahetuse mõjutamiseks vastupidiselt ühisele huvile väheseks”. Vaatamata eeltoodule leiavad Prantsuse ametiasutused, et ainult Bordeaux', Limoges'i ja La Rochelle'i lennujaamu võib lennuliikluse mahtu ja lennujaamade omadusi arvesse võttes vaadelda Angoulême'i lennujaamaga teeninduspiirkonda jagavate lennujaamadena.
- (60) Siiski tähendab asjaolu, et Ryanair avas lennuliini La Rochelle'i ja Limoges'i lennujaamast Londoni Stansted lennujaama, seda, et lennuettevõtjad käsitlevad neid eraldi turgudena. Samas on sõiduaeg Angoulême'i linnast Bordeaux', Limoges'i ja La Rochelle'i lennujaama, mis on võrreldav lennuajaga Angoulême'i lennujaamast Londoni Stansted lennujaama, Angoulême'i elanike jaoks määrava tähtsusega asjaolu.
- (61) Sellest tulenevalt leiavad Prantsuse ametiasutused, et konkurentsi mõjutamise kriteerium ei ole täidetud ning komisjoni kahtlused Angoulême'i lennujaama kasuks toimuva riikliku rahastamise suhtes ei ole põhjendatud, kuivõrd üks olulistest Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 toodud tingimustest ei ole antud juhul täidetud.

⁽⁴⁸⁾ Prantsuse ametiasutused põhjendavad seda piirväärtust komisjoni 16. mai 2006. aasta otsusega NN 21/06 Ühendkuningriik – City of Derry Airport, (ELT C 272, 9.1.2006, lk 13). Seejuures hindavad nad sõiduaega Michelin kalkulaatori abil, võttes aluseks kõige kiiremini läbitava marsruudi.

5.1.2. Kokkusobivus siseturuga

5.1.2.1. Kokkusobivus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaselt

- (62) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et Angoulême'i lennujaama käitajatele antud rahalisi toetusi on võimalik kuulutada siseturuga kokkusobivaks ning vabastada need toetused teatamise kohustusest isegi eeldusel, et kõik *Altmarki* kohtuotsuses toodud tingimused ei ole täidetud. Nad leiavad, et kõnealust lennujaama tuleks tervikuna käsitleda üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajana, mille eesmärk on toetada piirkonna majandusarengut. Prantsuse ametiasutuste väitel põhineb selline kokkusobivus 30. jaanuarile 2012 eelneva ajavahemiku osas otseselt komisjoni otsuse 2005/842/EÜ (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2005. aasta otsus“) ⁽⁴⁹⁾ artikli 106 lõikel 2 sätetel. Lisaks sellele on nende väitel selle kokkusobivuse alus komisjoni otsuse 2012/21/EL (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2011. aasta otsus“) ⁽⁵⁰⁾ artikli 106 lõike 2 sätted.
- a) Ajavahemik, millal lennujaama käitis Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda või Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda koos SMACiga.
- i) Volituste olemasolu
- (63) Prantsuse ametiasutused leiavad, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja volitused avaliku teenuse osutamiseks põhinevad äriseadustiku artiklil 170–1. Kõnealune asutus kuulub asutuste hulka, mis kõnealuse sätte kohaselt toetavad „majandusarengut, atraktiivsust ja maakasutuse planeerimist ning abistavad ettevõtteid ja nende ühendusi, täites [...] nende eesmärkide saavutamiseks mis tahes üldist huvi pakkuvaid avalikke ülesandeid“. Selleks „on igal asutusel [...] lubatud [...] sisseseade hankimine ja haldamine eeskätt [...] lennujaamade jaoks“.
- (64) Prantsuse ametiasutused lisavad, et see õiguslik raamistik on lisa nendele aktidele, millega Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale pandi vastutus lennujaama käitamise ja haldamise eest. Sellest tulenevad Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja volitused lennujaamataristu väljaehitamiseks ja haldamiseks. Sama kehtib ka otsuste suhtes, millega Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda ning asjaomased kohalikud omavalitsused otsustasid osaleda lennujaama rahastamises.
- ii) Hüvitiste tase
- (65) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja suhtes kohaldatav eelarve- ja raamatupidamisarvestuse raamistik ⁽⁵¹⁾ võimaldab vältida mis tahes ülemäärast hüvitamist.
- (66) Üldjuhul on lennujaama tegevuse jaoks kinnitatud eraldi eelarvepunkt. Lisaks sellele on kõnealuse kontrolli aluseks lennujaama eelarve kinnitamine, mis toimub pärast seda, kui selle on heaks kiitnud Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja valitud esindajatest koosnev Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja büroo ⁽⁵²⁾. Seejuures täpsustavad Prantsuse ametiasutused, et eelarve koostamisel esitatakse sellega seotud dokumendid, nagu kokkuvõtted lennujaama tegevusega seotud toimingutest, omafinantseerimise suutlikkusest, kapitalitehingutest, teenuseid ja muud panustamist kajastav tabel ning töötajate arvu ja töötasude tabelid.
- (67) Prantsuse ametiasutused märgivad samuti, et SMACi põhikirjas on märgitud, et SMACi tegevus on täielikult suunatud avaliku lennujaamateenuse osutamisele. Lennujaama tegevus on seotud eraldi eelarvega. Prantsuse ametiasutused lisavad, et eelarve kinnitab ametiühingu komitee. Seejuures tuleb kõik uued meetmed ning eelmise eelarve ületamine enam kui 5 % ulatuses kinnitada kvalifitseeritud häälteenamusega.
- (68) Lõpuks märgivad Prantsuse ametiasutused, et regulaarselt esitatav aruandlus võimaldab kontrollida, et kinnitatud eelarvet täidetakse nõuetekohaselt ning see võimaldab vältida mis tahes ülemäärast hüvitamist. Üldkogu kinnitab täidetud eelarved hääletuse teel aastal n+1. Viimaseks kontrollimiseks esitatakse Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja raamatupidamisaruanne prefektuurile, kes kontrollib aruannete nõuetelevastavust. Kuni 31. detsembrini 2006 andis aruannetele hinnangu tsiviillennunduse amet. SMAC võtab vastu vaid esialgseid ja korrigeeritud eelarveid, mida täidetakse vaid kontsessiooni andnud asutusena.

⁽⁴⁹⁾ Komisjoni otsus 2005/842/EÜ, 28. november 2005, EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 312, 29.11.2005, lk 67).

⁽⁵⁰⁾ Komisjoni otsus 2012/21/EL, 20. detsember 2011, Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3).

⁽⁵¹⁾ 30. märtsi 1992. aasta ringkiri nr 111, millega määrati kindlaks Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja suhtes kohaldatavad eelarve- ja raamatupidamisarvestuseeskirjad.

⁽⁵²⁾ Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja büroo koosneb valitud liikmetest, kes kinnitavad eelarve hääletuse teel, pärast võimalike muudatuste tegemist.

b) SNC-Lavalini ja SMACi käitamisperiood

i) Volituste olemasolu

- (69) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et ettevõtjale SNC-Lavalin usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate ülesannete määramine on hõlmatud tehnilises kirjelduses ja tehnilistes tingimustes⁽⁵³⁾. Nad kinnitavad, et lennujaama arendamine on nende ülesannete lahutamatu osa.

ii) Hüvitiste tase

- (70) Prantsuse ametiasutused märgivad, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna kasumiaruanne võimaldab välistada mis tahes ülemäärase hüvitamise.
- (71) Lisaks eraldi raamatupidamisarvestuse sisseseadmisele ettevõtja SNC-Lavalin tütarettevõtja loomise teel⁽⁵⁴⁾, on ülemäärase hüvitamise puudumine tagatud SMACi võetavate kontrollimeetmetega⁽⁵⁵⁾, mille eesmärk on vältida üldist majandushuvi pakkuvate ülesannetega seotud kulude ülemäära hüvitamist.
- (72) Lisaks sellele leiavad Prantsuse ametiasutused, et hüvitise maksmine ettevõtjale SNC-Lavalin on põhjendatud. Ühelt poolt pidi alltöövõtja põhistsenaariumis (käitamine ärilendudeta) ja ennetavas stsenaariumis (käitamine ärilendudega) määrama kindlaks oma tegevuse tasakaalustamiseks vajaliku SMACilt saadava maksimaalse tagatise suuruse. Võttes arvesse, et valituks osutus ennetav stsenaarium (käitamine koos ärilendudega), rõhutavad Prantsuse ametiasutused, et SNC-Lavalin pakkus kõige madalamat hinda. Teiselt poolt märgivad ametiasutused, et SMACi 2012. eelarveaastal kantud kulud ilma ärilendudeta olid 644 000 eurot, võrreldes 810 000 euroga 2010. aastal.
- (73) Lõpuks märgivad Prantsuse ametiasutused, et kinnisvaramaksu tasumise kohustus lasus SMACil, kes omanikuna otsustas seda mitte sisse nõuda lennujaama käitajalt.
- (74) Eelnevast tulenevalt leiavad Prantsuse ametiasutused, et Angoulême'i lennujaama käitajatele võimaldatud rahastamist võib käsitleda siseturuga kokkusobivana Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaselt ning ajavahemikul enne 30. jaanuari 2012 üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kohaselt ja pärast kõnealust ajavahemikku üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohaselt.

5.1.2.2. Kokkusobivus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt

a) Taristuinvesteeringud

- (75) Prantsuse ametiasutused leiavad, et juhul, kui komisjon käsitleb taristusse investeerimisele antud riiklikke toetusi riigiabina Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, tuleks see abi 2005. aasta suuniste kohaselt kuulutada siseturuga kokkusobivaks.

i) Selgelt määratletud üldise huvi eesmärk (1. kriteerium)

- (76) Prantsuse ametiasutused leiavad, et Charente'i piirkonna majandus- ja turismivaldkonna areng vastab selgelt määratletud üldise huvi eesmärgile. Nad on seisukohal, et komisjoni otsustuspraktika⁽⁵⁶⁾ võimaldab riigiasutustel otsustada, et piirkondliku lennujaama areng vastab sellisele eesmärgile.

ii) Investeeringute vajalikkus ja proportsionaalsus seoses seatud eesmärgiga (2. kriteerium)

- (77) Kõnealused investeeringud vastavad väidetavalt vajalikkuse ja proportsionaalsuse kriteeriumidele. Sellega seoses osutavad Prantsuse ametiasutused uuringule⁽⁵⁷⁾, mis põhjendab otsust luua kohalikke organeid, riiklikke asutusi ja turismi valdkonna spetsialiste ühendav struktuur, mis on tingitud soovist arendada eeskätt Angoulême'i lennujaama võrreldes muu taristuga ja milles hinnatakse selle eesmärgi saavutamiseks vajalikke minimaalseid investeeringuid.

⁽⁵³⁾ Tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artikli 8 kohaselt peab ettevõtja SNC-Lavalin tagama riiklike ülesannete täitmise, AFISe toimimise, lennujaama ohutut kasutamist tagavate ülesannete täitmise, lennujaama territooriumi ja võrgustike hoolduse ja regulaarsete ärilendude vastuvõtuvõime säilimise.

⁽⁵⁴⁾ Tegemist on Angoulême Cognaci lennujaama käitava ettevõtjaga.

⁽⁵⁵⁾ Prantsuse ametiasutused leiavad, et see kontroll on nähtud ette pakkumiskutse tehniliste tingimuste alusel.

⁽⁵⁶⁾ Komisjoni 27. jaanuari 2007. aasta otsus N 491/06, Itaalia – Tortoli-Arbatax (ELT C 133, 15.6.2007, lk 3).

⁽⁵⁷⁾ Kõnealuse uuringu tegi lennujamateenuste kohalike majandusnõunike kogu (*Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires*). Uuringu tulemused esitati 14. juunil 2006.

iii) Piisavad kasutusvõimalused keskpikas perspektiivis (3. kriteerium)

- (78) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et samas uuringus on prognoositud saavutada keskpikas perspektiivis lennuliikluse maht 100 000 reisijat aastas, mis vastab rahuldavale kasutusvõimalusele keskpikas perspektiivis. Prantsuse ametiasutuste väitel tuginevad need prognoosid eeldusele, et esimese Londoni-lennuliini lennused suureneb ning et avatakse ka teine lennuliin.

iv) Ühetaoline ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule (4. kriteerium)

- (79) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et taristule juurdepääs oli mittediskrimineeriv. Ainuke Angoulême'i lennujaama taristu kasutamiskiirang oli seotud lennukite stardiala ning lennuterminali läbilaskevõimega. Innustusmeetmed olid avatud kõikide uusi lennuliini avada soovivate lennuettevõtjate jaoks, kuid tegelikkuses kasutas neid ainult Ryanair.

v) Kaubavahetust ei mõjutata määral, mis on vastuolus ühiste huvidega (5. kriteerium)

- (80) Prantsuse ametiasutused kinnitavad, et ainuüksi asjaolust, et Angoulême'i lennujaam kuulub 2005. aasta lennundussuuniste kohaselt D-kategooriasse, piisab selle tõendamiseks, et konkurentsi ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

vi) Abi vajalikkus ja proportsionaalsus (6. kriteerium)

- (81) Prantsuse ametiasutused leiavad, et investeeringute riiklik rahastamine 100 % ulatuses oli vajalik lennujaama potentsiaali säilitamiseks ja arendamiseks. Prantsuse ametiasutuste väitel õigustas nimelt see nõue investeeringute rahastamise jaotamist SMACi ja lennujaama käitaja vahel 22. jaanuari 2009. allhankelepingu alusel. Seda olukorda tuleb eristada olukorrast, mille tõttu SMAC maksis alates 2012. aastast igal aastal 179 400 euro suurust toetust pakkumiskutse alusel osutatava teenuse eest. Prantsuse ametiasutused täpsustavad, et see õiguslik raamistik ei näinud ette, et SMAC teeb asjakohased investeeringud, vaid seda, et SMAC tagab teenuseosutaja pakutud või SMACi otsustatud investeeringute teostamise korraldamise.

b) Lennujaama käitamise rahastamine

- (82) Prantsuse ametiasutused märgivad esmalt, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda maksis lennujaamale ajavahemikul 1984–2001 avansse. Nad leiavad, et see ajavahemik peaks jääma komisjoni uurimise alt välja. Selle ajavahemiku möödumisel olid muud abisummad käsitletavad tegevusabina.
- (83) Seejärel kinnitavad Prantsuse ametiasutused, et lisaks kohalike omavalitsuste poolsele investeeringute rahastamisele oli kahjumi katmine piiratud 2002. ja 2003. majandusaastal 350 000 euro suuruse summaga⁽⁵⁸⁾. Nad lisavad, et majandusaastate 2004–2006 puhul ei hõlmanud lennujaama nõukogu otsused vastavat kokkuvõtet. Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda lisas vajaliku summa täidetava eelarve tasakaalustamiseks.
- (84) Prantsuse ametiasutused leiavad, et kõnealused tegevustoetused ei mõjutanud konkurentsi käesoleva otsuse põhjendustes 56–61 toodud põhjustel. Sellest tulenevalt leiavad Prantsuse ametiasutused, et konkurentsi mõjutamise kriteerium ei ole täidetud ning et Angoulême'i lennujaama kasuks tehtava riikliku rahastamise näol ei ole tegemist abiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (85) Prantsuse ametiasutused rõhutavad samuti, et isegi kui eeldada, et kõnealuse rahastamise näol oli tegemist abiga, tuleks see kuulutada siseturuga kokkusobivaiks ning vabastada teatamise kohustusest. Prantsuse ametiasutused tuginevad seejuures 2005. aasta suunistele ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2005. aasta otsusele.

5.2. Suhted Ryanairiga

5.2.1. Abi olemasolu

- (86) Prantsuse ametiasutused leiavad kõigepealt, et lennujaamateenuste lepingut ja turundusteenuste lepingut tuleks hinnata koos. Seejärel leiavad nad käesoleva otsuse põhjendustes 55 toodud põhjustel, et SMACi esitatud põhjendused ei ole kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõttega. Prantsuse ametiasutuste väitel oli asjaolu, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda otsustas SMACilt saadud volituste alusel alustada lennuliini London Stansted-Angoulême avamise läbirääkimisi Ryanairiga, tingitud sellest, et pakkumiskutsele rahvusvaheliste lennuliinide avamiseks ei laekunud pakkumisi.

⁽⁵⁸⁾ See piirmäär määrati kindlaks 23. mai 2002. aasta partnerluslepingus.

- (87) Nad rõhutavad samuti, et 2006. aastal alustatud ümberkorraldustööde⁽⁵⁹⁾ eesmärk ei olnud teatud konkreetse lennuettevõtja nõuete rahuldamine, vaid lennuettevõtjate teenindamise võimaldamine lennujaamas. Samas märgivad Prantsuse ametiasutused, et kuivõrd teised kõnealust lennujaama regulaarselt kasutavad lennuettevõtjad puudusid, olid peaaegu kõik investeeringud seotud Ryanairiga.
- (88) Ryanairi turundussuhetega seotud kulude kohta märgivad Prantsuse ametiasutused, et lennujaama käitaja pidi kandma täiendavaid personalikulusid. Sellest tulenevalt tekib vahe prognoositud kulude ja tegelikult kantud kulude vahel.

Ohutus	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/ 2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
–Töötajate arv	5	+6	+6	+6	+6	+6
Täistööajale taandatud töötajate arv	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+3	+ 1,35	+3
Personalikulud (tuhandetes eurodes)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Turvalisus	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/ 2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Töötajate arv	10	—	—	—	—	—
Täistööajale taandatud töötajate arv	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+2	+ 1,6	+2
Personalikulud (tuhandetes eurodes)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Abistamine ja vastuvõtt	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/ 2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Töötajate arv	1	—	—	—	—	—
Täistööajale taandatud töötajate arv	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Personalikulud (tuhandetes eurodes)	11	+20	+14	+30	+20	+30

- (89) See kehtib ka personalikulude hulka mittekuuluvate muude Ryanairi majandustegevusega seotud täiendavate kulude kohta:

Ohutus	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/ 2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Teenused (tuhandetes eurodes)	0	—	—	—	—	—

⁽⁵⁹⁾ Lennuraja pikendamine 50 meetri võrra ja lennuterminali laiendamine, ümberehitamine ja varustamine, nii et see võimaldab vastu võtta 200 reisijaga lennukeid. Kõnealuste investeeringute suurus oli 977 000 eurot.

Ohutus	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/ 2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Muud	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
sh sõidukiliising (tuhandetes eurodes)	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Turvalisus	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/ 2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Teenused	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
(tuhandetes eurodes)						
Muud (tuhandetes eurodes)	12,5	+ 16,8	+14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Abistamine ja vastuvõtt	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/ 2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Teenused	5	+140	+96	+180	+90	+180
(tuhandetes eurodes)						
Muud (tuhandetes eurodes)	5	+20	+10	+25	+12	+25

5.2.2. Kokkuvõtte siseturuga

- (90) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et 2005. aasta suuniste teatud kriteeriume ei ole järgitud.
- (91) Kõigepealt kinnitavad Prantsuse ametiasutused, et Ryanair ei ole esitanud äriplaani. Sellest oleks nähtunud, et abi suuruse vähenemine, mis viis 2008. aasta lepingute sõlmimiseni, võimaldas lennuettevõtjal saada rahuldava suurusega ärikasumit.
- (92) Äriplaani puudumise tõttu rõhutavad Prantsuse ametiasutused, et ei ole võimalik kontrollida, kas abi osakaalu kriteerium on täidetud. Samas leidsid Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda ning SMAC, tuginedes avaliku teenindamise kohustusega lennuliinide käivitamisel kättesaadavale teabele, et kõnealune kriteerium on täidetud.
- (93) Prantsuse ametiasutused leiavad samuti, et 2008. ja 2009. aastal täheldatud reisijate arvu kasv [...] (*) % võrra ilma samaaegse lennusaadavuse tõstmiseta oleks võinud jätkuda ka 2010. aastal.
- (94) Lõpuks, nagu on märgitud käesoleva otsuse põhjendustes 56–60, leiavad Prantsuse ametiasutused, et võetud meetmed ei kahjustanud kaubandust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

5.3. Uued suunised

- (95) Prantsusmaa esitas uute suuniste tõlgendamise kohta vormilisi ja sisulisi kommentaare ning väljendas nõusolekut nende kohaldamiseks dokumentide suhtes, mis hõlmasid suuniste avaldamisele eelnenud meetmeid.

(*) Konfidentsiaalne informatsioon.

- (96) Ta märgib, et uued suunised on tegevustoetuste osas endistest eeskirjadest paindlikumad. Nende tagasiulatuv kohaldamine kogu abi suhtes võimaldab Prantsusmaa väitel vältida liiga ranget suhtumist teatud lennujaamades esinenud olukordade suhtes.

6. HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED

6.1. Air France'i märkused

- (97) Air France leiab, et Ryanairi ja tema tütarettevõtja AMSi kasuks võetud meetmed on Ryanairi kaubandustavasid arvestades iseloomulikud.
- (98) Air France esitas komisjonile samuti märkusi uute suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes. Air France ei nõustu sellega, et uusi suuniseid kohaldatakse lennujaama käitajatele antava abi suhtes isegi juhul, kui kõnealust abi anti enne nende suuniste avaldamist.
- (99) Ühelt poolt väidab Air France, et sel juhul on tegemist uute suuniste tagasiulatuva kohaldamisega, mis annaks eelise ebaõigelt käitunud ettevõtjatele, seadustades nende toimingud, mis ei olnud kooskõlas kõnealuste meetmete võtmise ajajärgul kohaldatud suunistega. Selline lähenemisviis karistaks ettevõtjaid, kelle tegevus oli kooskõlas varasemate suunistega ja kes hoidusid riiklike vahendite vastuvõtmisest.
- (100) Teiselt poolt väidab Air France, et uute suuniste tagasiulatuv kohaldamine lennujaamadele antavate tegevustoetuste suhtes on vastuolus üldiste õiguspõhimõtete ja Euroopa kohtupraktikaga.

6.2. Ryanairi märkused

- (101) Lennuettevõtja Ryanair (edaspidi „Ryanair“) ei nõustu sellega, et lennujaamateenuste lepingu näol, mille ta sõlmis Angoulême'i lennujaamaga, võib olla tegemist riigiabiga.
- (102) Ta väidab, et tema otsus avada lennuliin London Stansted-Angoulême vastas soovile rajada odava hinnaga lennundussõlm, mille tegutsemiskeskond vastab Angoulême'i lennujaama omadustele. Lisaks sellele märgib lennuettevõtja, et Angoulême'i lennujaama eripärad võimaldasid pakkuda konkurentsivõimelise tasemega lennujaamatasusid. Vaatamata kõhklusele lennuliini avamisel⁽⁶⁰⁾ ja seoses võetud riskiga, leiab Ryanair, et lennujaama puhul võis teistel lennuliinidel saavutatud edu alusel eeldada sõlmitud lepingust kasumi saamist.
- (103) Lisaks sellele märgib Ryanair, et otsus sulgeda lennuliin London Stansted-Angoulême oli tingitud majanduslikest põhjustest. Lennuettevõtja väitel vähenes kasum 2009. aastal võrreldes 2008. aastaga [...] % võrra⁽⁶¹⁾. Ta rõhutab, et pidas läbirääkimisi heauskselt, kohaldades lennujaamateenuste lepingu artikli 9 sätteid, soovides sõlmida Angoulême'i lennujaamaga majanduslikult elujõulise lepingu. Ta kinnitab, et nõudis 2009. aastal lennujaamatasude alandamist. Kui 3. veebruaril 2010. aastal teatas SMAC sellest keeldumisest, väidab Ryanair, et ta tegi ettepaneku hoida lennuliin töös ainult juuli- ja augustikuus, kuid sellele ettepanekule järgnes lepingu katkemine seoses SMACi poolse täieliku keeldumisega.

6.2.1. Riigi ressursid ja riigiga seostatavus

6.2.1.1. Riigi ressursside kasutamine

- (104) Ryanair rõhutab, et tasud ei moodusta kaubandus-tööstuskoja kõiki ressursse. Ta leiab, et tsiviillennundusseadustiku artikliga R. 224–6 pannakse lennujaamadele, kelle käitamise eest vastutavad kaubandus-tööstuskojad, kohustus rahastada kantud kulusid lennujaama käitamisest saadud tulude abil. Ryanair on seisukohal, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda oli lennujaama peamine rahastaja. Seevastu SMACil ei olnud lennujaama käitamise osas mingit kogemust⁽⁶²⁾.

⁽⁶⁰⁾ Ryanair täpsustab, et mitte ükski teine regulaarseid kommertslenne pakkuv lennuettevõtja ei olnud Angoulême'is kasutanud selliseid lennukeid, nagu tema, ning et puudus mis tahes võrdlusalus, mille põhjal hinnata lennuliini kasumlikkust.

⁽⁶¹⁾ Ryanair on seisukohal, et kõnealune kasumi vähenemine oli tingitud reisijatasu tõstmisest Ühendkuningriigis, kütuse kallinemisest ja üldisest majanduskriisist.

⁽⁶²⁾ Ryanair rõhutab, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda juhtis läbirääkimisi.

6.2.1.2. Meetmete riigile omistatavus

- (105) Ryanair leiab, et ainuüksi asjaolu, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda on riigi kontrolli all ning et tema ressursid pärinevad tasudest, ei ole piisav selleks, et otsustada, et riigile omistatavuse kriteerium on täidetud.
- (106) Ta kinnitab, et ainuüksi orgaaniline kriteerium, milleks on teatud asutuse avalik laad, ei võimalda määrata kindlaks, kas teatud meede on riigile omistatav⁽⁶³⁾. Seetõttu tuleks antud juhul eristada kaubandus-tööstuskodasid ja teisi riiklikke asutusi⁽⁶⁴⁾. Sellega seoses rõhutab Ryanair, et 2005. aasta juunis kehtinud äriseadustiku artiklis L. 711–1 on kaubandus-tööstuskodasid määratletud kui avalik-õiguslikud majandusüksused ning parlamendi esitatud aruandes on neid nimetatud „kahetise iseloomuga asutusteks“, ning toob välja ka kahtlused nende käsitlemisel⁽⁶⁵⁾. Ryanair märgib samuti, et riik ei sekku kõnealuste asutuste otsustusmehhanismi ning riigi roll piirdub vaid järelevalve teostamisega⁽⁶⁶⁾.

6.2.2. Valikuline eelis

6.2.2.1. Ryanairi ja AMSi saadud majanduseelise ühine hindamine

- (107) Ryanair leiab, et ettevõtjaid Ryanair ja AMS ei tuleks käsitleda ühtedest ja samadest meetmetest kasusaajatena.
- (108) Ühelt poolt on turundusteenuste lepingust kasusaaja lennujaam ja selle eesmärk ei ole suurendada Ryanairi käitatava lennuliini täituvust või kasumlikkust. Teiselt poolt ei võimalda ei ettevõtja AMS osanike struktuur ega tema eesmärk vaidlustada seda, et kõnealustel lepingutel on erinevad eesmärgid. Ryanair rõhutab täiendavalt, et kõnealused kaks lepingut on allkirjastanud erinevad isikud⁽⁶⁷⁾, vaatamata nende haldamise sarnasusele, mille komisjon rõhutas.
- (109) Ryanair täpsustab samuti, et turundusteenuste lepingu sõlmimine ei ole lennuliini käivitamise eeltingimus. Samas on selline praktika piirkondlike lennujaamade puhul sagedamini kasutusel⁽⁶⁸⁾.

6.2.2.2. Lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu ühine hindamine

- (110) Ryanair ei nõustu lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu ühise hindamisega. Ta rõhutab, et turundusteenuste lepingud on seotud Ryanairi tütarettevõtja AMSiga. Nende lepingutega seotud läbirääkimised ja lepingute sõlmimine toimub eraldi Ryanairi ja lennujaama vahel sõlmitavatest lepingutest.
- (111) Ryanair märgib samas, et ta viib ise ellu reklaamimeetmeid oma lendude sihtkohtade jaoks. Ta märgib samuti, et on viinud läbi reklaamimeetmeid oma veebisaidil kolmandate isikute jaoks, ilma et AMS oleks sellesse kaasatud. Lõpuks leiab Ryanair, et komisjon on tunnistanud Bratislava lennujaamaga seotud otsuses⁽⁶⁹⁾, et Ryanairi veebilehel elluviidud reklaamimeetmetega on seotud teatud väärtus.

6.2.2.3. Turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõte

a) Äriplaan

- (112) Ryanair kinnitab, et investeerimisotsustele ei eelne alati äriplaani koostamine. Asjaolu, et tema, teised ettevõtjad või teatud konkurentsi valdkonna ametiasutused⁽⁷⁰⁾ ei pea äriplaani koostamist alati vajalikuks, näitab ettevõtja kinnitusel seda, et äriplaani ei saa pidada selliseks asjaoluks, mis iseloomustab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumist.

⁽⁶³⁾ Ryanair osutab Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsusele C-482/99: Prantsusmaa vs. komisjon (EKL lk I-4397).

⁽⁶⁴⁾ Ryanair kasutab võrdlusalusena riiginõukogu 16. juunil 1992 vastuvõetud arvamust nr 351 654.

⁽⁶⁵⁾ Aruanne nr 2388 konsulaarvõrgustike seaduse eelnõu kohta, mille majanduskomisjoni nimel esitas Catherine Vautrin.

⁽⁶⁶⁾ Ryanair kinnitab, et kõnealuse järelevalveõiguse rakendamine ei eelda, et riik võtab seisukoha kõnealuste lepingute kohta.

⁽⁶⁷⁾ Lennujaamateenuste lepingu allkirjastas Ryanairi asepresident Michel Cawley ja turundusteenuste lepingu allkirjastas AMSi direktor Eddie Wilson.

⁽⁶⁸⁾ Ryanair toob välja lennujaama vajaduse oma kaubamärgi kujundamiseks ja lennujaama saabuvate reisijate osakaalu suurendamiseks kõikide lennujaama kasutavate reisijate hulgas.

⁽⁶⁹⁾ Komisjoni 27. jaanuari 2010. aasta otsus 2011/60/EL riigiabi C 12/08 (ex NN 74/07) kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping (ELT L 27, 1.2.2011, lk 24).

⁽⁷⁰⁾ Ryanair osutab Ühendkuningriigi kohtu (*Competition appeal tribunal*) seisukohale 21. mai 2010. aasta otsuses kohtuasjas 1145/4/8/09: Stagecoach group PLC vs. Competition commission, punkt 75.

- b) Märkused turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamise kohta
- (113) Ryanair leiab, et komisjon ei saa turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet kohaldada valikuliselt. Osutades Üldkohtu seisukohale, rõhutab ta ⁽⁷¹⁾, et komisjon peab vaatlema kaubandustehingut tervikuna ja võtma arvesse kõiki asjakohaseid tegureid ning nende tausta ⁽⁷²⁾.
- (114) Lisaks sellele leiab Ryanair, et komisjon peab võrdlema Ryanairi ja riigi omandis olevate lennujaamade vahel sõlmitud lepinguid osaliselt või täielikult erainvestoritele kuuluvate lennujaamadega sõlmitud lepingutega. Ryanair osutab selle analüüsi jaoks tehtud uuringule ⁽⁷³⁾. Euroopa Kohtu kohtupraktikat ⁽⁷⁴⁾ meenutades kinnitab ta, et komisjon võib lähtuda kuludel põhinevast lähenemisviisist üksnes eeldusel, et viited erainvestoritele puuduvad.
- (115) Ryanair peab ekslikuks komisjoni rakendatud metoodikat, mille kohaselt võrdlusaluseks saab võtta vaid uurimisaluse lennujaamaga samas teeninduspiirkonnas paiknevaid lennujaamu ⁽⁷⁵⁾.
- (116) Ryanair väidab, et võrdlusalustes lennujaamades võetavad turuhindu ei mõjuta ümbritsevatele lennujaamadele antav riigiabi. Seega on turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamisel võimalik usaldusväärselt hinnata võrdlusaluseks võetavat turuväärtust.
- (117) Selle põhjused on järgmised:
- turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamisel on sageli teostatud võrdlusalust kasutavaid analüüse juhtumite puhul, mis ei ole seotud riigiabiga;
 - ettevõtjate tehtud otsuste puhul on vastastikune mõju täheldatav vaid juhul, kui nende tooted on üksteist asendavad või täiendavad;
 - samas teeninduspiirkonnas asuvad lennujaamad ei ole üksteisega tingimata konkurentsiolukorras ning esitatud aruandes võrdlusalusena toodud lennujaamad on sama teeninduspiirkonna riigi omandis olevate lennujaamadega piiratud konkurentsiolukorras. Vähem kui kolmandiku võrdlusaluseks võetud lennujaamadega samas teeninduspiirkonnas asuvate ärielistel alustel tegutsevate lennujaamade omanikuks on täiel määral riik ja mitte ühegi võrdlusaluseks võetud lennujaamadega samas teeninduspiirkonnas asuva lennujaama suhtes ei ole algatatud riigiabimenetlust (aprill 2013);
 - isegi juhul kui võrdlusaluseks võetud lennujaamad on konkurentsiolukorras samas teeninduspiirkonnas asuvate riigi omandis olevate lennujaamadega, võib väita, et nende tegevus on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõttega (näiteks juhul, kui erasektoril on lennujaamas oluline osalus või kui lennujaama haldab eraettevõtja);
 - turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavad lennujaamad ei kehtesta hindu, mis on piirkulust madalamad.
- (118) Ryanair kinnitab, et turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldamisel tuleb arvesse võtta piirkondlike lennujaamade madalat majanduslikku väärtust enne nende tegevuse kiiret arengut. Võttes arvesse selliste lennujaamade sulgemise või töös hoidmisega seotud kulusid, väidab Ryanair, tuginedes Üldkohtu kohtupraktikale ⁽⁷⁶⁾, et kõiki odavamaid alternatiivseid lahendusi tuleb käsitleda turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori kriteeriumile vastavatena.
- (119) Sellest tulenevalt leiab Ryanair, et komisjoni poolt arvessevõetud kulud ei pea olema keskmised kulud, vaid piirkulud. Angoulême'i lennujaamal on majanduslikult põhjendatud huvi rakendada piirkuludele vastavaid hindu või müüa teenust isegi alla piirkulu.

⁽⁷¹⁾ Üldkohtu 17. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas T-196/04 (EKL lk II-3643).

⁽⁷²⁾ Ryanair toob sellega seoses välja lennundusega mitteseotud tulud ja võrgustikuvälised tulud.

⁽⁷³⁾ Konsultatsioonifirma Oxera läbiviidud uuringu 25. juunil 2012. aastal avaldatud tulemused.

⁽⁷⁴⁾ Ryanair tugineb Euroopa Kohtu 3. juuli 2003. aasta otsusele liidetud kohtuasjades Chronopost SA, C-83/01P, C-93/01P ja C-94/01P (EKL I-6993). Ryanair tuletab meelde ka Euroopa Liidu raamistikku riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (2011).

⁽⁷⁵⁾ Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele vastavuse kontrollimiseks tehtud võrdlusanalüüsi käigus kindlaksmääratud ja võrdlusaluseks võetav turuväärtus. Ryanairiga seotud riigiabi juhtumid, Oxera koostatud märkus Ryanairile, 9. aprill 2013.

⁽⁷⁶⁾ Üldkohtu 17. oktoobri 2002. aasta otsus kohtuasjas T-98/00: Linde vs. komisjon (EKL II-3961) punktid 43 kuni 54.

- (120) Esiteks, mida tugevam on konkurents, millega lennujaam kokku puutub, seda enam soovib ta vähendada kohaldatavaid hindu piirkulu tasemeni.
- (121) Ryanairi arvates peaks komisjon võtma arvesse ka iga lennujaama eripärasid⁽⁷⁷⁾. Seejuures leiab ta, et piirkondlike lennujaamade väga kõrge konkurentsitaseme tõttu võistlevad nad omavahel ka temaga sõlmitavate lepingute pärast. Seda tehes käituvad lennujaamad sarnaselt erainvestoritega.
- (122) Lennujaama soov täiustada oma kuvandit sunnib teda läbi viima reklaamikampaaniaid. Seda mõju tugevdab veelgi asjaolu, et piirkondlike lennujaamade turuvõim on madal ning neil on huvi meelitada ligi lennuettevõtjaid, kes on suutelised nende lennuliikluse mahtu suurendama.
- (123) Ryanair kinnitab täiendavalt, et selliste lennujaamadega seotud äriplaani peaks hõlmama ainult osa püsi- ja taristukuludest, mida võib käsitleda pöördumatute kuludena. Äriplaani elluviimise aeg peaks olema vähemalt 15 aastat ja mitte tavapärase 5 aastat.
- (124) Seda arvestades leiab Ryanair, et rakendatav lähenemisviis peaks põhinema „ühe kassa” põhimõttel. Tuginedes komisjoni seisukohale Bratislava lennujaama kohta tehtud otsuses⁽⁷⁸⁾, leiab Ryanair, et lennundusega mitteseotud tulud, mis moodustavad ligikaudu 50 % lennujaama kogutuludest, on väikese lennuliiklusega piirkondlike lennujaamade jaoks äärmiselt olulised. Kõnealune soov suurendada tulusid, et katta võimalikult palju püsikulusid, tingis ka Ryanairiga sõlmitud lepingutes ettenähtud trahvid, mida kohaldatakse juhul, kui lennuettevõtja ei täida oma kohustusi. Ryanairi tegevus suurendab lennujaama majanduslikku väärtust ning lennujaamal on võimalik saada täiendavat kasumit ka teiste lennuettevõtjate juurdemeelitamisega.
- (125) Ryanairi väitel on piirkondlike lennujaamade huvi sõlmida leping temasarnaste lennuettevõtjatega veelgi suurem tänu lennuliini avamisega kaasnevatele võrgumõjudele⁽⁷⁹⁾. Ryanairi väitel suurendas Angoulême'i lennujaama huvi sõlmida temaga leping veelgi asjaolu, et ainuke alternatiivne variant oleks olnud avada avaliku teenindamise kohustusega lennuliinid, mida käitavad lennuettevõtjad, kes kasutavad piiratud suurusega lennukeid, nagu Twin Jet. Samas rõhutab Ryanair, et see teine variant oleks toonud lennujaamale kaasa täiendavaid kulusid, sest suuremate lennuettevõtjate kulud ühe reisija kohta on väiksemad.
- (126) Ryanair leiab samuti, et komisjon peaks võtma arvesse tema tegevusest tingitud võrgu välismõju. Ryanairiga sõlmitud leping toimib magnetina teiste lennuettevõtjate jaoks, kes soovivad ära kasutada lennujaama paremat nähtavust ja parema kvaliteediga lennujaamataristut. Need võrgumõjud võimaldavad suurendada nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tulusid⁽⁸⁰⁾. Ryanair leiab, et komisjon kasutas sellist lähenemist Bratislava lennujaama suhtes⁽⁸¹⁾. Seega on lennujaamadel huvi sõlmida leping lennuettevõtjaga, kes seob end teatud liiklusemahu alaste kohustustega.
- (127) Ryanair täpsustab, et tema sõlmitavad lepingud ei ole eksklusiivsed. Samasuguseid tegevustingimusi on võimalik pakkuda mis tahes teisele lennuettevõtjale, kes pakub Ryanairiga samu teenuseid.
- (128) Kulude-tulude analüüsi kohta märgib Ryanair, et mõistuspäraselt toimiv erainvestor lähtuks järgmistest põhimõtetest⁽⁸²⁾:
- hindamine toimub vahemike kaupa;
 - varasema äriplaani olemasolu ei ole tingimata vajalik;
 - kui lennujaama lennuliiklus ei ole küllastunud, loetakse ühel kassal põhinevat lähenemisviisi asjakohaseks;
 - arvesse võetakse ainult tegutseva lennujaama majandustegevusega seotud tulusid;

⁽⁷⁷⁾ Ryanair osutab joonealuses märkuses 69 osutatud komisjoni seisukohale 27. jaanuari 2010. aasta otsuses, põhjendus 111.

⁽⁷⁸⁾ Vt joonealuses märkuses 69 märgitud otsus.

⁽⁷⁹⁾ Ryanair leob nende mõjude hulka: 1) asjaolu, et piirkondlikus lennujaamas avatav lennuliin edastab tasuvuse väljavaadete kohta positiivse signaali teistele lennuettevõtjatele; antud konkreetsel juhul kinnitab Ryanair, et lennuettevõtja Cityline oli valmis sõlmima Angoulême'i lennujaamaga lepingut regulaarlennuliini avamiseks paar nädalat enne seda, kui Ryanair lõpetas oma lennuliini toimimise; 2) suure lennuettevõtja kohalolek võimaldab pakkuda laialdasemalt lennundusega mitteseotud teenuseid, mis omakorda aitavad suurendada reisijate hulka.

⁽⁸⁰⁾ Lenkundusega mitteseotud tulud suurenevad eeskätt seetõttu, et reisijad, kes ei istu lennujaamas ümber, veedavad siin rohkem aega. See omadus meelitab ligi lennujaamas tegutsevaid kaubandusettevõtjaid.

⁽⁸¹⁾ Vt joonealuses märkuses 69 nimetatud otsus.

⁽⁸²⁾ Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele vastavuse kontrollimiseks tehtud kulude-tulude analüüsi aluseks olevad põhimõtted. Ryanairiga seotud riigiabi juhtumid, Oxera koostatud märkus Ryanairile, 9. aprill 2013.

- arvesse tuleb võtta lepingu täielikku kestust, sealhulgas võimalikke lepingu tähtaja pikendamisi;
- lepingute kasumlikkuse hindamisel tuleb kajastada ka tulevase rahavoogusid.
- (129) Ryanairi poolt lennujaamadega sõlmitud lepingute täiendavat kasumlikkust tuleb hinnata sisemise kasuminormi hinnangute alusel või nüüdispuhasväärtusel põhinevate näitajate alusel.
- c) Turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamine
- (130) Üldises plaanis leiab Ryanair, et asjaolu, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda toimis oma põhikirja alusel tegeliku investorina ja riigist sõltumatult, tõendab juba iseenesest vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele. Asjaolu, et lennujaama investeeringute rahastamist tagasid SMACi liikmed, on täiendavaks tõestuseks, et lennujaama omanikel on soov suurendada lennujaama väärtust.
- (131) Ryanair rõhutab, et tema makstavate lennujaamatasude suuruse hindamisel tuleb võtta arvesse tema piiratud vajadusi. Lennuettevõtja märgib, et võrreldes teiste lennuettevõtjatega nõuab tema rakendatav majandusmudel vähem registreerimispunkte, varustust ja teenuseid, ta ei kasuta maapealseid teenuseid, on vähendanud lennukite lennujaamas viibimise aega ja maapealse abi osakaalu, samuti on ta suurendanud lennuki meeskonna tootlikkust, et vähendada vajadust lennujaama pakutavate teenuste järele.
- (132) Ryanair leiab samuti, et turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamisel võib teatud lennujaamu nende sarnaste joonte tõttu vaadelda Angoulême'i lennujaama asendajana⁽⁸³⁾. Sellega seoses teeb Ryanair võrdleva uuringu [...], [...], [...] ja [...] lennujaama kohaldatavate tasude kohta ning leiab, et võrreldes Angoulême'i lennujaamadega on kõnealuste lennujaamade kohaldatavad tasud keskmiselt väiksemad kui Angoulême'i lennujaamas⁽⁸⁴⁾.

Tabel 11

Angoulême'i lennujaamaga võrreldavad lennujaamad

Lennujaamade omaduste võrdlus	Angoulême	[...]	[...]	[...]	[...]
Teenindatava linna elanike arv	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Kaugus linnast (km)	14	12	45	46	11,5
Kõige suurem linn 150 km raadiuses (elanike arv)	Bordeaux (241 000)	[...] (441 000)	[...] (481 000)	[...] (76 000)	[...] (1 119 000)
Lähim suur lennujaam (reisijaid 2009)	Bordeaux (3,3 miljonit)	[...] (1,8 miljonit)	[...] (7,7 miljonit)	[...] (2,8 miljonit)	[...] (19 miljonit)

- (133) Ryanair kinnitab ka, et Angoulême'i lennujaama tehtud valikud pärast seda, kui lennuettevõtja sulges lennuühenduse Londoni Stanstedi lennujaamaga, näitavad samuti, et lennujaam on seisukohal, et odavlennuettevõtja käitatavad regulaarsed ärilennud Ühendkuningriigiga on usaldusväärne lahendus. Ta osutab sellega seoses ettevõtjaga SNC-Lavalin sõlmitud lepingule, mille kohaselt rakendatakse agressiivset arengustenaariumi.
- (134) Ryanair väidab samuti, et reisijate teatud arvu tagamine, nagu see oli tema võetud kohustuse puhul, vähendab lennujaama majandusriske. Selline tagatis võimaldab vastavalt põhjendada madalamat kasumlikkuse taset, kui seda nõuaks erainvestor, kelle puhul sellist tagatist ei kohaldata.

⁽⁸³⁾ Kõnealused sarnasused tulenevad lennujaamade omadustest (nad asuvad vähem kui 150 km kaugusel suurtest linnadest ja konkureerivad teiste lennujaamadega) ning kõnealuste lennujaamu ümbritsevate piirkondade sissetulekute tasemest.

⁽⁸⁴⁾ Lennujaamatasud on vaadeldaval perioodil Angoulême'i lennujaama tasudest keskmiselt [...] % võrra suuremad ühe lennukorra kohta ja [...] % võrra suuremad ühe reisija kohta. Samas märgib Oxera, et Ryanair ei pidanud 2009. aastal lennujaamatasu maksma.

- (135) Ryanair märgib samuti, et nn ühel kassal põhinev lähenemine⁽⁸⁵⁾ võimaldab selgitada, et lennujaam püüab maksimeerida oma tulusid, vähendades lennujaamatasusid. Eelnevat silmas pidades ei nõustu Ryanair hinnanguga, mille kohaselt negatiivset hinda ei saa käsitada turuhinnana. Ta leiab, et lennujaamatasude negatiivne väärtus võib olla kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega, kui lennundusega mitteseotud tulude tase on piisavalt kõrge. Antud konkreetsel juhul leiab Ryanair, et erainvestor võis mõistuspäraselt eeldada, et lennundusega mitteseotud tulud, mis puudusid, suurenevad märkimisväärselt tänu lennuettevõtja tegevusest tingitud liikluse mahu suurenemisele⁽⁸⁶⁾.
- (136) Ta rõhutab, et selline lähenemisviis on õigustatud, kui võtta arvesse Angoulême'i lennujaama eriolukorda. Ta leiab, et turumajanduse tingimustes tegutsev investor peaks taristukulud ja käitamise püsikulud vaatlema pöördumatute kuludena. See kehtib eriti käesoleval juhul, kuna Angoulême'i lennujaam võib kannatada konkurentsi tõttu kiirrongiliiklusega⁽⁸⁷⁾. Lisaks sellele väidab Ryanair, et kui teise variandina tuleks vaadelda lennujaama sulgemist, ei oleks puhasvara turuväärtus, millest on lahutatud sulgemisega seotud kulud, eriti suur. Ryanairi arvates tuleks pöördumatud kulud jätta seega arvesse võtmata.
- (137) Lisaks sellele, võttes arvesse, et ta kohustub tagama liikluse minimaalse taseme ja selle kohustuse mittetäitmise korral kohaldatavale trahvi, leiab Ryanair, et iga kaubanduslik pakkumine kujutab endast selliste omadustega lennujaama, nagu Angoulême'i lennujaam, olukorra paranemist. Ainuke tingimus on, et lennujaama piirtulud peavad olema suuremad kui piirkulud; see asjaolu eristab Angoulême'i lennujaama olukorda sellest olukorrast, mida Euroopa Kohus käsitles *Chronoposti* kohtuasjas⁽⁸⁸⁾. Seetõttu väidab Ryanair seoses antud juhtumiga, et turumajanduse tingimustes tegutsev erainvestor ei eeldaks tingimata tagasisaadavat kasumit olemasoleva taristu pealt. Ryanairi väitel ei nõuaks selline investor samuti seda, et lepinguosaline lennuettevõtja osaleks lepingu sõlmimisele eelnevate tegevuskulude katmises.
- (138) Ja lõpuks leiab Ryanair, et Angoulême'i lennujaama otsused ei olnud konkreetselt temale suunatud.
- (139) Esmalt puudutab see otsuseid, mille eesmärk oli Angoulême'i lennujaama kohandamine. Kõnealused investeeringud tehti valdavalt enne Ryanairi lennujaamas tegutsemise algust. Samuti rõhutab ta, et mitmel juhul sõlmiti või pikendati personali töölepinguid pärast tema tegevuse lõppemist lennujaamas. Need otsused vastasid seega laiemale eesmärgile, mille kohaselt Angoulême'i lennujaam soovis saavutada teatud positsiooni odavlennuettevõtjate turul⁽⁸⁹⁾. Seda tõendavad otsused, mis SMAC tegi pärast Ryanairi lahkumist, sealhulgas ettevõtja SNC-Lavalin valitud arengustenaarium.
- (140) Ryanair rõhutab, et lennujamateenuste lepingu artiklis 3 on sätestatud, et talle pakutud käitamise tingimusi võib samuti pakkuda mis tahes teisele lennuettevõtjale. Ta kinnitab, et Angoulême'i lennujaam avaldas kohaldatavad lennujaamatasude määrad.
- d) Märkused AMSile tehtud maksete kohta
- (141) Ryanair ei nõustu komisjoni esialgse hinnanguga, mille kohaselt AMSile tehtud maksete näol on tegemist lennujaama kuludega, väites, et selle lähenemise puhul ei võeta arvesse teenuste väärtust, mida AMS on lennujaamale osutanud. Lennuettevõtja leiab lisaks sellele, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumil põhineva analüüsi puhul tuleks eristada turundusteenuste ostmist turuhinnaga ja sellega seotud lennujaama ja lennuettevõtja vahelist lepingut.
- (142) Oma väidete toetuseks esitab Ryanair analüüsi, milles on võrreldud AMSi hindu teiste reisidele pühendatud veebisaitide samaväärsete teenuste eest kehtestatud hindadega⁽⁹⁰⁾. Analüüsi tulemuste põhjal leitakse, et AMSi kehtestatud hinnad on võrdlusaluseks võetud veebilehtede kehtestatud hindadest keskmiselt madalamad või asuvad keskmises hinnavahemikus.
- (143) Ryanairi väitel näitab see, et AMSi hinnad vastavad turuhindadele ning et riigi omandis oleva lennujaama otsus osta AMSi teenuseid vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile. Lisaks sellele toob Ryanair välja näiteid lennujaamale AMSiga sõlmitud lepingu alusel osutatud teenuste kohta, et näidata nende väärtust lennujaama jaoks.

⁽⁸⁵⁾ Vt käesoleva otsuse punkt 124.

⁽⁸⁶⁾ Ryanair pakub võimalust, et kõnealune investor võtab võrdlusaluseks näiteks La Rochelle'i lennujaama, mida lennuettevõtja peab samalaadseks lennujaamaks.

⁽⁸⁷⁾ Otsus Angoulême-Bordeaux lennuliini loomise kohta tehti 2006. aasta juulis, otsus Tours-Angoulême'i liini loomise kohta 2009. aasta juunis.

⁽⁸⁸⁾ Euroopa Kohtu 3. juuli 2003. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-83/01P, C-93/01P ja C-94/01P (EKL lk I-6993). Ryanair märgib samas, et kõnealust lähenemisviisi tuleks kohandada, kui fikseeritud kulude tase suureneb pärast tegevusmahu teatava taseme saavutamist märkimisväärselt. Sel juhul peab Ryanair, asjakohasemaks pikema perioodi nüüdispuhasväärtuse arvesse võtmist.

⁽⁸⁹⁾ Ryanair leiab, et kõnealused investeeringud oleks tehtud ka ilma temata ulatuses, milles tehti investeeringuid taristusse vaatamata väga väikesele reisijate arvule lennujaamas.

⁽⁹⁰⁾ Oxera, „Are prices set by AMS in line with the market rate?“ (Kas AMSi kehtestatud hinnad on vastavuses turuhinnaga?), koostatud Ryanairi jaoks, 20. detsember 2013.

- (144) Ryanair leiab, et kui komisjon jätkab vaatamata tema vastuseisule AMSiga sõlmitud lepingu ja Ryanairi lennujaamasteenuste lepingu suhtes ühe ja sama turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamist, ei tohiks alahinnata teenuste väärtust, mida AMS osutas lennujaamadele.
- (145) Lisaks sellele osutab Ryanair eri aruannetes toodud järeldustele, mille kohaselt tal on tugev üleeuroopaline kuvand, mis võimaldab luua olulist lisaväärtust oma reklaamiteenustele.
- (146) Ryanair esitas samuti oma majandusliku nõustaja Oxera koostatud aruande, mis puudutas põhimõtteid, mida lennuettevõtja väitel tuleks kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kasumlikkuse kriteeriumi suhtes ja mis hõlmavad samaaegselt lennujaamade ja Ryanairi vahel sõlmitud lennuteenuste lepinguid ja samade lennujaamade ja AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste lepinguid⁽⁹¹⁾. Ryanair rõhutas, et kõnealune aruanne ei sea kahtluse alla tema seisukohta, mille kohaselt tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldada AMSi lepingute ja lennuteenuste lepingute suhtes eraldi.
- (147) Aruandes on märgitud, et AMSi toodetav tulu tuleks lülitada ühise kulude-tulude analüüsi raames vaadeldavate tulude hulka, samas kui AMSi kulud tuleks analüüsivatest kuludest maha arvata. Selleks pakutakse aruandes rahavoogudel põhinev meetodit, mille kohaselt AMSi kulud vaadeldakse täiendavate tegevuskuludena.
- (148) Aruandes väidetakse, et turundustegevus toetab kaubamärgi loomist ja tugevdamist, mis omakorda võib arendada majandustegevust ja tuua täiendavat tulu mitte üksnes turunduslepingu kehtivuse ajal, vaid ka pärast seda. Sellise olukorraga on tegemist näiteks juhul, kui Ryanairiga sõlmitud lepingu tulemusel asuvad lennujaama kasutama ka teised lennuettevõtjad, kes omakorda meelitavad ligi kaubandusettevõtjaid ja suurendavad seeläbi lennujaama lennundusega mitteseotud tulusid. Ryanair leiab, et kui komisjon teostab ühise kulude-tulude analüüsi, tuleks neid tulusid arvesse võtta, vaadeldes AMSi kulud täiendavate tegevuskuludena ning täiendavaid tulusid tuleks arvestada pärast AMSil maksete mahaarvamist.
- (149) Ryanair leiab samuti, et pärast lepingu lõppemist tekkiva väärtuse arvesse võtmiseks võiks lõppväärtus sisalduda lennuteenuste lepingu lõppemise seisuga kindlaksmääratavas täiendavas kasumis. Lõppväärtust võib ettevaatliku eelduse alusel kohandada vastavalt Ryanairiga lepingu pikendamise tõenäosusele või kasutada eeldust, mille kohaselt samaväärseid tingimusi pakutakse teistele lennuettevõtjatele. Ryanair leiab, et sel viisil oleks võimalik kindlaks määrata samaaegselt AMSiga sõlmitud lepingust ja lennuteenuste lepingust saadava kasumi alampiir, võttes seejuures arvesse pärast lennuteenuste lepingu lõppemist saadava täiendava kasumi ebakindlat iseloomu.
- (150) Selle lähenemisviisi toetuseks on eespool nimetatud aruandes toodud kokkuvõtte uuringute tulemustest, mis käsitlevad reklaami mõju kaubamärgi väärtusele. Kõnealustes uuringutes on tunnistatud, et reklaam võib kaubamärgi tugevust suurendada ja muuta kliendid ettevõtte suhtes lojaalsemaks aruandes esitatud reklaami mõju kaubamärgi väärtusele käsitlevate uuringute tulemuste kokkuvõtte. Kõnealustes uuringutes on tunnistatud, et reklaam võib kaubamärgi tugevust suurendada ja muuta kliendid ettevõttele ustavamaks. Aruande kohaselt suurendab reklaami avaldamine veebisaidil ryanair.com lennujaama puhul märkimisväärselt kaubamärgi nähtavust. Aruandes on lisatud, et väiksemad piirkondlikud lennujaamad, kes soovivad oma lennuliikluse mahtu suurendada, võivad oma kaubamärgi tugevust suurendada, sõlmides AMSiga reklaamilepinguid.
- (151) Aruandes on näidatud, et rahavoogudel põhinevat lähenemisviisi tuleks eelistada kapitaliseerimismeetodile, mille puhul AMSiga seotud kulutusi vaadeldaks mittemateriaalse varaga (st lennujaama kaubamärgiga) seotud kapitalikuludena. Reklaamikulud oleks võetud arvesse mittemateriaalse varana ning seejärel amortiseeritud kõnealuse vara kasumlikkusea jooksul, nähes ette nende jääkväärtuse lennujaamasteenuste lepingu lõppemisel. Selle lähenemise puhul ei võeta samas arvesse lennujaama poolt Ryanairiga lennuteenuste lepingu sõlmimisega saadavat täiendavat tulu, samuti on keeruline hinnata kaubamärgiga seotud kulutuste mittemateriaalset väärtust ja selle väärtuse ajalist kestust.

6.3. AMSi märkused

- (152) AMS ei nõustu sellega, et turundusteenuste lepingu näol, mille ta on sõlminud Angoulême'i lennujaamaga, võib olla tegemist riigiabiga. Kõnealune leping ei ole tema väitel andnud talle mingit valikulist eelist.

6.3.1. Ryanairi ja AMSi saadud majanduseelise ühine hindamine

- (153) AMS rõhutab, et ta täidab tegelikku sotsiaalset ülesannet, milleks on turundusteenuste osutamine internetis. Ta kinnitab, et suurem osa tema tegevusest on seotud Ryanairi veebisaidi reklaamiruumi väärtuse suurendamisega.

⁽⁹¹⁾ Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?“ (Kuidas käsitleda AMSi lepinguid, kui kulude-tulude analüüs on osa turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja testist?), koostatud Ryanairi jaoks, 17. jaanuar 2014.

- (154) Lisaks sellele märgib ta, et Ryanair teeb muude reklaamiruumide turustamiseks koostööd ka teiste vahendustevõtetega.
- (155) Sellest ilmneb, et ei ole alust arvata, et AMSi ja Ryanairi saadud võimalikku majanduseelist tuleks hinnata koos.

6.3.2. Lennujaamasteenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu ühine hindamine

- (156) AMS leiab, et Ryanairi teenuseid kasutavate reisijate arvu suurenemine ei ole ainuke eelis, mille Angoulême'i lennujaam sai seoses turundusteenuste lepingu sõlmimisega. AMS märgib ühelt poolt, et lennujaama ja AMSi vahel sõlmitud lepingu näol on tegemist omaette lepinguga, mis ei ole seotud Ryanairiga sõlmitud lepinguga. Teiselt poolt rõhutab ta, et Ryanair reklaamib oma teenuseid omaenda vahenditest. Seega ei osalenud Angoulême'i lennujaam AMSiga turundusteenuste lepingut sõlmides Ryanairi teenuste reklaamimises.
- (157) Selle näiteks toob AMS asjaolu, et Ryanairi lendude Täituvus oli jätkuvalt keskmiselt [...] %, sõltumata AMSiga turundusteenuste lepingu sõlmimisest. Lisaks sellele märgib AMS, et Ryanairi saadavad tulud on kõikide reisijate pealt sama suured, sõltumata sellest, kas tegemist on teatud lennujaamast saabuvate või sinna suunduvate reisijatega.
- (158) Üldkokkuvõttes märgib AMS, et reklaamikampaaniad toovad kasu ka reklaamiruumi pakkujatele endile⁽⁹²⁾. Antud juhul ilmneb see välismõju Ryanairi veebisaidi järjest suuremas populaarsuses ning ei sõltu asjaolust, kas reklaamimeetme elluviija on avalik-õiguslik isik või eraisik. Erainvestor ei loobuks investeeringu tegemisest põhjusel, et sellest saavad kasu ka kolmandad isikud, AMS leiab seetõttu, et Angoulême'i lennujaam ei peaks arvesse võtma asjaolu, et ka Ryanair saab kasu tema reklaami valdkonda tehtud investeeringust.
- (159) AMS leiab, et Ryanair on olnud teerajaja rollis ning enamik lennuettevõtjaid tegeleb juba oma veebisaitide turustamisega. Samas leiab ta, et Ryanairi veebisaidil on eriti kõrge väärtus⁽⁹³⁾. Seetõttu ei ole see veebisait teiste lennuettevõtjate veebilehtedega võrreldav.

6.3.3. Turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori kriteerium

6.3.3.1. Valikulise eelise olemasolu AMSi puhul

- (160) AMS on seisukohal, et ei ole saanud mingit majanduseelist Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ta kinnitab, et tema teenused on suunatud nii eraõiguslikele kui ka avalik-õiguslikele isikutele. Seega oleks ta võinud samast meetmest kasu saada ka eraõigusliku isiku puhul. Ta lisab, et ta ei nõua, et lennuettevõtjad ostaksid tema turundusteenuseid⁽⁹⁴⁾ ning tema turustatav reklaamikoht on ainulaadne ja suure nõudlusega ressurss.

6.3.3.2. AMS teenused ja nende ostjate vajadused

- (161) AMS leiab, et reklaamimeetmed vastavad piirkondlike lennujaamade vajadustele. Nende eesmärk on suurendada lennujaamade pakutavate teenuste nähtavust. Ta lisab, et suured sõlmilennujaamad peavad samuti vajalikuks reklaamikampaaniate läbiviimist. Sellest tulenev kuvandi tugevnemine toob kõnealustele lennujaamadele kasu⁽⁹⁵⁾. Sellega seoses kinnitab AMS, et vastavate kulutuste näol on tegemist strateegilise investeeringuga, nagu seda teevad näiteks ettevõtjad Coca-Cola, McDonald's või Nike.
- (162) Seda investeeringut tuleb pidada veelgi olulisemaks, arvestades, et lennujaamade teenitavast tulust ligi poole moodustavad lennundusega mitteseotud tulud. Antud konkreetsel juhul oli Angoulême'i lennujaama huvi suurendada rahvusvaheliste reisijate osakaalu veelgi suurem, arvestades, et lennujaamal puudus regulaarne reisijaliiklus peaaegu täiesti. Vastupidi, AMS leiab, et Ryanairil endal ei olnud mingit huvi investeerida reklaami, kuna ettevõtja ei teeninud mingit täiendavat tulu lahkuvate või saabuvate reisijate pealt.

⁽⁹²⁾ AMS toob näitena ajalehes avaldatud reklaamikampaania, mis kinnitab tema toetavat rolli sellise turundustegevuse puhul ja võimaldab tõsta hindu või müüa rohkem reklaamipinda, samuti toob ta näitena teatud limonaadi reklaamikampaania, mis suurendab turustaja müügiimahtu.

⁽⁹³⁾ AMSi tehtud hinnang tugineb äriühingu Zénobie Conseil 2011. aasta mais tehtud uuringule. Ta märgib seejuures, et Ryanairi veebisaidil on 4,5 miljardit külastust aastas, 80 % külastustest on otsepöördumised, tagasipöördumise tase on 17 %, ühe külastuse keskmine kestus on 9 minutit ja 36 sekundit ning sait on olulisel määral suunatud just potentsiaalsetele klientidele.

⁽⁹⁴⁾ Ettevõtja AMS täpsustab, et on mitmeid lennujaamu, kes on otsustanud mitte avaldada reklaame Ryanairi veebisaidil.

⁽⁹⁵⁾ Reisiliikluse mahu suurenemine tänu lennuettevõtjale, kelle saidil reklaami avaldati, või tänu teistele lennuettevõtjatele; lennundusega mitteseotud tulude suurenemine tänu kaubandusettevõtjate tegevusele.

- (163) AMS kinnitab ühtlasi, et lennujaamade „kaubamärgi” reklaamimine on laialt levinud tava, seda eriti piirkondlike lennujaamade puhul. Ta osutab seejuures soovile suurendada lennujaama väärtust ja nähtavust, nii et reisijad eelistaksid valida selle lennujaama, ning asjaolule, et kõnealuseid investeeringuid tuleb pidada mõistlikuks nii riiklike kui ka eraettevõtjate jaoks, asjaolule, et samasuguseid investeeringuid teevad ka sõmlennujaamad, asjaolule, et lennujaamad soovivad suurendada saabuvate reisijate hulka ning asjaolule, et piirkondlikud lennujaamad erinevad sõmlennujaamadest selle poolest, et nad ei ole viimastega samaväärselt rahvusvaheliselt nähtavad. See strateegia ei sõltu reisijate valitud konkreetsest lennuettevõtjast, lennujaamad teevad oma turundusega seotud investeerimisvalikud sõltuvalt reklaami avaldamiskohtade suutlikkusest keskenduda nende võimalikele klientidele.

6.3.3.3. AMSi osutatavate teenuste hinnad

- (164) AMS kinnitab, et tema Angoulême'i lennujaama suhtes kohaldatavad hinnad vastavad turuhindadele. Võrreldes neid hindu [...] ja [...] lennujaamadega sõlmitud lepingutes sätestatud hindadega, leiab ta, et puudub mis tahes diskrimineerimine lennujaamadest klientide ja lennujaamade hulka mittekuuluvate klientide vahel. Lisaks sellele leiab AMS, et Ryanairi veebisaidi ruumi väärtuse suurenemine ⁽⁹⁶⁾ näitab samuti, et Angoulême'i lennujaamale osutatava teenuse hind vastab turuhinnale.
- (165) AMS märgib, et komisjon on käesoleva otsuse põhjenduses 111 nimetatud otsuses Bratislava lennujaama kohta leidnud, et ei saa välistada, et üksnes lennujaama nime nimetamisel Ryanairi veebisaidil võib olla teatav väärtus, kui seda lennujaama nimetatakse võimaliku sihtpunktina.
- (166) Lisaks sellele märgib AMS, et tema hinnakiri on objektiivne ning on kättesaadav tema veebisaidil ⁽⁹⁷⁾. Angoulême'i lennujaama suhtes kohaldatud hinnad vastavad sellele raamistikule. Hinna suuruse määrab reklaami avaldamise veebilehekülje liik ⁽⁹⁸⁾, valitud reklaamiteksti liik ⁽⁹⁹⁾, külastajate arv päevas ja lennujaamast lahkuvate ja sinna suunduvate lendude arv.
- (167) Lõpuks kinnitab AMS, et tema pakutavad teenused on tõhusamad, sest nad on paremini sihtmärgistatud kui traditsiooniliste reklaamivahendite, näiteks ajalehtede puhul. Seda tõhusust suurendab veelgi asjaolu, et tema Ryanairi veebisaidil avaldatavad reklaamid on püsivad, samas kui teised interneti veebisaidid kasutavad reklaamide vahetamist, ning asjaolu, et Angoulême'i lennujaamaga sõlmitud turundusteenuste lepingu hindade aluseks oli 2007. aasta hinnakiri, kuigi Ryanairi Ühendkuningriigi veebisaidi külastatavus on ajavahemikul 2008–2012 suurenenud 55 % võrra.

6.4. Organisatsiooni Transport & Environment märkus

- (168) Selle valitsusvälise organisatsiooni märkused käesoleva menetluse käigus piirduvad uute lennundussuuniste eesmärgi ja komisjoni siiani lennundussektoris tehtud otsuste kahtluse alla seadmisega seoses nende keskkonnamõjudega.

7. PRANTSUSMAA MÄRKUSED HUUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

- (169) Prantsuse ametiasutused teatasid, et nad ei soovi esitada täiendavaid märkusi huvitatud isikute kommentaaride kohta.

8. LENNUJAAMA ERI KÄITAJATE SUHTES KOHALDATUD ABIMEETMETE HINDAMINE

8.1. Abi olemasolu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses

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

⁽⁹⁶⁾ Ettevõtja AMS osutab Mindshare Ireland 2004. aastal tehtud uuringule.

⁽⁹⁷⁾ www.airportmarketingservices.com.

⁽⁹⁸⁾ St kas tegemist on avalehega või sihtkohtadele osutava lehega.

⁽⁹⁹⁾ Veebilink, reklaamriba, lõikudeks jaotatud tekst, reklaami maht.

- (171) Et riiklikku meedet võiks käsitada riigiabina, peavad seega olema korraga täidetud järgmised tingimused: 1) meetmest kasusaaja(d) on ettevõtja(d) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, 2) kõnealust meedet rahastatakse riigi ressurssidest ja see on seostatav riigiga, 3) see meede annab selle saajale või saajatele valikulise majandusliku eelise ja 4) kõnealune meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.1.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

- (172) Selleks et määrata kindlaks, kas nimetatud toetuste näol on tegemist riigiabiga, tuleb kindlaks määrata, kas neist meetmetest kasusaajad on ettevõtjad Euroopa Liidu toimimise artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (173) Komisjon meenutab sellega seoses, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tähistab mõiste „ettevõtja” majandustegevusega tegelevat mis tahes üksust, sõltumata selle üksuse õiguslikust vormist ja rahastamisviisist⁽¹⁰⁰⁾. Lisaks sellele on majandustegevuse mõiste määratletud kui kaupade ja teenuste pakkumine teataval turul⁽¹⁰¹⁾.
- (174) Euroopa kohus on „Leipzig-Halle lennujaama” kohtuotsuses kinnitanud, et lennujaama ärilisel eesmärgil käitamise ja lennujaamataristu ehitamise näol on tegemist majandustegevusega⁽¹⁰²⁾. Kui lennujaama käitaja tegeleb majandustegevusega, siis on tema näol sõltumata tema õiguslikust seisundist või rahastamisviisist tegemist ettevõtjaga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja tema suhtes kohaldatakse asutamislepingu riigiabi hõlmavaid eeskirju⁽¹⁰³⁾.
- (175) Antud konkreetsel juhul märgib komisjon, et taristut, millesse tehtud investeeringuid –osaliselt lennuraja pikendamiseks ja lennuterminali ümberehitustöödeks – rahastati riiklike toetuste abil, kasutasid lennujaama eri käitajad ärilise tegevuse jaoks. Nimetatud käitajad pidid seega maksma tasu taristu kasutamise eest.
- (176) Selle lennujaamataristu ning võimaliku tegevusabi rahastamine oli seega suunatud eeskätt lennujaama eri käitajate ärilistel alustel toimunud käitamisega seotud majandustegevuse rahastamiseks. Sellest tuleneb, et selle taristu käitajate näol on tegemist ettevõtjatega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.1.1.1. Lennujaama käitamisega seotud majandustegevusega tegelevad üksused

- (177) Komisjon meenutab esmalt, et ajavahemikul 2002–2006 haldas ja seega käitis ärilistel alustel lennujaama üksnes kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond.
- (178) Mis puudutab 2006. aastale järgnevaid ajavahemikke, siis meenutab komisjon, et riigiabi eeskirjade kohaldamisel on võimalik eeldada, et kaks erinevat õiguslikku üksust võivad koos tegeleda majandustegevusega, kui nad pakuvad reaalselt samaaegselt teatud kaupu või teenuseid teatavatel turgudel. Seevastu üksust, mis ei paku ise kaupu või teenuseid teatud turul, ei saa käsitada ettevõtjana üksnes seoses osaluse, isegi enamusosaluse omamisega, kui selle osalusega kaasneb üksnes tema osanikuks või liikmeks olemisega seotud õiguste rakendamine⁽¹⁰⁴⁾. Ajavahemiku 2007–2011 kohta on komisjon seisukohal, et SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond tegelesid koos Angoulême'i lennujaama ärilistel alustel käitamisega. Lennujaamateenuste osutamise äritulu määras kindlaks ja sai kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond, kes tegeles ka lennujaama igapäevategevuse haldamisega. Samal ajal kuulus SMACi pädevusse lennujaama ärilistel alustel esindamine kolmandate isikute ees. SMACi pädevusalasse kuulus samuti lennujaama ärilistel alustel tehtud investeeringute korraldamine ja rahastamine. SMAC osales otseselt

⁽¹⁰⁰⁾ Euroopa Kohtu 18. juuni 1998. aasta otsus kohtuasjas C-35/96: komisjon vs. Itaalia (EKL lk I-3851), punkt 36; 23. aprilli 1991. aasta otsus kohtuasjas C-41/90: Höfner ja Elser (EKL lk I-1979), punkt 21; 16. novembri 1995. aasta otsus kohtuasjas C-244/94: Fédération Française des Sociétés d'Assurances vs. Pöllumajandus- ja kalandusministeerium (EKL lk I-4013), punkt 14; ja 11. detsembri 1997. aasta otsus kohtuasjas C-55/96: Job Centre (EKL lk I-7119), punkt 21.

⁽¹⁰¹⁾ Euroopa Kohtu 16. juuni 1987. aasta otsus kohtuasjas C-118/85: komisjon vs. Itaalia (EKL lk 2599), punkt 7, 18. juuni 1998. aasta otsus kohtuasjas C-35/96: komisjon vs. Itaalia (EKL lk I-3851), punkt 36; ja 12. septembri 2000. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-180/98 kuni C-184/98: Pavlov e.a. (EKL lk I-6451), punkt 75.

⁽¹⁰²⁾ Üldkohtu 24. märtsi 2011. aasta otsused kohtuasjades T-455/08: Flughafen Leipzig-Halle GmbH and Mitteldeutsche Flughafen A vs. komisjon; ja T-443/08: Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt vs. komisjon (Leipzig-Halle kohtuasi) (EKL lk II-01311), mille Euroopa Kohus on kinnitanud 19. detsembri 2012. aasta otsusega kohtuasjas C-288/11P: Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle vs. komisjon (EKLis seni avaldamata), punktid 42 ja 43, vt ka Üldkohtu 12. detsembri 2000. aasta otsus kohtuasjas T-128/98: Aéroports de Paris vs. komisjon (EKL II-3929), mille Euroopa Kohus on kinnitanud 24. oktoobri 2002. aasta otsusega kohtuasjas C-82/01P: Aéroports de Paris vs. komisjon (EKL lk I-9297), ja Üldkohtu 17. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair vs. komisjon (EKL II-3643), punkt 88.

⁽¹⁰³⁾ Vt Euroopa Kohtu 17. juuli 1993. aasta otsuseid kohtuasjades C-159/91 ja C-160/91: Poucet vs. AGV ja Pistre vs. Cancave (EKL lk 637).

⁽¹⁰⁴⁾ Euroopa Kohtu 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-222/04: Ministero dell'Economia e delle Finanze vs. Cassa di Risparmio di Firenze (EKL lk I-289), punktid 107–118 ja 125.

lennujaamateenuste osutamises, tegeledes eeskätt lennujaama ärilise haldamisega sellel perioodil, sõlmides näiteks 2008. aasta lepingud.

- (179) Samamoodi leiab komisjon, et Angoulême'i lennujaama haldamise üleandmisega SNC-Lavalinile alates 1. jaanuarist 2012 ei kaasnenud SMACi kohustustest loobumist. 6. juuli 2011. aasta allhankalepingu sõlmimisega loodud lepingulise raamistiku kohaselt jäid teatud kohustused kõnealuseks ajavahemikuks SMACi vastutusele.
- (180) Esmalt vastutab SMAC üksinda investeeringutega seotud otsuste eest. Ta katab vastavad kulutused⁽¹⁰⁵⁾, seda isegi juhul, kui need on lahutamatud lennujaama käitamisega seotud tegevusest⁽¹⁰⁶⁾. Teiseks kannab SMAC märkimisväärse osa lennujaama käitamisega seotud riskidest, kuivõrd ta tagab aastase ülemmäära ulatuses lennujaama raamatupidamisarvestuse tasakaalu⁽¹⁰⁷⁾. Ja lõpuks on SMAC väljendanud kavatsust rahastada otseselt lennuettevõtjatele antavat abi selleks, et viia ellu lennujaama kaubanduspoliitikat, mis on suunatud Angoulême'i lennujaama ja Suurbritannia vaheliste lennuliinide taastamisele.
- (181) Seetõttu leiab komisjon, et SMACi tuleb ajavahemikul, mis algab 1. jaanuaril 2012, käsitada lennujaama kaaskäitajana.
- (182) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et Angoulême'i lennujaama käitamisega seotud majandustegevusega tegeles äriatel alustel üksteise järel kolm ettevõtete rühma:

— kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond ajavahemikul 2002–2006;

— samaaegselt SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond ajavahemikul 2007–2011;

— samaaegselt SMAC ja SNC-Lavalin ajavahemikul alates 1. jaanuarist 2012.

8.1.1.2. Avaliku võimu teostamine

- (183) Komisjon meenutab, et mitte kõikide lennujaama tegevusliikide puhul ei ole tingimata tegemist majandustegevusega. Üldjuhul ei ole majandustegevusega tegemist sellise tegevuse puhul, mis on seotud riigi pädevusse kuuluvate ülesannete täitmisega.
- a) Prantsusmaa lennujaamade riiklike ülesannete rahastamissüsteem
- (184) Ajavahemikul 2002–2012 on riiklikud asutused rahastanud mitmesuguseid meetmeid, mida Angoulême'i lennujaama eri käitajad on võtnud seoses lennuliikluse ohutuse, julgeolekuga ja keskkonnakaitsega. Selline rahastamine kuulub käesoleva ametliku uurimismenetluse alla.
- (185) Prantsusmaa on sellise rahastamise puhul osutanud Prantsusmaa lennujaamade riiklike ülesannete üldisele rahastamissüsteemile, mis tuleneb siseriiklikest õigusaktidest ja mida järgnevalt tutvustatakse.
- (186) Kõnealune süsteem põhineb maksutulul, lennujaamamaksul ja täiendaval mehhanismil. Allpool on toodud ajalooline ülevaade kõnealuse rahastamismehhanismi kohta ja selle rakendamise meetodid.
- (187) 1998. aasta SCARA kohtuasjas⁽¹⁰⁸⁾ tehtud otsuses leidis riiginõukogu, et lennujaamade julgeoleku ja ohutuse tagamine on riigi vastutusalas olev kohustus ning seda ei saa seetõttu täita lennujaama kasutajatelt tasude kaudu saadavate vahendite abil. Selle otsuse tulemusena kehtestati 18. detsembri 1998. aasta seaduse nr 98-1171 (lennutranspordiga seotud teatud teenuste korralduse kohta) ja 30. detsembri 1998. aasta seaduse nr 98-1266 (1999. aasta rahandusseadus)⁽¹⁰⁹⁾ artikli 136 kohaselt alates 1. juulist 1999 kohaldatav lennujaamamaks. Tegemist on sihtotstarbelise maksuga, st sellest saadavat tulu võib kasutada vaid teatud kulude katmiseks, eeskätt hõlmavad need kulud selliste ülesannete täitmist lennujaamades, mida Prantsusmaa on määratlenud riigi ülesannetena. Eespool osutatud õigussätete alusel rakendatakse ka nende ülesannete täitmisel täiendavat rahastamismehhanismi. Allpool on esitatud lennujaamamaksu ja täiendava rahastamismehhanismi abil rahastatavate ülesannete liigid ning lennujaamamaksu ja täiendava rahastamismehhanismi kohaldamise kord.

⁽¹⁰⁵⁾ Tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artikkel 11.

⁽¹⁰⁶⁾ Joonealuses märkuses 102 osutatud Leipzig-Halle kohtuotsuse punkt 107.

⁽¹⁰⁷⁾ Tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artikkel 15.

⁽¹⁰⁸⁾ Riiginõukogu 20. mai 1998. aasta otsus „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*” (Autonoomsete lennuettevõtjate ametiühing) (SCARA).

⁽¹⁰⁹⁾ Hiljem koodifitseeritud üldise maksuseadustiku artiklisse 1609w.

- (188) Rakenduseeskirjadega täpsustatud Prantsusmaa õigusaktides on täpselt määratletud, milliste ülesannete täitmist on võimalik lennujaamamaksu abil rahastada. Tegemist on lennukitega seotud päästetööde ja tuletõrjemeetmetega, loomade hukkumist vältivate meetmetega⁽¹¹⁰⁾, registreeritud pagasi läbivaatamise, reisijate ja käsipagasi läbivaatamise, piiratud juurdepääsuga aladele juurdepääsu kontrollimise⁽¹¹¹⁾, keskkonnanõuetele vastavuse tagamise meetmete⁽¹¹²⁾ ning biomeetriliste andmete tuvastamist hõlmavate automaatse piirikontrolli meetmetega. Viide biomeetrilist tuvastamist hõlmavatele automaatse piirikontrolli meetmetele lisati õigusakti 2008. aastal. Ülejäänud meetmete osas ei ole lennujaamamaksu abil rahastatavate ülesannete ulatust muudetud ja see vastab SCARA otsuses kindlaksmääratud ulatusele. Lennujaamade käitajate kohustusi kõnealuste ülesannete täitmisel on täpsustatud mitmete riiklike ja Euroopa eeskirjadega. Nii on näiteks lennukitega seotud päästetööde ja tuletõrjemeetmete puhul eeskirjades täpselt kindlaks määratud rakendatavad inimressursid ja vahendid sõltuvalt lennujaamade eripärast.
- (189) Teatud konkreetse lennujaama lennujaamamaksu maksavad seda lennujaama kasutavad lennuettevõtjad. Maksu suurus arvestatakse konkreetse lennuettevõtja reisijate arvu ning pardale laaditava kauba või posti kaalu alusel. Lennujaamamaksu tariifi ühe reisija või tonni kauba või posti kohta määratakse kindlaks igal aastal iga konkreetse lennujaama kohta, sõltuvalt finantsvahendi abil rahastatavate ülesannete täitmise seotud prognoositud kuludest.
- (190) Lennujaama käitajad koostavad igal aastal kulude ja lennuliikluse kohta aastaaruande. Selles aruandes on näidatud eelmise aasta lennuliikluse maht, ohutuse ja julgeoleku tagamisega seotud ülesannete täitmise kulud⁽¹¹³⁾ ning lennujaamamaksudest ja kõnealuste ülesannete täitmise rahastamise täiendava finantsmehhanismi kaudu saadud summad. Lisaks sellele hõlmab aruanne liiklusmahu ning ohutuse ja julgeoleku tagamisega seotud ülesannetega seotud kulude ja tulude prognoose jooksva aasta ja kahe järgneva aasta kohta. Haldusametiasutused, kellel on õigus korraldada koha peal kontrollreide, kontrollivad esitatud aruannete õigsust. Sellest lähtuvalt määratakse ministeeriumidevahelise korraldusega kindlaks lennujaamamaksu tariif.
- (191) Kui lennujaamamaksu tariifi arvestus toimub kulude ja lennuliikluse mahtude prognoositud andmete alusel, on võimalik kohaldada tagantjärele rakendatavat kohandamismehhanismi, mis kehtestati tagamaks, et lennujaamamaksust saadav tulu, millele võivad lisanduda allpool kirjeldatud täiendava rahastamisvahendi abil saadud tulud, ei ületaks asjaomaste ülesannete täitmise tegelikke kulusid. Kõnealused kulud hõlmavad nimetatud ülesannete täitmise tegevuskulusid ja personalikulusid, nende ülesannete täitmise seotud investeeringute amortisatsioonikulusid ning nende ülesannete täitmise seotud üldkulude osa⁽¹¹⁴⁾. Lennujaamade käitajad peavad pidama mitmeaastast arvestust lennujaamamaksudest ja täiendavast rahastamisvahendist saadavate tulude kohta ning asjaomaste ülesannete täitmise seotud kulude kohta. Kui tuvastatakse positiivne saldo, kantakse see üle eelnevate aastate kumuleeritud saldosse, kusjuures võib tekkida positiivne või negatiivne kogusaldo. Seda saldot võetakse arvesse lennujaamamaksu tariifi kindlaksmääramisel järgmise aasta jaoks. Positiivne kogusaldo toob lennujaama käitajale kaasa täiendavad rahastamiskulud.
- (192) Lennujaamamaksu abil rahastamise mehhanismile lisandus selle kehtestamisest alates täiendav rahastamisvahend. Erinevalt lennujaamamaksudest saadavast tulust ei ole julgeoleku ja ohutuse tagamisega seotud kulud proportsionaalsed lennuliikluse mahuga. Seetõttu ilmnes, et väikese lennumahuga lennujaamade puhul oleks julgeoleku ja ohutuse tagamise kulude tasakaalustamiseks tulnud kehtestada kõrgem lennujaamamaksu tariif, mida lennujaama kasutajatel oleks olnud keeruline tasuda. Selliste lennujaamade jaoks nähti ette võimalus kehtestada lennujaamamaksu määr madalamal tasemel, kui see oleks vajalik kulude katmiseks, ning kasutada lennujaamamaksust rahastamiseks kõlblike kulude katmiseks vajaduse korral lisaks täiendavat rahastamisvahendit.
- (193) Üksteise järel kasutati selleks erinevaid täiendavaid rahastamisvahendeid. Esialgu kasutasid Prantsuse ametiasutused rahastamiseks lennujaamade ja lennutranspordi sekkumise fondi (*fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien*, FIATA), mis loodi samaaegselt lennujaamamaksu kehtestamisega sama eespool osutatud 30. detsembri 1998. aasta seaduse nr 98-1266 alusel. Kõnealusele tsiviillennundusmaksu teatud osa abil rahastatavale fondile eelnes lennutranspordi kompensatsioonifond (*fonds de péréquation des transports aériens*, FPTA), mis oli algselt ette nähtud piirkondlikku arengut ja maakasutuse planeerimist toetavate lennuliinide rahastamiseks. FIATA abil rahastamine täitis samu ülesandeid kui FPTA abil rahastamine, kuid seda laiendati ülesannetele, mille täitmist rahastati lennujaamamaksu abil, ning seda kasutati väiksemate lennujaamade puhul lisaks lennujaamamaksude tuludele. FIATA abil rahastamist kasutati peamiselt kahes eraldi valdkonnas: lennujaamade valdkond, kus fondi abil

⁽¹¹⁰⁾ Loomade hukkumine hõlmab eeskätt lindude hukkumist lennukite ja lindude kokkupõrkel, mis võib ohustada lennukite pardal olevate inimeste ja vara ohutust.

⁽¹¹¹⁾ Selle ülesande täitmine võib näiteks hõlmata avaliku juurdepääsuga ala ja piiratud juurdepääsuga ala vaheliste piirete paigaldamist ja hooldust ning piiratud juurdepääsuga ala äärtele paigaldatavaid videojärelevalvesüsteemide seadmeid.

⁽¹¹²⁾ Need meetmed hõlmavad eeskätt müravastaseid meetmeid, mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse lennukite trajektoore, samuti ka õhu ja vee kvaliteedi kontrollimist lennujaamade ümbruses.

⁽¹¹³⁾ Allpool on täpselt määratletud, milliste ülesannete täitmist on võimalik lennujaamamaksu abil rahastada.

⁽¹¹⁴⁾ Üldkulud on peamiselt seotud tugifunktsioonidega, nagu inimressursside haldus, finantstoimingud, investeeringute finantskontroll, ostud, mitteressursilised infosüsteemid, õigustoimingud, üldteenused, juhtimine, raamatupidamine ja haldusjuhtimine.

rahastati täiendavalt julgeoleku ja ohutusega seotud kulud väiksemates lennujaamades, ja lennutranspordi valdkond, kus fondi vahendeid kasutati piirkondlikule arengule ja maakasutuse planeerimisele kaasa aitavate lennuliinide toetamiseks. Otsused FIATA vahendite kasutamiseks julgeolekut ja ohutust tagavate ülesannete täitmise täiendava rahastamise kohta tehti pärast FIATA lennujaamade valdkonna haldusnõukogu arvamuse ärakuulamist.

- (194) 2005. aastal lõpetas FIATA tegevuse ja vastav rahastamine toimus kahe aasta jooksul otseselt riigieelarvest, seejuures toimus rahastamise haldamine samade põhimõtete kohaselt, hõlmates ka haldusnõukogu arvamuse ärakuulamist. Alates 2008. aastast asendas riik selle mehhanismi lennujaamamaksu üldise tõstmisega, kehtestades lennujaamamaksu määra kõrgemal tasemel, kui see on vajalik julgeoleku ja ohutusega seotud ülesannete täitmise seotud kulude katmiseks. Sel viisil saadav täiendav tulu jagati väiksematele lennujaamadele, et täiendada nende lennujaamamaksust saadavaid tulusid.
- (195) Nagu eespool osutatud, hõlmavad haldusasutuste kontrollitavad lennujaamade käitajate aastaaruanded prognoositud ja tegelikke kulusid ning prognoositud ja tegelikke tulusid, mis tulenevad nii lennujaamamaksust kui ka täiendavast rahastamisvahendist. Niisamuti hõlmavad nii lennujaamamaksust kui ka täiendavast rahastamisvahendist saadavat tulu ka lennujaamade käitajate iga-aastased arvestused, mille alusel arvutatakse tegelike kulude ja tulude saldo, mille positiivse väärtuse korral vähendatakse maksumäära ja käitaja peab kandma täiendavaid finantskulusid. Seega rakendatakse mehhanismi, mis aitab vältida väljamaksete tegemist riiklikest ressurssidest tegelikest kuludest suuremal määral ja mis hõlmab aruandlust, kontrollimist ja tagantjärele kohandamist nii lennujaamamaksu kui ka täiendava rahastamisvahendi suhtes.

b) Prantsusmaa lennujaamade riiklike ülesannete rahastamise üldise süsteemi hindamine

- (196) Nagu komisjon meenutas uutes suunistes, on Euroopa Kohus otsustanud, et tegevust, mille eest oma avaliku võimu teostamise pädevuse kohaselt vastutab tavaliselt riik, ei käsitata majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata üldjuhul riigiabieskirju⁽¹¹⁵⁾. Uute suuniste kohaselt⁽¹¹⁶⁾ peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks selliseid tegevusvaldkondi nagu lennujuhtimine, politsei ja tolli tegevus, tuletõrje, meetmed, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest, ning investeringuid, mis on seotud sellise tegevuse läbiviimiseks vajaliku taristu ja seadmetega.
- (197) Lisaks sellele on uutes suunistes sätestatud, et mittemajandusliku tegevuse riiklik rahastamine ei kujuta endast riigiabi, kui see piirdub vaid seonduvate kulude hüvitamisega, ning see ei tohi põhjustada lennujaamade vahel põhjendamatut diskrimineerimist. Kõnealuse teise tingimusega seoses on uutes suunistes täpsustatud, et kui teatava õiguskorra alusel tuleb lennujaamadel tavapäraselt kanda teatavaid tsiviillennujaama käitamisega seotud kulud, võidakse teistele lennujaamadele, kes seda tegema ei pea, seega anda eelis olenemata sellest, kas sellised kulud on seotud üldjuhul mittemajanduslikuna käsitatava tegevusega⁽¹¹⁷⁾.
- (198) Punktis 8.1.1.2 kirjeldatud ülesanded, mille täitmist rahastatakse Prantsusmaa lennujaamades riiklike kohustuste hulka kuuluvate ülesannete rahastamise üldise süsteemi kaudu, hõlmavad tsiviillennunduse kaitsmist õigusvastase sekkumise eest⁽¹¹⁸⁾, politseitööd⁽¹¹⁹⁾, päästetööd ja tuletõrjet⁽¹²⁰⁾, lennuliikluse ohutust⁽¹²¹⁾ ning inim- ja looduskeskkonna kaitset⁽¹²²⁾. Sellist tegevust võib õiguspäraselt vaadelda kui avaliku võimu pädevuse alusel riigi vastutusalasse kuuluvate ülesannete täitmist. Seetõttu leiab komisjon, et Prantsusmaa võib õiguspäraselt käsitada neid ülesandeid riigiabi suhtes kehtestatud eeskirjade kontekstis riiklike kohustuste täitmisenä ja mitte majandustegevusena.
- (199) Sellest tuleneb, et Prantsusmaa võib näha ette riikliku rahastatismehhanismi selleks, et hüvitada lennujaama käitajate kulud selliste ülesannete täitmisel sedavõrd, kuivõrd need ülesanded on kõikidele lennujaamadele pandud riiklike õigusaktide alusel ning eeldusel, et selle rahastamisega ei kaasne ülemäärast hüvitamist ega diskrimineerimist lennujaamade vahel.

⁽¹¹⁵⁾ Euroopa Kohtu 16. juuni 1987. aasta otsus kohtuasjas C-118/85: komisjon vs. Itaalia (EKL lk 2599), punktid 7 ja 8 ja Euroopa Kohtu 4. mai 1988. aasta otsus kohtuasjas C-30/87: Bodson vs. Pompes funèbres des régions libérées (EKL lk I-2479), punkt 18.

⁽¹¹⁶⁾ Punkt 35.

⁽¹¹⁷⁾ Punktid 36 ja 37.

⁽¹¹⁸⁾ Selle kategooria alla kuuluvad ka registreeritud pagasi läbivaatus, reisijate ja käsipagasi läbivaatus ning piiratud juurdepääsuga aladele ligipääsu kontrollimine.

⁽¹¹⁹⁾ See kategooria hõlmab ka biomeetrilist kontrolli hõlmavaid automaatse piirikontrolli meetmeid.

⁽¹²⁰⁾ Nagu on eespool osutatud, on need kolm kategooriat sõnaselgelt nimetatud uutes suunistes kui majandustegevuse alla mittekuuluvad tegevused.

⁽¹²¹⁾ Loomade hukkumist vältivad meetmed kuuluvad sellesse kategooriasse.

⁽¹²²⁾ Keskkonnaseire meetmed kuuluvad sellesse kategooriasse.

- (200) Seejuures tuleb tõdeda, et eespool kirjeldatud süsteemi kohaldatakse kõikide Prantsusmaa tsiviillennujaamade suhtes ja kontroll hõlmab nii ülesannete seda osa, mille täitmisega seotud kulud hüvitatakse, kui ka rahastamisvahendeid. Seega on diskrimineerimise puudumist hõlmav tingimus täidetud. See tähendab, et kui Prantsusmaa õigusaktidega on pandud riiklike kohustuste täitmine lennujaamade käitajatele, ei nõuta nende täitmise rahastamist mitte kõnealustelt lennuettevõtjatelt, vaid riigilt. Seega ei vähenda nende ülesannete täitmisega seotud kulude hüvitamine riiklikest vahenditest kulusid, mida lennujaamade käitajad peaksid tavapäraselt Prantsuse õiguskorra alusel kandma.
- (201) Teiselt poolt ilmneb punktis 8.1.1.2 toodud kirjeldusest, et Prantsusmaa õigusaktide alusel kehtestatud süsteem põhineb kulude rangetil kontrollimehhanismidel, mis hõlmavad eel- ja järelkontrolli, ning tagab, et lennujaamade käitajad ei saa lennujaamamaksude ja täiendava rahastamismehhanismi abil suuremat tulu, kui on rangelt vajalik kulude katmiseks.
- (202) Sellest tulenevalt ei ole Prantsusmaa lennujaamade käitajate, sealhulgas Angoulême'i lennujaama käitajate kõnealuse süsteemi alusel saadud rahastamise näol tegemist riigiabiga.

8.1.2. Riigi ressursid ja seostatavus riigiga

8.1.2.1. Riigi ressursside kasutamine

- (203) Kohaldades 2002. aasta kokkuleppega ja seejärel 2009. aasta allhankalepinguga loodud õiguslikku raamistikku, on mitmed kohalikud organid ja muud avaliku sektori asutused maksnud lennujaama eri käitajatele toetusi. Sellised asutused on CG16, COMAGA, CCBC ja Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda.
- (204) Selleks et otsustada, kas Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega, märgib komisjon, et haldusliku iseloomuga avalik asutus on autonoomne haldusasutus, mille üle teostab tihedat järelevalvet Prantsuse riigi keskvalitsus (123). Lisaks sellele hõlmab kaubandus-tööstuskoja üldelarve mitmeid maksutulusid, mida maksavad äri- ja ettevõtteregestrisse kantud ettevõtjad. Seetõttu leiab komisjon, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega.
- (205) Lisaks sellele, Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt (124) vaadeldakse kohalike omavalitsuste ressursse riigi ressurssidena. SMACi liikmed, kes on lepinguliselt kohustunud täitma SMACi eelarvet omavahendite arvelt, on kaubandus-tööstuskodad, üks kohalik omavalitsus (125) või kohalikest omavalitsustest koosnevad avaliku sektori asutused. Seetõttu leiab komisjon, et SMACi ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega.

8.1.2.2. Meetmete seostatavus riigiga

- (206) Komisjon leiab, et avalik-õiguslike asutuste otsused, millega kiideti heaks kõnealuste toetuste andmine, on seostatavad riigiga (126).
- (207) Lisaks sellele märgib komisjon, et SMAC on avaliku sektori asutus, millel ei ole ühtki töötajat, ja mis on seetõttu halduslikult otseselt või kaudselt seotud kohalike organitega. SMACi eelarveotsuseid, mis on tema liikmete jaoks siduvad, teeb ametiühingukomitee, mis koosneb SMACi liikmete esindajatest. Neist asjaoludest lähtudes leiab komisjon, et lennujaama tegevusega seotud SMACi otsused on omistatavad riigile.

(123) Prantsusmaal on kaubandus-tööstuskodad haldusliku iseloomuga avalikud asutused. Üldjuhul esindab kaubandus-tööstuskoda oma oma piirkonna kaubanduse, tööstuse ja teenindusega seotud üldhuve. Kaubandus-tööstuskodade ülesanded ja pädevusalad on kindlaks määratud seadusega ning nende üle teostab rahandus- ja taristuministeeriumi ning territooriumi planeerimise ja haldamise ministeeriumi vahendusel haldus- ja finantsjärelevalvet riik, seejuures tegutsevad kõnealused ministeeriumid oma vastavas pädevusalas. „Piirkondliku kaubandus-tööstuskoja ning kohalike kaubandus- tööstuskodade üle teostab järelevalvet piirkonna prefekt, keda abistab riigi rahandusameti piirkondlik juht” (ärieadustiku artikkel R 712–2). Järelevalvet teostaval ametiasutusel on õigus saada teavet. Seega peab ta saama teatud liiki dokumente. See on võimalik üksnes juhul, kui need on adresseeritud järelevalvet teostavale ametkonnale. Kaubandus-tööstuskoda juhib vastava piirkonna ettevõtjate esindajate hulgast valitud kogu.

(124) Üldkohtu 12. mai 2011. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-267/08 ja T-279/08: Région Nord-Pas-de-Calais (EKL, lk II-1999), punkt 108.

(125) Tegemist on CG16ga.

(126) Vt eeskätt Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa vs. komisjon (EKL, lk I-4397), punktid 52–56.

- (208) Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja võetud meetmete kohta märgib komisjon kohe, et kaubandus-tööstuskojad on haldusliku iseloomuga avalikud asutused ning on seega allutatud avalikule õigusele. Komisjon rõhutab samuti, et Prantsusmaa õiguse kohaselt on kaubandus-tööstuskojad „vahendajad riigi ja elanikkonna vahel” ning nende tegevuse eesmärk on majandusarengu, piirkonna atraktiivsuse ja maakasutuse planeerimise toetamine ning ettevõtete ja nende ühenduste abistamine⁽¹²⁷⁾. Kaubandus-tööstuskodadele usaldatud lennujaama käitamise kohustus tuleneb seega kaubandus-tööstuskodade ülesandest toetada kohalikku ja piirkondlikku majandusarengut, kuigi lennujaama käitamise näol on tegemist majandustegevusega⁽¹²⁸⁾.
- (209) Komisjon rõhutab samuti, et äriseadustiku artiklite R712-2 jj kohaselt teostavad kaubandus-tööstuskodade üle järelevalvet riigi esindajad. Sellega seoses on järelevalvet teostaval asutusel juurdepääs kaubandus-tööstuskoja kõikidele üldkogudele ning tal on õigus lisada küsimusi nende päevakorda. Esialgsete, parandatud ja täidetud eelarvetega seotud otsuseid rakendatakse ellu üksnes pärast seda, kui need on heaks kiitnud või vaikimisi heaks kiitnud järelevalvet teostav asutus. Antud konkreetsel juhul nähti neis eelarvetes ette käesoleva otsuse põhjendustes 28 ja 29 nimetatud lennujaama käitajatele, sealhulgas kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale⁽¹²⁹⁾ tehtavad maksed⁽¹³⁰⁾.
- (210) Neist asjaoludest lähtudes leiab komisjon, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda, sealhulgas ka kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond, tegeleb ise avaliku haldusega⁽¹³¹⁾ ning Angoulême'i lennujaama käitajate kasuks võetud meetmed on kindlalt riigiga seostatavad.

8.1.3. Lennujaama käitajatele antav valikuline eelis

- (211) Selleks et hinnata, kas teatava riikliku meetme näol on tegemist ettevõtjale antava abiga, tuleb kindlaks teha, kas kõnealune ettevõtja on saanud majandusliku eelise, mis on tal võimaldanud vältida kulusid, mida ta oleks tavapäraselt pidanud kandma oma rahalistest ressurssidest, või kas ta on saanud eeliseid, mida ta tavapärastes turutingimustes ei oleks saanud⁽¹³²⁾.
- (212) Antud konkreetsel juhul leiavad Prantsuse ametiasutused, et kogu Angoulême'i lennujaama tegevust tervikuna tuleb käsitleda üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisenä. See määratlus on seotud lennujaama rolliga piirkonna maakasutuse planeerimisel ning majandusliku ja sotsiaalse arengu tagamisel. Seetõttu ei tuleks lennujaamale antud rahastamist käsitleda riigiabina *Altmarki* kohtuotsuse tähenduses, kuna sellega ei antud lennujaamale tegelikku majanduseelist.
- (213) Kuivõrd Prantsuse ametiasutused väidavad, et Angoulême'i lennujaama käitajatele antud rahaliste toetustega ei antud valikulist eelist eespool nimetatud *Altmarki* kohtuotsuse tähenduses, peab komisjon vaatlema, kas selles kohtuotsuses toodud tingimused on käesoleva juhtumi puhul täidetud. Seejuures tuleb meenutada, et Euroopa Kohus on kõnealuses kohtuotsuses sätestanud, et avalike teenuste osutamise eest makstava hüvitise näol ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kui samaaegselt on täidetud neli järgmist tingimust:

— abi saav ettevõtja peab realselt täitma avaliku teenuse osutamise kohustust ning tema kohustused peavad olema selgelt kindlaks määratud (esimene tingimus);

— kulude hüvitamise parameetrid peavad olema objektiivsed, läbipaistvad ja eelnevalt kehtestatud (teine tingimus);

⁽¹²⁷⁾ Äriseadustiku artiklis L710-1 on sätestatud: „Kaubandus-tööstuskodade võrgustiku piirkondlike asutuste või kodade ülesannete hulka kuulub riiki ja elanikkonda vahendava organina tööstus- ja kaubandusettevõtjate ja teenuseosutajate huvide esindamine riigiasutuste või välisriikide ametiasutuste ees. [...] Võrgustik ja kõik sellesse kuuluvad piirkondlikud asutused või kodad toetavad majandusarengut, atraktiivsust ja maakasutuse planeerimist ning abistavad ettevõtteid ja nende ühendusi, täites määruses sätestatud tingimustel nende eesmärkide saavutamiseks mis tahes üldist huvi pakkuvaid avalikke ülesandeid”.

⁽¹²⁸⁾ Samas artiklis L 710-1 on sätestatud: „Selleks võib iga võrgustikku kuuluv asutus või koda, võttes vajaduse korral arvesse tema suhtes kohaldatavaid valdkondlikke kavasid, täita järgmisi ülesandeid: [...] 5. Sissesade hankimine ja haldamine eeskätt sadamate ja lennujaamade jaoks”.

⁽¹²⁹⁾ Komisjon rõhutab, et riigiabi eeskirjade kohaldamise hindamiseks ei ole vaja eristada Angoulême'i lennujaama ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonda, konkreetset teenust lennujaama käitamiseks, kuivõrd Angoulême'i lennujaama käitamise teenistuse näol ei ole tegemist Angoulême'i kaubandus-tööstuskojast eraldiseisva iseseisva juriidilise isikuga, vaid tegemist on vaid Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja sisemise allüksusega, millel puudub iseseisev otsustusõigus muudes küsimustes kui lennujaama igapäevase tegevuse juhtimine. Lisaks sellele ei ole ei Prantsusmaa ega kolmandad isikud väitnud, et ametliku uurimismenetluse raames käsitletavad meetmed tuleks omistada üksnes sellele teenistusele.

⁽¹³⁰⁾ Vt eeskätt Euroopa Kohtu 2. veebruari 1988. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-67/85, C-68/85 ja C-70/85: Van der Kooy vs. komisjon (EKL, lk 219), punkt 37.

⁽¹³¹⁾ Vt komisjoni otsus seoses riigiabiga N563/05: Prantsusmaa – Ryanairile antav abi (Touloni – Londoni lennuliin) (ELT C 204, 26.8.2006, lk 4).

⁽¹³²⁾ Vt eeskätt Euroopa Kohtu 14. veebruari 1990. aasta otsus kohtuasjas C-301/87: Prantsusmaa vs. komisjon, (EKL I-307), punkt 41.

- hüvitis ei tohi olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, võttes arvesse asjakohast tulu ning mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest (kolmas tingimus);
- kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud avalikus hankemenetluses, peab sobiva hüvitise tase olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate vahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit (neljas tingimus).

- (214) Oma teatistes Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes⁽¹³³⁾ (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste suunised“) on komisjon esitanud suunised, mille ülesanne on selgitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste eest makstavatele hüvitistele esitata vaid nõudeid. Teatistes käsitletakse Altmarki kohtuotsuses sätestatud erinevaid tingimusi, nagu üldist majandushuvi pakkuva teenuse mõiste Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 tähenduses, ülesannete andmise akti vajadus, hüvitise parameetrite määramise nõue, ülemäärase hüvitise vältimise vajalikkuse põhimõte ja teenusepakkuja valiku põhimõtted.
- (215) Kuna Altmarki kohtuotsuses toodud tingimused on kumulatiivsed, piisab sellest, kui täidetud ei ole üks tingimustest, et lugeda vaatlusalused meetmed Euroopa Liidu õiguse kohaselt riigiabiks. Sellest lähtuvalt ja võttes arvesse vaatlusaluseid meetmeid, peab komisjon kohaseks ja piisavaks vaadelda kõnealuse perioodi kestel vastavust esimesele ja neljandale Altmarki kohtuotsuses toodud tingimusele.

8.1.3.1. Üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlus (esimene tingimus)

a) Analüüsi raamistik

- (216) Esimene Altmarki tingimus on seotud üldist majandushuvi pakkuva teenuse määramisega. See nõue langeb kokku Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud tingimusega⁽¹³⁴⁾, millest tuleneb, et ettevõtjad, kes osutavad üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid, on ettevõtjad, kellele on antud „eriülesanne“⁽¹³⁵⁾. Üldjuhul viitab „konkreetsel avaliku teenuse osutamise ülesande andmine“ sellise teenuse pakkumisele, mida ettevõtja oma majandushuvist lähtudes ei pakuks või ei pakuks samas ulatuses või samadel tingimustel⁽¹³⁶⁾. Kohaldades üldhuvi kriteeriumi, võivad liidu liikmesriigid siduda selliste teenustega erikohustused.
- (217) Samas on komisjon seisukohal, et ei oleks asjakohane hõlmata konkreetse avaliku teenuse osutamise ülesandega selliseid teenuseid, mida tavapärares turutingimustes tegutsevad ettevõtjad juba pakuvad või mida nad saavad pakuda rahuldavalt ja üldsuse huvidega kooskõlas olevatel tingimustel (näiteks teenuse hind, objektiivsed kvaliteeditunnused, jätkuvus ja kättesaadavus), nagu need on määratlenud riik. Küsimuses, kas teenust võib osutada lepingu alusel, tuleb meenutada, et komisjoni pädevus üldist majandushuvi pakkuvate teenuste määratluse osas piirdub kontrollimisega, kas asjaomane liikmesriik ei ole teinud üldist majandushuvi pakkuva teenuse määramisel ilmset hindamisviga⁽¹³⁷⁾.
- (218) Lisaks sellele, kui konkreetsed liidu eeskirjad on olemas, peavad liikmesriigid neist teenuste määramisel lähtuma, ilma et see piiraks komisjoni kohustust hinnata, kas üldist majandushuvi pakkuv teenus on määratletud riigiabi kontrollimise seisukohast nõuetekohaselt⁽¹³⁸⁾.
- (219) Üldpõhimõttena ei välista komisjon eelnevalt, et kogu lennujaama haldamise näol võib olla tegemist üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega. Selles osas on uutes suunistes sätestatud, et selline määratlus on võimalik nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel⁽¹³⁹⁾, näiteks olukorras, kus lennujaama puudumisel oleks teatud piirkond ülejäänud ELis niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks piirkonna sotsiaal- ja majandusarengut. Selline hinnang, mis toob ilmsiks tegeliku vajaduse avaliku teenindamise järele, peab võtma arvesse teisi transpordiliike, näiteks

⁽¹³³⁾ Komisjoni 20. detsembri 2011. aasta teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4).

⁽¹³⁴⁾ Esimese astme kohtu 12. veebruari 2008. aasta otsus T-289/03: Siemens vs. komisjon (EKL II-81), punktid 171 ja 224.

⁽¹³⁵⁾ Vt eeskätt Euroopa Kohtu 21. märtsi 1974. aasta otsus kohtuasjas 127/73: BRT vs. SABAM (EKL lk 313).

⁽¹³⁶⁾ Vt eespool osutatud 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punktid 46–47.

⁽¹³⁷⁾ Vt eespool osutatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkt 47.

⁽¹³⁸⁾ Vt eespool osutatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkt 46.

⁽¹³⁹⁾ Vt uute suuniste punktid 69–73.

kiirrongiliine või praamiliiklust. Sellisel juhul võivad avaliku sektori asutused panna lennujaamale avaliku teenindamise kohustuse, kusjuures lennujaam jääb samas avatuks ka ärilisele lennuliiklusele.

- (220) Komisjon tuletab sellega seoses meelde, et avaliku sektori asutuste taotletav üldise huvi eesmärk peab üldist majandushuvi pakkuva teenuse põhjendamisel minema kaugemale majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamisest, mis on nähtud ette Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c. Euroopa Kohus on otsustanud, et üldist majandushuvi pakkuvad teenused on teenused, mis omavad erijooni võrreldes muu majandustegevusega⁽¹⁴⁰⁾, ning et ettevõtjad, kes pakuvad üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid, on ettevõtjad, kellele on antud „eriülesanne“⁽¹⁴¹⁾. Komisjon leiab üldkokkuvõttes, et üldist majandushuvi pakkuvate teenuste määratlus võib lennujaama käitajate puhul kehtida vaid juhul, kui kogu lennujaama teenindatav piirkond või osa sellest oleks lennujaama puudumisel ülejäänud ELis niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks tema sotsiaal- ja majandusarengut.
- (221) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon sisuliselt, et kui lennujaama käitamise ülesannete näol on tegemist konkreetsete avaliku teenindamise kohustustega, mis on seotud näiteks taristu töös hoidmise ja selle kättesaadavuse tagamisega, siis võib seda käsitada üldist majandushuvi pakkuvate ülesannete täitmisena. Seevastu lennujaama arendamist, eeskätt ärilende silmas pidades – sõltumata sellest, kas lennujaamas on avaliku teenindamisega seotud lennuliine –, ei saa vaadelda üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisenä.
- (222) Sellega seoses märgib komisjon ühelt poolt, et Angoulême'i lennujaamale lähimad regulaarlinde pakkuvad lennujaamad asuvad enam kui pooleteisetunnise autosõidu kaugusel⁽¹⁴²⁾. Teiselt poolt, kuigi Angoulême paikneb Prantsusmaa läänepiirkonna keskosas, ei ole ta Prantsusmaa idaosa kiirteede ja kiirrongiliinidega ühendatud. Seetõttu on asjakohane märkida, et osa vaatlusaluse perioodi kestel nähti ette Euroopa kohaldatavates õigusaktides sätestatud avaliku teenindamise kohustus Angoulême'i ja Lyon'i lennujaamade vahel⁽¹⁴³⁾. Nende avaliku teenindamise kohustuste eesmärk oli tagada piisava mahuga Angoulême'ist lähtuv ja sinna suunduv veoteenus⁽¹⁴⁴⁾.
- (223) Lisaks sellele meenutab komisjon, et Angoulême'i lennujaama reisijate arv vaatlusalusel perioodil vähenes ning jäi püsima tasemel selgelt alla 200 000 reisija aastas⁽¹⁴⁵⁾ ning et kõnealuse lennujaama käitamise majandustulem on struktuuriselt kahjumis, nagu see ilmneb eespool toodud põhjendusest 0.
- (224) Võttes arvesse Angoulême'i lennujaama eripärasid, võib eeldada, et käitaja, kes peab silmas enda majanduslikku huvi, ei soovi seda lennujaama käitada või vähemalt ei soovi seda teha tavapärastes äritingimustes.
- (225) Eelnevast tuleneb, et võttes arvesse Angoulême'i lennujaama geograafilist asukohta linna transpordivõrgu suhtes, reisijate jaoks sobiva alternatiivse lennujaama puudumist lähikonnas, väga väikest reisijate arvu ja lennujaama struktuurset eelarvepuudujääki, leiab komisjon, et Prantsusmaa ei ole teinud ilmset hindamisviga, otsustades, et Angoulême'i lennujaama käitajate ülesandeid, mis on seotud üksnes taristu olemasoleva seisukorra säilitamise ja sellele juurdepääsu tagamisega, võib käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisenä. Seevastu lennujaama kaubanduslik arendamine uute lennuliinide lisamise või lennundusega mitteseotud tegevuse arendamise teel ei saa põhimõtteliselt vastata määratlusele, mis õigustab nende käsitamist üldist majandushuvi pakkuvate teenustena. Eeskätt leiab komisjon, et avaliku sektori asutuste poolne üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise kulude hüvitamine ei või mõjutada lennujaama käitaja majanduslikke otsuseid sõlmida lennuettevõtjatega kaubandussuhteid.
- (226) Neist kaalutlustest lähtudes peab komisjon seega määratlema iga kõnealuse käitamisperioodi puhul need Angoulême'i lennujaama käitaja tegevuse liigid, mida võib käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisenä, ning need, mida sellena käsitada ei saa.

⁽¹⁴⁰⁾ Euroopa Kohtu 10. detsembri 1991. aasta otsus kohtuasjas C-179/90: *Merci convenzionali porto di Genova*, (EKL, lk I-5889), punkt 27; Euroopa Kohtu 17. juuli 1997. aasta otsus kohtuasjas C-242/95: *GT-Link* (EKL, lk I-4449), punkt 53, ja Euroopa Kohtu 18. juuni 1998. aasta otsus kohtuasjas C-266/96: *Corsica Ferries* (EKL 1998, lk I-3949), punkt 45.

⁽¹⁴¹⁾ Vt eeskätt eespool nimetatud kohtuotsus *BRT vs. SABAM*.

⁽¹⁴²⁾ Vt käesoleva otsuse põhjendus 14 ja tabel 1.

⁽¹⁴³⁾ Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92, 23. juuli 1992, ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8), hiljem asendatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1008/2008, ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).

⁽¹⁴⁴⁾ Eespool osutatud määruse 2408/92 artikli 4 lõike 1 punkt a.

⁽¹⁴⁵⁾ Vt tabel 2 eespool.

b) Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ulatus

- (227) Ajavahemiku 2002–2006 kohta, mil lennujaama käitis kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond, sõlmiti 2002. aasta kokkulepe, mis tagas lennundusega seotud avaliku teenindamise ülesannete täitmise ja avaliku teenuse järjepidevuse⁽¹⁴⁶⁾. Selle lepingu eesmärk oli ühtlasi võimaldada lennujaama arengut. Kokkuleppe sissejuhatavas osas on sellega seoses märgitud, et lepinguosalised „on otsustanud ühendada oma jõud selleks, et määrata kindlaks arengu-, ümberkorraldus- ja käitamispoliitika” Angoulême'i lennujaamas.
- (228) Võttes arvesse põhjendustes 221–226 toodud teavet, leiab komisjon, et kontsessioonilepingus ja tehnilises kirjelduses toodud käitamisega seotud ülesandeid, mis on seotud lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamise ja taristule juurdepääsu võimaldamisega, võib käsitada üldist huvi pakkuvate ülesannetena ning nende sellistena käsitamine ei ole seotud ilmse hindamisveaga.
- (229) Seevastu lennujaama kaubanduslik arendamine uute lennuliinide lisamise või lennundusega mitteseotud tegevuse arendamise teel ei saa vastata määratlusele, mis õigustab nende käsitamist üldist majandushuvi pakkuvate teenustena. Seda ei saa põhjendada Prantsuse ametiasutuste esitatud piirkondliku arengu eesmärgiga.
- (230) Samas tuleb märkida, et tegelikult ainukesed reaalselt makstud hüvitised ei olnud seotud uute liinide käivitamise, täiendavate lennuettevõtjatega sõlmitud lepingutega või Angoulême'i lennujaama lennundusega mitteseotud teenuste laiendamisega, vaid üksnes sellise tegevusega, mida võib käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenustena.
- (231) Ajavahemiku 2007–2011 kohta, mil Angoulême'i lennujaama käitasid koos SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond, tuleb ühelt poolt märkida, et 21. detsembril 2006 vastuvõetud SMACi põhikirja kohaselt on SMACi tegevuse eesmärk Angoulême'i lennujaama ümberkorralduse, varustamise, haldamise ja käitamisega seotud ülesannete täitmine. Teiselt poolt annab SMACi ja Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja vahel 22. jaanuaril 2009 sõlmitud allhankaleping lennujaama käitamisega seoses tehtud investeeringute alase pädevuse kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnalt üle SMACile. Teised lennujaama käitamisega seotud ülesanded on lennujaama haldamise allhankalepingu kohaselt kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna pädevuses.
- (232) Lisaks sellele on SMACi põhikirja kohaselt ametiühingu ülesanne „arendada reisijate ja kauba ärivedudega seotud teenuseid ning äri-, vabaaja- ja turismireisijatele mõeldud lennureise, koolitustegevust ning mis tahes muud tegevust, mis on seotud selle eesmärgi täitmisega” Angoulême'i ja Cognaci lennujaamades.
- (233) Nagu on märgitud eespool põhjenduses 225, võib haldamisülesandeid, mis on seotud lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamise ja taristule juurdepääsu võimaldamisega, käsitada üldist huvi pakkuvate ülesannetena ning nende selline käsitamine ei ole seotud ilmse hindamisveaga.
- (234) Seevastu, nagu on osutatud põhjenduses 225, ei saa ärilendude arendamist vaadelda üldist majandushuvi pakkuva ülesande täitmisenä, seda ka juhul, kui see on seotud piirkondliku arengu edendamisega. Samas tuleb märkida, et SMACi ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna kantud kulud, mis olid konkreetselt seotud uute transporditeenuste väljaarendamisega, olid tingitud üksnes kaubandussuhetest Ryanairiga. Kuivõrd SMACi ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonda tuleb Ryanairi suhtes käsitleda üheskoos lennujaama käitlemist hõlmava majandustegevusega tegelevate asutustena, tuleb SMACile 2008. aasta lepingute alusel kantud täiendavate kulude hüvitamist vaadelda lähtuvalt kõnealustes lepingutes sisalduva võimaliku riigiabi seisukohalt.
- (235) SMACi 23. juuni 2001. aasta otsuse kohaselt teostab SMAC lennujaama kaubanduslikku arengut tagavad lepinguvälised maksed otseselt lennuettevõtjatele. Seega ei saa rahalisi meetmeid, millega rahastatakse uute lennundusteenuste arendamist, käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenustena ning neid tuleb Ryanairile antud abimeetmete hindamise raames tehtavas analüüsis arvesse võtta⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Nendele kohustustele on osutatud 2002. aasta kontsessiooni tehnilise kirjelduse artiklites 20 ja 21.

⁽¹⁴⁷⁾ Vt käesoleva otsuse 9. jagu.

- (236) Ja lõpuks hõlmavad 1. jaanuaril 2012 alanud lennujaama SMACi ja SNC-Lavalini ühise käitamisperioodi tehniline kirjeldus ja tehnilised tingimused mitte üksnes lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamise ja taristule juurdepääsuga seotud ülesandeid, vaid ka lennujaama reklaamimise ja selle tegevuse arendamisega seotud ülesandeid. Nii on tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artiklis 9 sätestatud, et „käitaja on kohustatud kohaliku majanduse ja turismi huvides otsima võimalusi lennujaama tegevuse ja turismi arendamiseks”. Sellega seoses on samas sättes märgitud, et käitaja „tagab selleks lennujaama reklaamimise olemasolevatele ja potentsiaalsetele kasutajatele, kaubandusliku ja ärilennundusega tegelevatele ettevõtjatele, turismiettevõtjatele, kaubavedajatele, koolitusettevõtjatele, lennunduse tugiteenuste osutajatele ja kõigile ettevõtjatele, kes tegelevad lennujaama tegevusega seotud või seda täiendavate valdkondadega”.
- (237) Sellega seoses ilmneb SMACi hankekomisjonile saadetud aruandest, et SNC-Lavalini esitatud ennetavale stsenaariumile vastav arengukava oli kõnealuse pakkumise võitjaks kuulutamisel otsustava tähtsusega. Lisaks sellele ilmneb kontsessiooni andmise otsusest ja lennujaama käitaja võetud kohustusega seotud maksetest, et käitaja kavatses kõnealuseks kuupäevaks käivitada odavlennuettevõtja abil reisijate veoteenuse Suurbritanniast ja Iirimaaalt. Koostatud kava kohaselt kavatseti käivitada kuue aasta jooksul kolm lennuliini, lisades iga kahe aasta tagant uue lennuliini.
- (238) Nagu on märgitud eespool põhjenduses 225, võib käitamisega seotud ülesandeid, mis on seotud lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamise ja taristule juurdepääsu võimaldamisega, käsitada üldist huvi pakkuvate ülesannetena ning nende sellistena käsitsemine ei ole seotud ilmse hindamisveaga.
- (239) Seevastu, nagu on osutatud põhjenduses 225, ei saa ärilendude arendamist käsitada üldist majandushuvi pakkuva ülesande täitmisena, seda ka juhul, kui see on seotud piirkondliku arengu edendamisega. Sellise tegevusega seotud rahalisi meetmeid ei saa seega käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse rahastamisena.
- (240) Samas tuleb märkida, et tegelikult lennujaama käitajale makstud hüvitised pärast 2012. aasta jaanuari ei olnud seotud ärilendude arendamisega. Prantsuse ametiasutused kohustusid komisjonile teatama kõikidest võimalikest toetusmeetmetest, mida SMAC või selle liikmed võimaldavad tulevikus lennundusettevõtjatele seoses Angoulême'i lennujaamast lähtuvate lennuliinide käitamisega.

c) Volituste olemasolu

- (241) Kuivõrd Prantsuse ametiasutuste väitel on tegemist üksnes selliste ülesannetega, mida on võimalik õiguspäraselt käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste täitmisena, peab komisjon veenduma, et Angoulême'i lennujaama käitaja või käitajad on kõikidel vaadeldavatel perioodidel täitnud avaliku teenindamise kohustust õiguspärase volituste alusel. Seejuures tuleb meenutada, et ettevõttele tuleb anda avaliku teenuse osutamise ülesanne ühe või mitme aktiga, mis võib sõltuvalt liikmesriigi õigusest olla õigusaktid, reguleerivad aktid või lepingud. Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise kodifitseeritud komisjoni otsustuspraktika kohaselt peab kõnealuses aktis või mitmes aktis olema ära näidatud vähemalt ⁽¹⁴⁸⁾:

- avalike teenuste osutamise kohustuse täpne laad ja kestus;
- asjaomane ettevõtja ja vajaduse korral territoorium;
- ainu- või erioiguste laad, mille asjaomane ametiasutus on ettevõtjale andnud;
- hüvitise väljaarvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid, ja
- ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord.

i) Ajavahemik 2002–2006

- (242) Ajavahemikul 2002–2006 anti kontsessioon lennujaama väljaehitamiseks, hooldamiseks ja käitamiseks ministri korraldusega kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale. Kõnealuse kontsessiooni tingimusi täpsustati tsiviillennunduse eest vastutava ministri ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna vahel viieks aastaks sõlmitud kontsessioonikokkuleppes. Lisaks sellele maksti teatud kaubandus-tööstuskoja toetusi ja kohalike organite

⁽¹⁴⁸⁾ Vt eespool osutatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkt 52.

kaubandus-tööstuskoja lennujaamale makstavaid toetusi⁽¹⁴⁹⁾ 2002. aasta kokkuleppe alusel. Ja lõpuks võimaldab lennujaama eelarve kindlaksmääramise menetlus, mis on sätestatud 30. märtsi 1992. aasta ringkirjas nr 111, millega määratakse kindlaks Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja eelarve-, raamatupidamis- ja finantseeskirjad, tagada, et kõnealuste summade näol on tõepoolest tegemist hüvitistega ning välistada ülemäärase hüvitamise võimaluse. Seejuures tuleb märkida, et ette on nähtud ka kontrollimehhanismid hoidmaks ära ülemäärase hüvitise maksmine⁽¹⁵⁰⁾. Lisaks sellele edastati kuni 31. detsembrini 2006 lennujaama arveldused ja eelarvearuanded ka tsiviillennundusametile, kes kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna üle järelevalvet teostava asutusena andis hinnangu arvelduste ja eelarve kohta enne nende kinnitamist, kuivõrd riik oli lennujaama käitamise kontsessiooni andja.

- (243) Komisjon leiab seega, et lennujaama käitamise ülesanne oli kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale usaldatud aktiga, mis vastab *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud kriteeriumidele.

ii) Ajavahemik 2007–2011

- (244) Sel ajavahemikul usaldati avaliku teenindamise ülesanded lennujaama käitajatele mitme aktiga. Ühelt poolt on 21. detsembril 2006 vastuvõetud SMACi põhikirja kohaselt SMACi tegevuse eesmärk Angoulême'i lennujaama ümberkorralduse, varustamise, haldamise ja käitamisega seotud ülesannete täitmine. Põhikirjas on samuti ette nähtud SMACi kulude automaatne ülekandmine tema liikmete eelarvetesse⁽¹⁵¹⁾. Teiselt poolt annab SMACi ja kaubandus-tööstuskoja vahel 22. jaanuaril 2009 kolmeks aastaks sõlmitud allhankaleping lennujaama käitamisega seoses tehtud investeeringute alase pädevuse kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnalt üle SMACile. Teised lennujaama käitamisega seotud ülesanded on lennujaama haldamise allhankalepingu kohaselt kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna pädevuses

- (245) Ja lõpuks võimaldab eelarve kindlaksmääramise menetlus, mis on sätestatud 30. märtsi 1992. aasta ringkirjaga nr 111, millega määratakse kindlaks kaubandus-tööstuskoja eelarve- raamatupidamis- ja finantseeskirjad tagamaks, et kõnealuste summade näol on tõepoolest tegemist hüvitistega ning et välistada ülemäärase hüvitamise võimalus. Ette on nähtud ka kontrollimehhanismid⁽¹⁵²⁾. Lisaks sellele edastas kaubandus-tööstuskoda, kes oli kuni 31. detsembrini 2008 kontsessioonär ja seejärel kuni 31. detsembrini 2011 allhanke teostaja, oma täidetud, esialgsed ja korrigeeritud eelarved (kasumiaruanne, töökohtade ja ressursside aruanne, omafinantseerimise suutlikkus) SMACile, kes kinnitas need vastavalt oma põhikirjale kontsessiooni andva asutusena.

- (246) Komisjon leiab seega, et lennujaama käitamise ülesanne oli SMACile ning kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale usaldatud aktiga, mis vastab *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud tingimustele.

iii) 1. jaanuaril 2012 alanud ajavahemik

- (247) Angoulême'i lennujaama haldamine ja käitamine usaldati kuueks aastaks SNC-Lavalinile 8. augusti 2011. aasta kohustusi hõlmava akti ning tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste alusel⁽¹⁵³⁾. Kuigi mitmed kohustused jäid SMACi pädevusalasse⁽¹⁵⁴⁾, täpsustati kõnealustes aktides lepinguosaliste kohustusi lennujaama käitamisel.
- (248) SNC-Lavalini kohustused lennujaama käitamisel on loetletud ja täpsustatud tehnilises kirjelduses ja tehnilistes tingimustes. Tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artikli 8 kohaselt peab ettevõtja SNC-Lavalin eeskätt tagama järgmiste ülesannete täitmise: riiklikud ülesanded, AFISe toimimine, lennujaama ohutut kasutamist tagavad ülesanded, lennujaama territooriumi ja võrgustike hooldus ja ärilistel alustel toimiva regulaarlennuliikluse vastuvõtvõime säilimine. Nimetatud aktides on sätestatud ka SMACi poolt SNC-Lavalinile makstava tasu suuruse arvestamise meetodid. SMACi makstava hüvitise maksimaalne suurus on sätestatud SNC-Lavalini kohustusi hõlmavas aktis. Ülemäärase hüvitamise vältimise regulaarseks kontrollimiseks on pakkumiskutse tehnilise kirjelduse III jaotises täpsustatud SMACi kontrollimeetmeid, mis võimaldavad SNC-Lavalinile usaldatud üldist majandushuvi

⁽¹⁴⁹⁾ Vt käesoleva otsuse põhjendus 18.

⁽¹⁵⁰⁾ See menetlus oli järgmine: Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda määras igal aastal kindlaks suunised eelarve koostamiseks ja iga teenistus koostas sellest lähtuvalt oma eelarve. Lennujaama üldteenistus (Service Général) esitab iga aasta sügisel eelarve aastate n, n+1 ja n+2 kohta. Angoulême'i lennujaama büroo valitud liikmed vaatavad need eelarved üle ja võivad teha nendesse muudatusi. Büroo poolt kinnitatud lennujaama ja teiste teenistuste eelarve esitatakse seejärel Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja üldkogule ning selle valitud liikmed hääletavad eelarve rakendamise üle. Lisaks sellele esitatakse regulaarselt aruanded, mis võimaldavad kontrollida, et kinnitatud eelarvet täidetakse nõuetekohaselt. Aasta n+1 jooksul esitatakse aasta n eelarve üldkogule koos võimalike kommentaaridega eelarvest kõrvalekaldumise kohta. Üldkogu kinnitab täidetud eelarved uue hääletuse teel.

⁽¹⁵¹⁾ SMACi põhikirja artikkel 17.

⁽¹⁵²⁾ Vt joonealune märkus 150.

⁽¹⁵³⁾ 23. juuni 2011. aasta otsuse alusel SNC-Lavalini 19. juuli 2011. aastal võetud kohustus, mille SMAC kinnitas 8. augustil 2011.

⁽¹⁵⁴⁾ Vt käesoleva otsuse põhjendus 23.

pakkuvate ülesannete kohta aruannete esitamisega hüvitisi kontrollida ja vältida SMACi poolset ülemäärast hüvitamist.

- (249) Seega leiab komisjon, et lennujaama käitamise ülesanne oli SNC-Lavalinile usaldatud aktiga, mis vastab *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud kriteeriumidele.
- (250) Eelnevalt tulenevalt on komisjon seisukohal, et Angoulême'i lennujaama kõikide vaadeldud käitamisperioodide puhul oli lennujaama käitajal või käitajatel tegelik volitus avalike teenuste osutamise kohustuse täitmiseks, mis seisnes lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamises ja taristule juurdepääsu tagamises. Seega on eespool käsitletud ülesannete puhul täidetud *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud esimene tingimus.

8.1.3.2. Teenuseosutaja valik (neljas tingimus)

- (251) Komisjon peab kohaseks viia kõnealuste perioodide puhul läbi analüüsi, mis käsitleb vastavust neljandale *Altmarki* kohtuotsuses toodud tingimusele.
- (252) Komisjon meenutab, et selle tingimuse kohaselt peab pakutav hüvitis tulenema kas riigihankemenetlusest, mis võimaldab valida teenusepakkuja, kes suudab pakkuda asjaomaseid teenuseid kogukonnale vähima kuluga (esimene alamkriteerium), või keskmise, hästi juhitud ja piisavate vahenditega ettevõtja võrdlusanalüüsist (teine alamkriteerium).

a) Esimene alamkriteerium

i) Ajavahemikud 2002–2006 ja 2007–2011

- (253) Ajavahemikuks 2002–2006 anti kontsessioon lennujaama käitamiseks 20. septembri 2002. aasta ministri korraldusega ⁽¹⁵⁵⁾ (avaldatud Prantsuse Vabariigi Teatajas 5. oktoobril 2002) Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale. Ajavahemikuks 2007–2011 usaldati 21. detsembri 2006. aasta prefekti korraldusega (millega loodi SMAC) ja 2009. aasta allhankelepinguga Angoulême'i lennujaama ümberkorraldamise, varustamise, haldamise ja käitamisega seotud ülesannete täitmine ja Angoulême'i lennujaama otsene ja kaudne käitamine SMACile.

- (254) Need ühepoolsed ja lepingulised haldusaktid ei olnud ilmselgelt seotud avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva hankemenetlusega, mis oleks võimaldanud võrrelda erinevaid potentsiaalseid pakkumisi ja määrata hüvitamise suurus viisil, mis välistab selle käsitamise riigiabi.

- (255) Seega leiab komisjon eelnimetatud ajavahemike kohta, et menetluse tingimused ei võimaldanud tagada tegeliku konkurentsiolekorra tekkimist Angoulême'i lennujaama käitamisega seotud ülesannete täitmiseks. Sellest tulenevalt ei vasta Angoulême'i lennujaama käitajate valikumenetlus *Altmarki* kohtuotsuse neljanda tingimuse esimesele alamkriteeriumile, kuivõrd selle abil ei olnud võimalik valida teenusepakkuja, kes suudab pakkuda asjaomaseid teenuseid kogukonnale vähima kuluga.

ii) 1. jaanuaril 2012 alanud ajavahemik

- (256) Lennujaama haldamine ja käitamine usaldati ettevõtjale SNC-Lavalin Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/18/EÜ artikli 21 kohase avaliku hanke abil ⁽¹⁵⁶⁾. Lisaks sellele avaldasid Prantsuse ametiasutused selle menetluse kohta pakkumiskutse, mis ilmus *Euroopa Liidu Teatajas*.

- (257) Samas tuleb märkida, et Prantsusmaa ametiasutused, kes ei olnud sunnitud kasutama ametlikku menetlust, kasutasid teenuseosutaja valimisel laiaulatuslikku kaalutlusõigust ⁽¹⁵⁷⁾. Samas võib tellija laiaulatusliku kaalutlusõigusega seotud menetluse kasutamine piirata huvitatud ettevõtjate osalemist.

⁽¹⁵⁵⁾ Korraldus Angoulême-Brie-Champniers' lennujaama kontsessiooni andmise kohta Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale.

⁽¹⁵⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/18/EÜ, 31. märts 2004, ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta (ELT L 134, 30.4.2004, lk 114).

⁽¹⁵⁷⁾ Hanketingimuste hulgas oli kriteerium „majanduslikult kõige soodsam pakkumus, mida hinnatakse lähtuvalt hanke tehnilises kirjelduses, pakkumis- või läbirääkimiskutses või kirjeldavas dokumendis toodud tingimustest”.

- (258) Komisjon leiab seega, et antud juhul kasutatud menetlust saab käsitada piisavana selleks, et vastata *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud neljandale tingimusele ⁽¹⁵⁸⁾.
- (259) Järgnevalt peab komisjon kontrollima, kas antud juhul kasutatud avaliku hanke menetlus võimaldas valida teenusepakkujat, kes suudab pakkuda asjaomaseid teenuseid kogukonnale vähima kuluga.
- (260) Leping põhineb järgmisel: i) lepingu kestus on kuus aastat, ii) leping sisaldab teenuseosutaja lepingulist kohustust seoses toetuse ülemmääraga lennujaama eelarvetasakaalu saavutamisel, mille eest vastutab SMAC, iii) leping sisaldab kindlasummalist tasu osutatud teenuste eest, iv) leping sisaldab käitamise tõhususega seotud huvitatuse tingimust. Võimalikel kandidaatidel paluti esitada põhiettepanek (ärilendudeta) ja ennetavale stsenaariumile vastav ettepanek (ärilendudega). Hankekomisjonile esitatud hankemenetluse aruandes rõhutatakse, et esitati kaks konkureerivat pakkumust. Lisaks ettevõtjale SNC-Lavalin esitas põhistenaariumi ja ennetava stsenaariumi ka ettevõtja APCO ⁽¹⁵⁹⁾. SNC-Lavalini ennetavas stsenaariumis esitatud pakkumusega tehniliselt samaväärse teenuse puhul olid kahe konkurendi pakkumised lepingu kogu kehtivusperioodi kohta järgmised:

(tuhandetes eurodes)

	Tasakaalustusmaksed	Kindlasummalised tasud	SMACi kogukulu
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

- (261) Lisaks sellele ilmneb SMACi sissejuhatavast aruandest hankekomisjonile, et mõlemad kandidaadid esitasid põhistenaariumi ja ennetava stsenaariumi ⁽¹⁶⁰⁾. Teine stsenaarium, millest lähtuvalt kontsessiooni andev asutus tegi valiku, hõlmas strateegiliste suuniste kava, mille eesmärk oli tagada Angoulême'i lennujaama kaubanduslik areng. Hankekomisjonile esitatud aruandest ilmneb, et hankemenetluse võitnud ettevõtjale SNC-Lavalin makstav kindlasummaline tasu on mõlema stsenaariumi puhul sama suur. Kuid SMACi vastutusel oleva lennujaama eelarvetasakaalu saavutamiseks mõeldud toetuse ülemmäär, mille ettevõtja esitas vastuseks pakkumiskutsele, oli tasakaalustava toetuse ülemmäär tagatud osas erinev. Eespool osutatud aruandes on märgitud, et aastane keskmine täiendav koormus on ennetava stsenaariumi kohaselt 30 000 eurot, kuid see koormus ei jagune lepingu kehtivuse aastate vahel ühtlaselt. Põhistenaariumi ja ennetava stsenaariumi erinevus on järgmine (tuhandetes eurodes):

(tuhandetes eurodes)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Põhistenaarium	405	364	374	357	350	342
Ennetav stsenaarium	465	425	448	384	341	296
Vahe	+60	+61	+ 74	+27	−9	−46

- (262) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et kontsessiooni andva asutuse valik ei lähtunud otsustamisest sellest, milline pakkuja suudab teenust osutada kogukonna jaoks odavamalt. SNC-Lavalini pakutud põhistenaarium oli seejuures odavam APCO pakutavast põhistenaariumist ning võimaldas tagada Angoulême'i lennujaama taristule juurdepääsu ja hoida lennujaama olemasolevaid tegevustingimusi. Seevastu ennetava stsenaariumi eesmärk oli tagada lennujaama kaubanduslikku arengut. Kõnealune teine stsenaarium ei olnud esimese rakendamise jaoks vajalik ning seda ei ole võimalik käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisenä. Sellest lähtuvalt on ilmne, et teenuseosutaja valikul ei lähtunud mitte majanduslikult kõige soodsamast pakkumisest, mis oleks võimaldanud pakkuda avalikku teenust kogukonna jaoks kõige odavana hinnaga.

⁽¹⁵⁸⁾ Vt eespool nimetatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkt 66.

⁽¹⁵⁹⁾ 2011. aasta jaanuaris asutatud APCO on 100 % ulatuses Limoges'i ja Haute-Vienne'i kaubandus-tööstuskoja tütarettevõtja. Tema tegevuse eesmärk on nõustamistegevus lennujaama haldamise valdkonnas, lennujaamapersonali koolitus, lennujaamade käitamine, haldamine ja arendamine, maapealsete teenuste osutamine ja lennujaama julgeolekuga seotud ülesanded.

⁽¹⁶⁰⁾ Vt käesoleva otsuse põhjendus 20.

- (263) Lennujaama kaubanduslikku arengut tagavate lepinguväliste maksete kohta leiab komisjon, et need ei kuulu täielikult üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kohaldamisalasse⁽¹⁶¹⁾ ning on menetluse algatamise otsuses väljendanud vastavasisulisi kahtlusi. SMACi 23. juuni 2001. aasta otsuses on sätestatud, et SMAC teeb need maksed otseselt lennuettevõtjatele. Seda meetet analüüsitakse riigiabi suhtes kehtestatud eeskirjadele vastavuse alusel koos Ryanairi/AMSi kasuks võetud meetmetega⁽¹⁶²⁾.
- (264) Eelnevast lähtuvalt leiab komisjon, et hankemenetlus tingimused, millega anti kontsessioon SNC-Lavalinile, ei võimaldanud tagada kogukonna jaoks kõige odavama pakkumise valimist ning sellega seoses ei ole täidetud Altmarki kohtuotsuse neljanda tingimuse esimene alamkriteerium.
- b) Teine alamkriteerium
- (265) Ajavahemike 2002–2006 ja 2007–2011 puhul on Prantsuse ametiasutuste ülesanne tõendada, et hüvitise määramisel võeti aluseks keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ja asjakohaste vahenditega nõuetekohaselt varustatud ettevõtja.
- (266) Sellega seoses märgib komisjon, et Prantsusmaa ei ole edastanud sellekohast teavet. Lisaks sellele märgib komisjon, et hüvitise suurus ei olnud eelnevalt kindlaks määratud võrdlusaluseks võetava kulubaasi alusel või võrdluse alusel teiste võrreldavate lennujaama käitajate kulude struktuuriga. Eespool nimetatud ajavahemike kohta ei ole komisjonil seega võrdluse teostamiseks vajalikke andmeid, et hinnata vastavust teenuseosutaja valimise kriteeriumile.
- (267) Eelnevat arvesse võttes leiab komisjon, et Altmarki kohtuotsuse neljas tingimus ei ole ajavahemike 2002–2006 ja 2007–2011 puhul täidetud.
- (268) Sama järelduse teeb komisjon ka 1. juulil 2012 algava perioodi kohta, kuivõrd tal ei ole võrdluse teostamiseks vajalikke andmeid, et hinnata vastavust teenuseosutaja valimise kriteeriumile. Seega tuleb järeldada, et Altmarki kohtuotsuses sätestatud neljas tingimus ei ole ka selle perioodi puhul täidetud.
- (269) Kuivõrd Altmarki kohtuotsuses sätestatud neljas tingimus ei ole täidetud, on komisjon seisukohal, et kõnealuste meetmetega anti Angoulême'i lennujaama eri käitajatele eelis, mida nad ei oleks tavalistes turutingimustes saanud.

8.1.4. Mõju Euroopa Liidu sisesele kaubandusele ja konkurentsile

- (270) Kui liikmesriigi antud finantsabi tugevdab mõne ettevõtja seisundit ühendusesiseses kaubavahetuses võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimatinimetatuid käsitada ettevõtjatena, keda see abi mõjutab. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt⁽¹⁶³⁾ on selleks, et meede kahjustaks või ähvardaks kahjustada konkurentsi, piisav, kui abisaaja konkureerib teiste äriühingutega konkurentsile avatud turgudel.
- (271) Üldisemas plaanis tuleb märkida, et nagu Ryanair kinnitab oma kommentaarides, on Euroopa Liidu lennujaamade käitajad üksteisega konkurentsiolukorras, püüdes muuta end lennuettevõtjate jaoks atraktiivseks. Lennuettevõtjad otsustavad, milliseid lennuliine nad käitavad ja millise sagedusega nad lende võimaldavad, lähtuvalt erinevatest kriteeriumidest. Need kriteeriumid sisaldavad võimalike klientide arvu, mida nad seoses nende lennuliinidega loodavad saada, kuid lisaks sellele ka lennuliinide otspunktides asuvate lennujaamade pakutavaid tingimusi.
- (272) Lennuettevõtjad vaatlevad eeskätt selliseid kriteeriume, nagu pakutavad lennujaamateenused, lennujaama ümbritseva piirkonna elanikkond ja majandustegevus, lennujaama suurus, juurdepääsuvõimalus maismaa kaudu, aga ka tasude suurus ning lennujaamataristu ja teenuste kasutamise üldised kaubanduslikud tingimused. Tasude suurus on otsustav tegur, sest lennujaama riiklikku rahastamist võidakse kasutada lennujaamatasude kunstlikult madalal hoidmiseks, mis meelitab ligi lennuettevõtjaid ning moonutab seega märkimisväärselt konkurentsi⁽¹⁶⁴⁾.

⁽¹⁶¹⁾ Vt käesoleva otsuse põhjendus 225.

⁽¹⁶²⁾ Vt käesoleva otsuse punkt 9.

⁽¹⁶³⁾ Üldkohtu 30. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest vs. komisjon (EKL 1998, lk II-717).

⁽¹⁶⁴⁾ Vt uute suuniste punkt 43.

- (273) Seetõttu jagavad lennuettevõtjad oma ressursse, eeskätt lennukite ja meeskondade näol erinevate lennuliinide vahel, pidades eeskätt silmas lennujaama käitajate pakutavaid teenuseid ning nende osutatavate teenuste eest küsitavat hinda.
- (274) Lennujaamasteenuste turg on Euroopa Liidu sisekonkurentsi jaoks avatud turg, seega võivad Angoulême'i lennujaama eri käitajatele antud eelised mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust, suurendades kunstlikult lennujaamasteenuste pakkumist Angoulême'is võrreldes tavapäraste turutingimustega. Seetõttu leiab komisjon, et kõnealused meetmed võivad kahjustada konkurentsi ja Euroopa Liidu liikmesriikide vahelist kaubandust.

8.1.5. Otsus abi olemasolu kohta

- (275) Võttes arvesse eelnevaid kaalutlusi, teeb komisjon järgmised järeldused:
- võttes arvesse Angoulême'i lennujaama spetsiifilisi omadusi, võis Prantsusmaa otsustada ilma ilmset hindamisviga tegemata, et kõikide käesoleva menetlusega hõlmatud ajavahemike kestel võis lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamiseks ja taristule juurdepääsu tagamiseks täidetavaid ülesandeid käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisenä;
 - lennujaama majanduslikku arendamist aga, mille aluseks on ärilised kaalutlused, ei saa vaadeldavast perioodist sõltumatult käsitleda üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisenä;
 - üldist majandushuvi pakkuvate teenuste hulka kuuluvate avaliku teenindamisega seotud ülesannete täitmise rahastamise riiklik hüvitamine ei ole kooskõlas *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud neljanda tingimusega ja seda sõltumata sellest, milliseid ajavahemikke käesolevas otsuses käsitletakse. Seega on nende meetmete puhul tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.2. Lennujaama käitajate kasuks võetud meetmete kokkusobivus siseturuga

- (276) Esmalt tuleb meenutada, et analüüsida on vaja üksnes nende Angoulême'i lennujaama käitajatele makstud hüvitiste vastavust siseturule, mida anti seoses üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega. Nagu on eelnevalt nimetatud põhjenduses 225, ei saa tegevust, mis on seotud lennujaama äritegevuse arendamisega, seejuures seoses kohaliku arengu edendamise, käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisenä. Antud juhul ei makstud käesoleva menetlusega hõlmatud ajavahemikel lennujaama käitajatele sellise tegevuse eest hüvitist.

8.2.1. Lennujaama käitajatele antud abi kokkusobivus siseturuga

- (277) Komisjon leiab, et 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste otsust on võimalik kohaldada kõikide käesoleva menetlusega hõlmatud ajavahemike suhtes. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punkti b kohaselt on enne 31. jaanuari 2012 „antud abi, mis ei olnud kooskõlas otsusega 2005/842/EÜ ega olnud siseturuga kokkusobiv ja teavitamiskohustusest vaba, kuid täidab käesolevas otsuses sätestatud tingimusi, siseturuga kokkusobiv ja eelneva teavitamise kohustusest vaba”.
- (278) Kõigepealt tuleb märkida, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 4 punkt f, milles on sätestatud, et abi andmise lubamist hõlmavas aktis peab olema viidatud kõnealusele otsusele, ei ole käesolevas kontekstis kohaldatav. Kõnealune abi anti enne üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse jõustumist ning seetõttu ei saa nõuda, et vaatlusalustes aktides oleks kõnealusele otsusele osutatud, vastasel juhul kaotaks üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punkt b õigusliku jõu. Teiseks leiab komisjon menetluse lihtsustamise huvides, et ta võib kohaldada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2011. aasta otsust enne 31. jaanuari 2012 antud abi suhtes, ilma et ta vaatleks eelnevalt, kas kõnealune abi ei ole kooskõlas otsusega 2005/842/EÜ. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punkti b eesmärk on laiendada kõnealuse otsuse kohaldamist enne otsuse jõustumist antud kokkusobimatu abi suhtes, välistamata seejuures abi, mis oleks võidud kuulutada kokkusobivateks otsuse 2005/842/EÜ alusel.

8.2.1.1. Reguleerimisalaga seotud tingimus

- (279) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohaselt võib üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele antud avalike teenuste hüvitamist käsitada siseturuga kokkusobivana tingimusel, et neid antakse lennujaamale, mille aastane reisijate hulk üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisele eelneval majandusaastal ei ületa 200 000 reisijat. Antud juhul ei ole Angoulême'i lennujaama reisijate arv ajavahemikul 2000–2012 kunagi ületanud 200 000 reisijat.

- (280) Kõnealused meetmed kuuluvad seega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse reguleerimisalasse ja neid tuleb seega hinnata kõnealuse otsuse alusel.

8.2.1.2. Ülesande andmise aktiga seotud tingimus (üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikkel 4)

- (281) Komisjoni hinnangust vastavuse kohta *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud esimesele ja teisele tingimusele tuleneb, et Angoulême'i lennujaama käitajatele usaldati tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine ning et ülesande andmise akti olemasoluga seotud tingimused on täidetud. Komisjon meenutab, et üksnes lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamiseks ja taristule juurdepääsu tagamiseks täidetavaid ülesandeid saab käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisenä.

8.2.1.3. Hüvitisega seotud tingimus (üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artiklid 5 ja 6)

a) Ajavahemikud 2002–2006 ja 2007–2011

- (282) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 5 lõike 1 kohaselt ei tohi hüvitise suurus ületada avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkivaid puhaskulusid koos mõistliku kasumiga. Antud juhul on hüvitise piiramine avaliku teenindamise jaoks vajalike kuludega tagatud lennujaamaga seotud eelarve kindlaksmääramise menetluse abil. Kõnealust menetlust kirjeldava ringkirja punktis 2.6 on sätestatud, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda peab eelarve koostamiseks kindlaks määrama: i) tegevuseks vajalike toimingutega seotud asjaolud; ii) omafinantseerimise suutlikkuse ja iii) kapitalitehingutega seotud asjaolud. Lisaks sellele tuleb eelarve ettepanekule lisada mitmed dokumendid, mille kinnitamine on samuti nõutav (teenuseid ja muud panustamist kajastav tabel, töötajate arvu ja töötasude tabel jne). Seega ilmneb, et võttes arvesse kõiki eelarve vastuvõtmisele eelnevaid kontrollimeetmeid, võib eeldada, et need võivad eelnevalt tagada eelarve piirdumise üksnes Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ülesannete jaoks vajalike ja põhjendatud meetmetega. Prantsuse ametiasutuste edastatud teabest tuleneb, et antud abi oli suunatud üksnes Angoulême'i lennujaama käitamisega seotud tegevuskahjumi hüvitamisele. Lisaks sellele võimaldab SMACi põhikirjas sätestatud täidetud eelarve kontrollimehhanism vältida ülemäärase hüvitise maksmist ka tagantjärele teostatava kontrolli abil. Järelikult ei ületanud hüvitise suurus avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkivaid kulusid.
- (283) Samuti võimaldab eraldi peetav raamatupidamisarvestus eraldada Angoulême'i lennujaama käitamisega seotud tegevuse raamatupidamislikult. Kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna raamatupidamisarvestusest ilmneb, et selles arvestuses on lennujaama tegevuse jaoks nähtud ette eraldi eelarvepunkt. Selline mehhanism on piisav selleks, et tagada muu tegevuse risttoetamine. Lisaks sellele edastati lennujaama arveldused ja eelarvearuanded ka tsiviillennundusametile, kes kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna üle järelevalvet teostava asutusena andis hinnangu arvelduste ja eelarve kohta enne nende kinnitamist, kuivõrd riik oli lennujaama käitamise kontsessiooni andja. Seega kasutati hüvitist tegelikult selleks, et tagada asjaomase teenuse osutamine, ja avaliku sektori asutused töötasid välja menetluse, mis võimaldas vältida ülemäära hüvitamist. Komisjon täpsustab samas, et toodud hinnangut ei saa kohaldada kulude suhtes, mis on tekkinud seoses Ryanairi tegevusega, kuivõrd selle puhul on tegemist kaubandusliku arendamisega seotud ülesandega⁽¹⁶⁵⁾.
- (284) Lõpuks meenutab komisjon, et Prantsuse ametiasutuste edastatud teave võimaldab tuvastada, et kõnealune abi oli suunatud üksnes lennujaama tegevuskahjumi katmisele vaadeldaval perioodil ning lennujaama käitaja ei teeninud selle pealt mingit kasumit.

b) 1. jaanuaril 2012 alanud ajavahemik

- (285) Teenuste hankes osalemise kutses oli läbipaistval moel täpsustatud, et pakkumise esitaja peab kindlaks määrama teenusepakkuja tasu nii ilma ärilendudeta (põhistsenaarium) kui ka koos ärilendudega (ennetav stsenaarium). Ta pidi samuti määrama kindlaks oma tegevuse tasakaalustamiseks vajaliku SMACilt saadava maksimaalse tagatise suuruse mõlema stsenaariumi korral. Pakkumiskutses nägi SMAC täiendavalt ette ka huvitatuse tingimuse (50%/50 %) juhuks, kui SMACi makstav tasu jääb alla pakkumises määratletud ülemmäära, mis kajastati ka hanke tehnilises kirjelduses. Lisaks sellele, nagu on osutatud põhjenduses 262, oli SNC-Lavalini pakutud põhistsenaarium seejuures odavam APCO pakutavast põhistsenaariumist ning võimaldas tagada Angoulême'i lennujaama taristule juurdepääsu ja hoida lennujaama olemasolevaid tegevustingimusi.
- (286) Hüvitise arvutamine põhineb eeskätt võrdlusel lennujaama jaoks kasutataval eraldi kontol ilmneva tegeliku kahjumiga⁽¹⁶⁶⁾. Käitaja on kohustatud laskma kõnealust eraldi kontot audiitoril kontrollida ning edastada raamatupidamisaruanne igal aastal SMACile.

⁽¹⁶⁵⁾ Vt käesoleva otsuse põhjendus 225.

⁽¹⁶⁶⁾ Tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artikkel 14–1.

- (287) Lisaks sellele on ette nähtud, et SNC-Lavalinile makstavad riiklikud tasakaalustusmaksed peaksid vähenema eeldusel, et lennujaama arvelduste tasakaalustamiseks vajalik summa jääb väiksemaks kui kohustust puudutavas kokkuleppes toodud ülemmäär. Ka selline vähendamismehhanism aitab vähendada ülemäärase hüvitamise ohtu tagantjäreli teostatava kontrolli abil.
- (288) Ülemäärase hüvitamise vältimise regulaarseks kontrollimiseks on pakkumiskutse tehnilise kirjelduse III jaotises täpsustatud SMACi kontrollimeetmeid, mis võimaldavad SNC-Lavalinile usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate ülesannete kohta aruannete esitamisega hüvitisi kontrollida ja vältida SMACi poolset ülemäära hütitamist.
- (289) Samas märgib komisjon hüvitise suuruse kohta siiski, et SMACi ja SNC-Lavalini vahel sõlmitud leping ei põhine mitte mõistliku kasumi eelneval kindlaksmääramisel, vaid kindlasummalisel tasul. Komisjon võtab arvesse ka selliseid asjaolusid, nagu lennujaama varasema lennuliikluse enam kui tagasihoidlik maht, hüvitissummade ettenähtud arvestus- ja kontrollimehhanismid, eespool kirjeldatud käitamisega seotud innustav hüvitatuse tingimus, samuti ka asjaolu, et SNC-Lavalini pakkus kõige madalamat hinda. Neid asjaolusid arvesse võttes leiab komisjon, et SMACi ja SNC-Lavalini vahelise lepingu alusel makstavat hüvitist võib lugeda siseturuga kokkusobivaks tingimuse, et Prantsuse ametiasutused tagavad, et kogu lepingu kehtivusaja jooksul SNC-Lavalinile väljamakstud kogusumma ei ületa summat, mis on vajalik üksnes avaliku teenindamisega seotud puhaskulude katmiseks, kusjuures kõnealustest kuludest on maha arvatud lennujaama kaubandusliku arendamise kulud ning on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust.
- (290) Sellega seoses peavad Prantsuse ametiasutused edastama komisjonile nelja kuu jooksul pärast SMACi ja SNC-Lavalini vahel sõlmitud lepingu lõppemist aruande, millest nähtub, et SNC-Lavalinile makstud hüvitis, mille puhul on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust, on kogu lepingu kehtivusaja jooksul olnud vastavuses üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 5 sätetega.

8.2.2. Järeldus abi kokkusobivuse kohta ajavahemikul 2002–2017

- (291) Eelnevaid kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et Angoulême'i lennujaama käitamisega seoses alates 2002. aastast juba antud abi võib lugeda siseturuga kokkusobivaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse alusel ⁽¹⁶⁷⁾.
- (292) Samas leiab komisjon seoses SNC-Lavaliniga, et SMACi ja SNC-Lavalini vahelise lepingu alusel makstavat hüvitist võib lugeda siseturuga kokkusobivaks tingimuse, et Prantsusmaa tagab, et kogu lepingu kehtivusaja jooksul kõnealusele ettevõtjale väljamakstud kogusumma ei ületa summat, mis on vajalik üksnes avaliku teenindamisega seotud puhaskulude katmiseks, kusjuures kõnealustest kuludest on maha arvatud lennujaama kaubandusliku arendamise kulud ning on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust.
- (293) Sellega seoses peavad Prantsuse ametiasutused edastama komisjonile nelja kuu jooksul pärast SMACi ja SNC-Lavalini vahel sõlmitud lepingu lõppemist aruande, millest nähtub, et SNC-Lavalinile makstud hüvitis, mille puhul on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust, on kogu lepingu kehtivusaja jooksul olnud vastavuses üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 5 sätetega.

9. RYANAIRI JA AMSIGA SEOTUD ABIMEETMETE HINDAMINE

9.1. Abi olemasolu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses

- (294) Kuigi 2008. aasta lepingud on vormiliselt sõlmitud ühelt poolt SMACi ja teiselt poolt Ryanairi ja AMSi vahel, leiab komisjon, et SMACi ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna tegevust Ryanairi ja AMSi kasuks võetud meetmete hindamisel tuleb analüüsida koos. Nagu on eelnevalt osutatud põhjenduses 178, leiab komisjon, et SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond käitasid Angoulême'i lennujaama ajavahemikul 2007–2011 koos.

⁽¹⁶⁷⁾ Komisjon peab kohaseks märkida, et kõnealused abimeetmed, mis kuuluvad üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kohaldamisalasse, on siseturuga kokkusobivad ka selle otsuse alusel ja samadel põhjustel. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kokkusobivuse kriteeriumid ei ole käesoleva analüüsi seisukohalt sisuliselt erinevad üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse omadest.

9.1.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõisted

- (295) Selleks, et määrata kindlaks, kas 2008. aasta lepingutes sätestatud meetmete näol on tegemist riigiabiga, tuleb kindlaks määrata, kas neist meetmetest kasusaajad, Ryanair ja AMS, on ettevõtjad Euroopa Liidu toimimise artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ei saa vaidlustada asjaolu, et kõnealuse kahe äriühingu näol on tegemist teenuseosutajatega lennutranspordi ja turunduse valdkonnas. Sellega seoses tegelevad nad majandustegevusega.

9.1.2. Riigi ressursid ja riigiga seostatavus

9.1.2.1. Riigi ressursside kasutamine

- (296) 2008. aasta lepingud sõlmis vahetult SMAC. Võttes arvesse eespool käesoleva otsuse põhjendustes 203–205 toodud asjaolusid, leiab komisjon, et SMACi ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega.

9.1.2.2. Meetmete seostatavus riigiga

- (297) SMACi otsuse 2008. aasta lepingute sõlmimise lubamise kohta kinnitasid ühehäälselt kõik SMACi liikmetest avaliku sektori asutused, kes omakorda olid otseselt või kaudselt seotud kohalike omavalitsuste ja kaubandus-tööstuskodadega. Komisjon leiab, et võttes arvesse kõnealuste asutuste iseloomu, tuleb eeldada, et lennujaama tegevusega seotud SMACi otsused on seostatavad riigiga ⁽¹⁶⁸⁾.
- (298) Sellest lähtuvalt leiab komisjon, et kõnealuste lepingute sõlmimine on seotud riigi ressursside kasutamisega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning et lepingute sõlmimise aluseks olnud otsused on seostatavad riigiga.

9.1.3. Valikuline eelis

- (299) Selleks et hinnata, kas teatava riikliku meetme puhul on tegemist abiga, tuleb kindlaks teha, kas asjaomane ettevõtja saab valikulise majandusliku eelise, mida ta tavalistel turutingimustel ei oleks saanud ⁽¹⁶⁹⁾.
- (300) Sellega seoses märgib komisjon esmalt, et kõnealused meetmed on selektiivsed, kuivõrd need on seotud üksnes Ryanairiga. 2008. aasta lepingud sõlmiti enne seda, kui avaldati otsused avalike tariifide kohta, milles on osutatud samalaadsele mehhanismile ja mida kohaldatai alates 1. märtsist 2009 kõikide lennuettevõtjate suhtes, kes soovisid lennuliine käitada Angoulême'i lennujaamas. Lisaks sellele tegi Londoni rahvusvaheline arbitraaž (*London Court of International Arbitration* (LCIA)) 18. juunil 2012 otsuse, mis on seotud Ryanairi poolse 2008. aasta lepingute lõpetamisega ja milles on märgitud, et Ryanairi ja Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja esindajate vahel toimusid kahepoolsed läbirääkimised seoses Ryanairi tegevuse tingimustega Angoulême'i lennujaamas. Need läbirääkimised toimusid alates 2009. aasta septembrist, st ajal, mil Ryanairi esindajad teatasid kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale lennuliini käitaja rahalistest raskustest lennuliinil London Stansted-Angoulême. Neist läbirääkimistest ilmneb, et lennujaama käitaja ja Ryanair kavandasid oma suhteid muid osalisi välistavalt ning lennujaam ei soovinud pöörduda mõne teise lennuettevõtja poole.
- (301) Selleks et määrata kindlaks, kas sõlmitud lepingutega anti Ryanairile majanduslik eelis, peab komisjon vaatlema, kas SMACi ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna asemel tegutsev hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kes juhindub tasuvuse väljavaadetest, oleks sõlminud sellised lepingud.
- (302) Selle põhimõtte kohaldamisel leiab komisjon, võttes arvesse käesoleva juhtumi faktilisi asjaolusid, et esmajärjekorras tuleks leida vastused järgmistele küsimustele.
- Kas turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamasteenuste lepingut tuleb analüüsida koos või eraldi?
- Milliseid eeliseid kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna asemel tegutsev hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis turundusteenuste lepingust oodata?

⁽¹⁶⁸⁾ Vt käesoleva otsuse punkt 8.1.2.2.

⁽¹⁶⁹⁾ Vt eeskätt Euroopa Kohtu 29. aprilli 1999. aasta otsus kohtuasjas C-342/96: Hispaania vs. komisjon (EKL, lk I-2459), punkt 41.

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

- (303) Seejärel, pärast nendele küsimustele vastuse leidmist on komisjonil võimalik kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kõnealuste erinevate meetmete suhtes.

9.1.3.1. Turundusteenuste lepingu ja lennujaamateenuste lepingu ühine analüüs

- (304) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon esmalt, et SMACi ja lennuettevõtjate Ryanair ja AMSi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingut ja turundusteenuste lepingut tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel analüüsida koos. Sellega seoses tasub meenutada, et Üldkohtu otsuse kohaselt⁽¹⁷⁰⁾ tuleb selleks, et kontrollida, kas teatav ettevõtja on käitunud turumajanduse tingimustes aruka ettevõtjana, vaadelda kogu äritehingut tervikuna. Seega peab komisjon vaidlusaluste meetmete hindamisel võtma arvesse kõiki asjassepuutuvaid tegureid ja nende tausta.
- (305) Prantsusmaa toetab esitatud märkustes komisjoni poolt menetluse algatamise otsuses rakendatud lähenemissuunda, mis seisneb selles, et lennujaamateenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud turundusteenuste lepingut tuleb käsitleda koos. Seevastu teatud kolmandad huvitatud isikud, nagu Ryanair, ei nõustunud sellise lähenemisega, leides, et turundusteenuste lepinguid tuleb analüüsida eraldi.
- (306) Komisjon leiab samas, et kõikide antud juhtumiga seotud tegurite analüüs nõuab menetluse algatamise otsuses nimetatud lähenemisviisi rakendamist (vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 215–220). Sellega seoses on kohane märkida, et ametliku uurimismenetluse käigus edastatud teave ei ole seadnud kahtluse alla komisjoni tehtud esialgset analüüsi.
- (307) Esmalt tuleb arvesse võtta, et turundusteenuste leping sõlmiti samal kuupäeval kui lennujaamateenuste leping ning kõnealused lepingud sõlmiti samade lepinguosaliste vahel. AMS on 100 % ulatuses Ryanairi tütarettevõtja ja selle eesotsas on Ryanairi juhtivtöötajad. Seega on Ryanairi ja AMSi näol tegemist ühe ja sama majandusüksusega selles tähenduses, et AMS tegutseb Ryanairi huvides ja tema kontrolli all ning et AMSi toodetud kasum on suunatud Ryanairile dividendide või äriühingu väärtuse suurenemise teel. Lisaks sellele, nagu allpool selgitatakse, on turundusteenuste leping seotud Ryanairi käitatava lennuliiniga, mis väljub Angoulême'i lennujaamast. Turundusteenuste lepingust ilmneb, et selle aluseks on Ryanairi võetud kohustus seda lennuliini käitada ning see on lisaks sellele sõlmitud samal ajal, kui sõlmiti lennujaamateenuste leping sama lennuliini jaoks SMACi ja Ryanairi vahel. Seetõttu ei takista asjaolu, et SMAC sõlmis turundusteenuste lepingu AMSi ja mitte Ryanairiga, kohaldada lähenemisviisi, mille kohaselt turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepingut käsitatakse ühe ja sama tehinguna.
- (308) Komisjon meenutab samuti, et turundusteenuste leping on seotud Angoulême'i lennujaamast väljuvate teatavate Ryanairi käitatavate lennuliinidega. Komisjon leiab, et ühelt poolt SMACi ja Ryanairi vahelisi ärisuhteid ning teiselt poolt SMACi ja AMSi vahelisi ärisuhteid ei saa käsitleda üksnes lennuliini Angoulême-London Stansted Ryanairi poolse käitamise kontekstis. Sellega seoses tuleb märkida, et Charente'i kohaliku omavalitsuse teostatud auditis⁽¹⁷¹⁾ on Ryanairi iseloomustatud turundusabi otsese saajana ning lennuettevõtja on nõudnud sellise abi andmist võimalike odavlennuliinide avamise eest. Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et 2008. aasta lepingute näol on tegemist sidusa ja üldise meetmega ning need omadused ei ole teineteisest lahutatavad. Seega ilmneb, et ühe lepinguosalise, SMACi seisukohast on turundusteenuste lepingu ja Angoulême'i lennujaamas Ryanairi käitatavate lennuliinide vahel lahutamatu seos.
- (309) Seda hinnangut toetavad ka turundusteenuste lepingu sätted, mille kohaselt lepingu aluseks on Ryanairi võetud kohustus käitada lennuliini, mis on samaaegselt ka lennujaamateenuste lepingu ese. Turundusteenuste lepingu artiklis 1, milles on määratletud lepingu objekt, on sätestatud: „Käesoleva lepingu aluseks on Ryanairi võetud kohustus käitada Angoulême'i lennujaama ja Londoni vahelist lennuliini. Esialgse lennukava kohaselt toimub 3 lendu nädalas kevad- ja suveperioodil, välja arvatud olukorras, kus see osutub võimatuks vääramatü jõu tõttu”. Komisjon märgib lisaks sellele, et turundusteenuste lepingu teatud sätted osutavad otseselt Ryanairile, nagu see ettevõtja oleks lepinguosaline, samas kui ametlikult on leping vormistatud SMACi ja AMSi vahel. Näiteks on lepingu artiklis 7 sätestatud, et „kui Ryanair tühistab lepingu enne selle kohaldamise kolmanda aasta lõppemist, peab ta SMACile

⁽¹⁷⁰⁾ Üldkohtu 17. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair vs. komisjon (EKL, lk II-3643).

⁽¹⁷¹⁾ Alliance ELSA 14. juunil 2006 avaldatud uuring Angoulême Brie-Champniéri ja Cognac-Chanteaubernardi lennujaamade võimaluste kohta pärast 1. jaanuari 2007.

maksma trahvi, mille suurus on 50 000 eurot neljanda aasta ja 25 000 eurot viienda aasta eest, proportsionaalselt kõikide aastate ja lennukavaga". Lisaks sellele on hankekomisjonile esitatud tutvustuskokkuvõttes märgitud, et SNC-Lavalin teeb ettepaneku käivitada 2013. aastal uue odavlennuettevõtja käitatava lennuliini Suurbritanniasse, „kui SMAC nõustub andma turundusabi, mille suurus on hinnanguliselt 30–35 eurot väljuva lennu reisija kohta". Nendest sätetest ilmneb tihe seos Angoulême'i lennujaama käitamisega seotud valikute ja turundusteenuste lepingu vahel.

- (310) Käesoleva menetluse käigus esitatud Ryanairi väide, mille kohaselt lennujaama ja AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu eesmärk ei olnud Ryanairi lendude täitumise suurendamine Angoulême-Londoni lennuliinil, ei sea seda järeldust kahtluse alla. Turundusteenuste lepingu eesmärk oli pakkuda reklaamiruumi Ryanairi veebisaidil, et reklaamida Angoulême'i reisi sihtkohana Ryanairi veebisaidi külastajate, see tähendab kõnealuse lennuettevõtja klientide seas. Kui eeldada, et Ryanairi väide vastab tõele ning turundusteenuste leping ei saanud suurendada Ryanairi reisijate arvu Angoulême'i suunduvatel või sealt lahkuvatel lendudel, on keeruline mõista, milline huvi oli lennujaamal turundusteenuste leping sõlmida.
- (311) Järelikult olid SMACi jaoks turundusteenuste lepinguga seotud kulud seostatavad lennuliini käivitamisega Angoulême'i ja Londoni Stansted lennujaama vahel. SMACile sai kõnealune leping tuua kasu vaid läbi täiendava tulu seoses reisijate arvu suurenemisega lennuliinil Angoulême-London Stansted, mis oli ainuke Ryanairi käitatav lennuliin Angoulême'i lennujaamas.
- (312) Turundusteenuste leping on seega lahutamatu seotud sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamasteenuste lepingu ning selle esemeks olevate lennuveeteenustega. Eespool toodud faktilistest asjaoludest ilmneb samuti, et kui kõnealused lennuliinid (ja seega ka nendega seotud lennujaamasteenused) puuduksid, ei oleks turundusteenuste lepingul Angoulême'i lennujaama jaoks mingit mõistuspärast majanduslikku põhjendust ja lennujaam ei oleks järelikult seda sõlminud. Kõnealusel ajajärgul oli Ryanair ainuke suur lennuettevõtja, kes käitis sellesse lennujaama suunduvat lennuliini ja oli suuteline lennujaama reisijate arvu suurendama. Kui lennujaam soovis edendada lennuliiklust teiste lennuettevõtjate käitatavatel muudel lennuliinidel, on mõistlik eeldada, et ta ei oleks avaldanud reklaami Ryanairi veebisaidil. Nagu on märgitud eespool, on turundusteenuste lepingus sõnaselgelt nimetatud, et nende lepingute alus on Ryanairi kohustus käitada Angoulême'i ja Londoni Stansted lennujaama vahelist lennuliini ning selles nähakse seejuures ette turundusteenused, mis on suunatud peaaesjalikult kõnealuse lennuliini reklaami tagamisele.
- (313) Kokkuvõtteks, eelnevat silmas pidades leiab komisjon, et otsustamaks, kas tegemist on riigiabiga, tuleb turundusteenuste lepingut ja lennujaamasteenuste lepingut (edaspidi 2008. aasta lepingud) käsitleda koos, sest need lepingud moodustavad ühe tehingu.

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

- (314) Selleks et kõnealuse juhtumi suhtes kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, tuleb 2008. aasta lepingute lepinguosaliste Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ning SMACi tegevust võrrelda Angoulême'i lennujaama käitava hüpoteetilise turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja omaga.
- (315) Tehingu analüüsi käigus tuleb välja selgitada, millist kasu võis turumajanduse tingimustes tegutsev tasuvuse väljavaadetest lähtuv hüpoteetiline ettevõtja oodata turundusteenuste lepingust. Seejuures ei tule arvesse võtta nende teenuste kui selliste mõju piirkonna turismile ja majandustegevusele. Oluliseks tuleb pidada üksnes kõnealuste teenuste mõju lennujaama kasumlikkusele, kuivõrd see on ainus mõju, mida turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline ettevõtja oleks arvesse võtnud.
- (316) Seejuures stimuleerivad turundusteenused oma laadi tõttu kõnealuste turundusteenuste lepingute ja vastavate lennujaamasteenuste lepingutega hõlmatud lennuliinide kasutamist, kuna nende eesmärk on nimetatud lennuliinide reklaamimine. Isegi kui neist esmaseks kasusaajaks on asjaomane lennuettevõtja, saab neist samuti kasu ka lennujaama käitaja. Suurenenud reisijate arv võib lennujaama käitaja jaoks tähendada teatud lennujaamatasudest ja lennundusega mitteseotud tulude, nagu parklate, toitlustusasutuste ja muude müügiettevõtete tegutsemisest saadavate tulude jne, suurenemist.

- (317) On kindel, et kaubandus-tööstuskoha lennujaama osakonna asemel Angoulême'i lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võtnud turundusteenuste lepingu ja vastava lennujaamasteenuste lepingu kavandamisel seda positiivset mõju arvesse. Selleks oleks ta hinnanud kõnealuse lennuliini mõju oma tulevastele tuludele ja kuludele, nähes selles kontekstis ette neid lennuliine kasutavate reisijate arvu, mis võib tuleneda turundusteenuste osutamisest põhjustatud positiivsest mõjust. Lisaks sellele oleks ta arvestanud seda mõju kogu kõnealuste lennuliinide toimimise aja kohta, nagu see oli ette nähtud lennujaamasteenuste lepingus ja turundusteenuste lepingus.
- (318) Kui lennujaama käitaja sõlmib lepingu, milles nähakse ette teatud lennuliinide reklaamimeetmed, on võimalik, et ta prognoosib asjaomaste lennuliinide jaoks teatud täituvuse (ehk koormusteguri) ⁽¹⁷²⁾ ning võtab seda oma tulevaste tulude hindamisel arvesse. Selles küsimuses võtab komisjon teadmiseks Ryanairi märkuse, mille kohaselt turundusteenuste lepingud ei tähenda lennujaama käitaja jaoks mitte üksnes kulusid, vaid ka võimalikku tulu.
- (319) Lisaks sellele tuleb kindlaks määrata, kas kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna asemel Angoulême'i lennujaama käitav hüpoteetiline ettevõtja oleks võinud mõistuspäraselt oodata ja arvuliselt väljendada muid tulusid kui need, mis tulenevad turundusteenuste lepingust lennuliinide käitamise perioodil, mis on sätestatud lennujaamasteenuste lepingus ja turundusteenuste lepingus.
- (320) Mõned kolmandad huvitatud isikud, sealhulgas Ryanair oma 17. jaanuari 2014. aasta uuringus, toetavad seda seisukohta. 17. jaanuari 2014. aasta uuring põhineb seisukohal, mille kohaselt lennujaama käitaja, nagu näiteks kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna ostetud turundusteenused tugevdavad lennujaama kuvandit ja stimuleerivad sellest tulenevalt jätkusuutlikult kõnealust lennujaama kasutavate reisijate arvu suuremal määral kui üksnes turundusteenuste lepingus ja lennujaamasteenuste lepingus nimetatud lennuliinid kõnealuses lepingus sätestatud lennuliinide käitamise perioodi kestel. Eeskätt tuleneb kõnealusest uuringust, et Ryanairi väitel võib turundusteenuste osutamine suurendada jätkusuutlikult lennujaama külastatavust ka pärast lepingu tähtaja lõppemist.
- (321) Sellega seoses tuleb märkida, et mitte ükski esitatud asjaolu ei toeta seisukohta, et ametliku uurimismenetlusega hõlmataivate turundusteenuste lepingu sõlmimisel oleks lennujaama käitaja eelnevalt prognoosinud turundusteenuste võimalikku positiivset mõju, mis ulatub kaugemale üksnes kõnealuse lepinguga hõlmataivate lennuliinide avaldatavast mõjust või mis ajalisel plaanis ulatub kaugemale kõnealuste liinide käitamise prognoositud kestusest. Lisaks sellele ei ole ei Prantsusmaa omalt poolt pakkunud välja meetodit, mis võimaldaks hinnata sellest mõjust tulenevat võimalikku tulu, mida kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna asemel Angoulême'i lennujaama käitav hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võinud arvesse võtta 2008. aasta lepingute sõlmimise asjakohasuse hindamisel. Seega, kui eeldada, et kõnealused mõjud on olemas, ei võtnud lennujaama käitajad neid AMSi ja Ryanairiga lepingute sõlmimisel arvesse.
- (322) Lisaks sellele tunduks ka nende mõjude jätkusuutlikkus olemasoleva teabe põhjal talle äärmiselt ebakindlana. On mõeldav, et Angoulême'i linna ja piirkonna reklaamimine Ryanairi veebisaidil võis innustada seda saiti külastavaid isikuid ostma Ryanairi pileteid Angoulême'i hetkel, kui nad puutusid selle reklaamiga kokku või sellest natuke hiljem. Seevastu on vähetõenäoline, et Ryanairi veebisaidi külastamisel nähtud reklaam jäi kasutajatele meelde, kinnistus ja võis mõjutada nende lennupiletite ostmise otsuseid veel mõne nädala pärast. Reklaamikampaanial võib olla pikemaajalisem mõju, kui reklaamimeetmeid viiakse ellu ühe või mitme reklaamivahendi kaudu, millega tarbijad puutuvad sageli kokku teatud ajavahemiku jooksul. Näiteks reklaamikampaania üldlevivate televisiooni- ja raadiokanalites, suure külastatavusega veebisaitidel ja/või mitmetel värskes õhus või avalikes kohtades asuvatel reklaamitahvlitel võib tuua kaasa pikaajalisi mõjusid, kui tarbijad puutuvad reklaamiga kokku passiivsel viisil ja korduvalt. Seevastu reklaamimeetmed, mis hõlmab vaid mõnda Ryanairi veebisaiti, ei ole suuteline avaldama mõju, mis ulatub märkimisväärselt kaugemale kõnealuse reklaamimeetmega kokkupuutumise kestusest. Lisaks sellele reklaamivad ka väga tuntud kaubamärkide omanikud oma kaubamärke turunduskampaaniate abil, millel ei oleks mingit majanduslikku põhjendust, kui järgida Ryanairi argumente.
- (323) On äärmiselt tõenäoline, et suurem osa inimesi ei külasta Ryanairi veebisaiti piisavalt sageli, et neile võiks kauemaks meelde jääda sellel saidil avaldatav piirkonna reklaam. Seda tähelepanekut toetavad olulisel määral kaks asjaolu. Esiteks, turundusteenuste lepingu kohaselt seisnes Angoulême'i piirkonna reklaam Ryanairi avalehel viie 150sõnalise teksti avaldamises Angoulême-Cognaci sihtkohaga seotud leheküljel rubriigis „Top Five Things To Do” ja tavalises lingis SMACi määratud saidile veebisaidi www.ryanair.com avalehel piiratud ja küllalt lühikeste ajavahemike jooksul (vastavalt 24, 17 ja 12 päeva kolme esimese aasta jooksul). Nii kõnealuste reklaamimeetmete laad (tavaline link, mille

⁽¹⁷²⁾ Täituvuse määr ehk koormustegur on täidetud istekohtade suhtarv lennukites, mida kasutatakse kõnealuse lennuliini käitamiseks.

reklaamimõju on piiratud) kui ka nende avaldamise lühike aeg võisid oluliselt piirata nende meetmete ajalist mõju pärast avaldamise lõppemist, seda enam, et nimetatud meetmed hõlmasid vaid Ryanairi veebisaiti ja neid ei toetanud teised reklaamivahendid. Teiseks, AMSiga sõlmitud lepingutes ettenähtud muud turundusmeetmed hõlmasid üksnes veebisaidi Angoulême'i suunduvate liinidega seotud lehekülgi. On väga tõenäoline, et suurem osa inimesi ei külasta neid lehekülgi kuigi sageli ja teevad seda üksnes juhul, kui nad on sellest sihtpunktist juba potentsiaalselt huvitatud.

- (324) Seega, kui turundusteenuste osutamine võis suurendada turundusteenuste lepingus osutatud lennuliinide reisijate arvu nende teenuste osutamise perioodil, on väga tõenäoline, et see mõju pärast kõnealuse perioodi lõppemist või teiste lennuliinide puhul oli tähtsusetu või puudus täiesti.
- (325) Ryanairi 17. ja 31. jaanuari 2014. aasta uuringust ilmneb samuti, et turundusteenuste lepingust saadav tulu pärast kõnealustes lepingutes osutatud lennuliinide sulgemist või nende käitamisperioodi lõppu vastavalt turundusteenuste lepingus ja lennujaamateenuste lepingus sätestatule on äärmiselt ebakindel ja sellel puudub selline usaldusväärsuse tase, mida turumajanduse tingimustes tegutsev informeeritud ettevõtja võiks pidada piisavaks.
- (326) Näiteks on 17. jaanuari 2014. aasta uuringus märgitud: „[...] tulude kasv tulevikus pärast lennujaamateenuste lepingus ettenähtud tähtaja möödumist on põhimõtteliselt ebakindel”. Lisaks sellele on uuringus esitatud kaks meetodit turundusteenuste lepingu positiivse mõju ettevaatavaks hindamiseks, neist üks põhineb rahavoogudel („cash flow”) ja teine kapitaliseerimisel.
- (327) Rahavoogudel põhinev lähenemisviis seisneb turundusteenuste lepingute ja lennujaamateenuste lepingute alusel teenitava kasumi hindamises, mida lennujaama käitaja saab osutatavate turundusteenuste ja lennujaamateenuste eest tulevaste tulude vormis, millest on maha arvatud vastavad kulud. Kapitaliseerimismeetodi puhul vaadeldakse lennujaama kuvandi paranemist tänu turundusteenuste osutamisele immateriaalse varana, mis on omandatud turundusteenuste lepingus toodud hinnaga.
- (328) Uuringus on samas rõhutatud, et kapitaliseerimismeetodi kohaldamisel tekivad märkimisväärsed raskused, kuivõrd sellise meetodi kasutamisel saadavad tulemused ei ole kuigi usaldusväärsed ning seetõttu tuleks eelistada rahavoogude meetodit. Uuringus on öeldud: „Kapitaliseerimismeetodi puhul tuleks arvesse võtta vaid lennujaama immateriaalsete varadega seostatavate reklaamikulude proportsiooni. Samas võib osutada keeruliseks määrata kindlaks lennujaama tulevaste tulude aluseks olevate reklaamikulude (st lennujaama immateriaalsesse varasse investeerimise) proportsiooni, vastupidiselt nendele kuludele, mis on lennujaama jooksvate sissetulekute aluseks”. Uuringus on samuti rõhutatud: „Selleks et kohaldada kapitaliseerimismeetodit, tuleb hinnata keskmist ajavahemikku, mille kestel lennujaam on suuteline klienti kinni hoidma tänu AMSi turunduskampaaniale. Praktikas on andmete ebapiisavuse tõttu äärmiselt keeruline hinnata keskmist ajavahemikku, mille kestel klienti tänu AMSi reklaamikampaaniale kinni hoitakse”.
- (329) 31. jaanuari 2014. aasta uuringus esitatakse rahavoogudel põhineva lähenemisviisi praktilise kohaldamise võimalus. Selle lähenemisviisi kohaselt omandab turundusteenuste ja lennujaamateenuste lepingust tulenev kasum, mis ulatub turundusteenuste lõppemisest kaugemale, „lõppväärtuse”, mille suurus arvestatakse lepingu lõppemise kuupäeva seisuga. See lõppväärtus arvutatakse lähtuvalt lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepinguga seotud prognoositavatest täiendavatest tuludest lennujaamateenuste lepingu kohaldamise viimase aasta jooksul. Meetod seisneb lennujaamateenuste lepingu kehtivuse viimase aasta eeldatava täiendava tulu projitseerimises tulevikku lennujaamateenuste lepinguga sama kehtivusajaga lepingule, kohandades seda eelnevalt Euroopa lennundusturu kasvumääraga ja tõenäosuskoefitsiendiga, mis väljendab lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu suutlikkust anda lennujaamale kasumit pärast kõnealuste lepingute kehtivuse lõppemist. See suutlikkus tuua pikaajalist kasumit sõltub 31. jaanuari 2014. aasta uuringu kohaselt mitmetest asjaoludest „mis hõlmavad suuremat tuntust ja tugevamat kaubamärki ning võrgu välismõjude ja korduvreisijate arvu”, kusjuures neid asjaolusid rohkem ei täpsustata. Lisaks sellele võetakse kõnealuse meetodi puhul arvesse kapitalikulu iseloomustavat diskontomäär.
- (330) Tõenäosusteguri puhul on uuringus toodud 30 % suurune mõistlikuks peetav protsendimäär. Samas ei tooda väga teoreetilist laadi uuringus selle kohta ühtki tõsiselt võetavat kvantitatiivset või kvalitatiivset põhjendust. Kõnealuse 30 % suuruse protsendimäär põhjenduseks ei tooda uuringus mingeid Ryanairi tegevuse või lennundusturgude või lennujaamateenustega seotud faktilisi andmeid. Samuti ei esitata ühtegi seost kõnealuse protsendimäär ja väga lühidalt nimetatud tegurite (tuntus, tugev kaubamärk, võrgu välismõjud ja korduvreisijad) vahel, mis peaksid väidetavalt võimaldama saada lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu sõlmimisest kasu ka pärast kõnealuste lepingute lõppemist. Ja lõpuks ei põhine uuring, mis analüüsib, millisel määral kõnealused teenused võivad eespool nimetatud tegureid mõjutada, AMSiga sõlmitud eri lepingutes sätestatud turundusteenuste konkreetsel sisul.

- (331) Lisaks sellele ei näita uuringus miski, et lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu lõppemisel võiks kasum, mida need lepingud lennujaama käitajale viimase kehtivusaja jooksul tõid, ulatuda teatud tõenäosusega ka tulevikku. Samuti ei põhjendata Euroopa lennundusturu kasvumäära asjakohasust lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu avaldatavate mõjude hindamisel konkreetsetes lennujaamas.
- (332) Seega ei oleks Ryanairi pakutud meetodi kohaselt arvestatud lõppväärtus kuigi asjakohane selleks, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja võiks seda arvesse võtta lepingu sõlmimise huvi hindamisel.
- (333) 31. jaanuari 2014. aasta lepingust ilmneb seega, et rahavoogude meetodi kasutamine võib anda vaid äärmiselt ebakindlaid ja väheusaldatavaid tulemusi, samuti nagu ka kapitaliseerimismeetod.
- (334) Lisaks sellele ei ole ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik toonud välja asjaolusid, mis näitaksid, et Ryanairi pakutud meetodit või mis tahes muud meetodit, mille puhul võetakse arvesse lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu lõppemise järel saadavat arvuliselt väljendatud kasumit, oleksid tegelikult kasutanud Angoulême'i lennujaamaga võrreldavate piirkondlike lennujaamade käitajad. Seejuures ei esitanud Prantsusmaa ühtegi märkust 17. ja 31. jaanuari 2014. aasta uuringute kohta ja ei ole seega käesoleva menetluse käigus selles toodud järeldusi heaks kiitnud.
- (335) Lisaks sellele, nagu on osutatud eespool, on ametliku uurimismenetlusega hõlmatud turundusteenused suunatud ilmselt isikutele, kes võivad soovida kasutada turundusteenuste lepingus nimetatud lennuliine. Kui kõnealuste lennuliinide tegevust pärast lennujaamateenuste lepingu kehtivuse lõppemist ei pikendata, on vähetõenäoline, et turundusteenuste osutamine võib avaldada jätkuvalt positiivset mõju lennujaama reisijate arvule pärast lepingu kehtivuse lõppemist. Seejuures on tõenäosust, et lennuettevõtja soovib pikendada teatud lennuliini toimimist pärast seda, kui lennujaamateenuste lepingus sätestatud lennuliini käitamise kohustus lõpeb, lennujaama käitajal väga raske hinnata. Eeskätt odavlennuettevõtjate puhul on näha, et nad on lennuliinide avamisel ja sulgemisel väga dünaamilised. Sellise tehingu lõpetamisel, mis on hõlmatud ametliku uurimismenetlusega, ei saaks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja olla kindel lennuettevõtja soovis jätkata kõnealuse lennuliini käitamist ka pärast lepingu tähtaja lõppemist.
- (336) Lisaks sellele tuleb täiendavalt märkida, et Ryanairi 31. jaanuari 2014. aasta lepingus esitatud meetodi kohaselt arvestatud lõppväärtus on positiivne (ja avaldab seega positiivset mõju lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu hinnangulisele kasumlikkusele) üksnes juhul, kui kõnealuste lepingute tulemusel saadav täiendav kasum lennujaamateenuste lepingu viimasel kehtivusaastal on positiivne. Meetod seisneb lennujaamateenuste lepingu kehtivuse viimase aasta jooksul eeldatavalt saadava täiendava kasumi projitseerimises tulevikku, kohandades sellele kahte tegurit. Esimene tegur on Euroopa lennutranspordituru üldine kasvumäär, mis peegeldab eeldatavat reisijate arvu suurenemist. Teine tegur on 30 % suurune protsendimäär, mis väljendab skemaatilisel tõenäosust, et lõppenud lepingute toimimine soodustab uute samalaadsete lepingute sõlmimist ja samaväärsete rahavoogude tekitamist tulevikus. Seega, kui lennujaamateenuste lepingu viimasel kehtivusaastal oodatav tulevane täiendav kasum on negatiivne, on ka lõppväärtus negatiivne (või maksimaalselt võrdne nulliga), peegeldades seega asjaolu, et lõppenud lepingutega samalaadsete lepingute sõlmimine vähendab samalaadset lõppenud lepingutega igal aastal lennujaama kasumlikkust.
- (337) 31. jaanuari 2014. aasta uuringus on sellist olukorda vaadeldud väga lühidalt, piirdudes sellega, et ühes joonealuses märkuses on ilma kommentaaride ja põhjendusteta märgitud: „[...] lõppväärtust ei ole võimalik arvestada, kui AMSi maksete täiendav puhastulu asjaomase kehtivusperioodi viimase aasta jooksul on negatiivne”⁽¹⁷³⁾. Nagu allpool näidatakse, toovad kõik käesoleva juhtumi puhul käsitletavad lepingud kaasa eeldatavad täiendavad rahavood, mille väärtus on kõikide aastate puhul negatiivne, ning mitte üksnes üldise negatiivse nüüdispuhasväärtuse. Seega on kõnealuste lepingute puhul Ryanairi toodud meetodi kohaselt arvestatud lõppväärtus null või negatiivne. Sellise lõppväärtuse arvessevõtmine ei sea seega kahtluse alla järeldust, mille kohaselt kõnealuste eri lepingutega antakse majanduseelise.
- (338) Kokkuvõttes tuleneb eelnevast, et ainuke arvestatav kasu, mida turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja võib oodata turundusteenuste lepingult, et võtta seda arvesse selleks, et hinnata oma huvi sellise lepingu ja sellega seotud lennujaamateenuste lepingu sõlmimiseks, on turundusteenuste osutamisest tulenev võimalik positiivne mõju kõnealuste lepingutega hõlmatavate lennuliinide reisijate arvu suurenemisele lepingute kehtivusaja jooksul. Komisjon leiab, et teised võimalikud hüved on liiga ebakindlad, et neid saaks arvesse võtta arvuliselt väljendatud kujul, seejuures ei ole Angoulême'i lennujaama käitaja tegelikult selliseid teoreetilisi tulusid kõnealuste lepingute sõlmimisel arvesse võtnud.

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

9.1.3.3. Angoulême'i lennujaama võrreldavus teiste Euroopa lennujaamadega

- (339) Uute suuniste kohaselt võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaselt tavaliselt välistada lennujaama kasutavale lennuettevõtjale abi andmise juhul, kui lennujaamasteenuste eest küsitav hind võrdub turuhinnaga või kui eelanalüüsi tulemusena, see tähendab meetme võtmise hetkel kasutada olevate andmete ja sel ajal prognoositava arengu põhjal saab näidata, et lennujaama ja lennuettevõtja suhte kaudu suureneb pidevalt lennujaama kasum⁽¹⁷⁴⁾.
- (340) Seejuures on uutes suunistes sätestatud: „Lennujaama ja -ettevõtjate vaheliste lepingute hindamisel võtab komisjon arvesse ka seda, mil määral hinnatavaid lepinguid võib pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima kasumlikkuseni vähemalt pikaajalises perspektiivis”⁽¹⁷⁵⁾. Samas on esimese lähenemisviisi puhul (võrdlemine turuhinnaga) komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas praegu on võimalik kindlaks määrata asjakohaseid kriteeriume lennujaamade osutatud teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks, ning ta peab lennujaamade ja konkreetsete lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute hindamisel kõige sobivamaks kriteeriumiks eelnevaid täiendava kasumlikkuse analüüse⁽¹⁷⁶⁾.
- (341) Sellega seoses tuleb märkida, et üldiselt võib turumajanduse tingimustest tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel teistel samalaadsetel turgudel kohaldatavaid keskmisi hindu kasutada võrdlusalusena juhul, kui sellist hinda on võimalik mõistlikult kindlaks määrata või eraldada teistest turuindikaatoritest. Samas ei ole see meetod sama asjakohane lennujaamasteenuste puhul. Tulude ja kulude struktuur on lennujaamade lõikes suurel määral erinev. Tulud ja kulud sõltuvad eelkõige lennujaama arenguastmest, seda kasutavate lennuettevõtjate arvust, olemasolevast läbilaskevõimest, taristu seisundist ja sellega seotud tehtud investeeringutest, õigusraamistikust, mis võib olla liikmesriigiti erinev, ning varasemast kahjumist ja lepingutest tulenevatest kohustustest⁽¹⁷⁷⁾.
- (342) Lisaks sellele muudab lennundusturu liberaliseerimine kõigi rangelt võrdlevate analüüside tegemise keerulisemaks. Nii nagu ilmneb ka käesolevast juhtumist, ei põhine lennujaamade ja lennuettevõtjate kaubandustavad individuaalsete teenuste osutamisel tingimata avalikes hinnakirjades toodud hindadel. Need kaubandussuhted on väga erinevad. Need hõlmavad riskide jaotamist, mis on seotud reisijate arvu ja sellega seotud äri- ja finantsvastutusega, üldkasutatavate innustusmehhanismidega ning riskide jaotamise muudatustega lepingute kehtivuse ajal. Seega ei ole need tehingud lennukordade arvu või reisijate arvu põhjal väga hästi omavahel võrreldavad.
- (343) Ryanair leiab, et turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamisel võib võrdlusaluseks võtta teatud Euroopa lennujaamad. Seejuures leiab ta, et teatud Euroopa lennujaamu võib nende sarnaseid jooni arvesse võttes pidada Angoulême'i lennujaama asendajateks⁽¹⁷⁸⁾. Komisjonile esitatud uuringus võrreldakse Ryanairi poolt Angoulême'i lennujaamale makstud tasusid tasudega, mida lennuettevõtja maksab kõnealustele võrreldavatele lennujaamadele. Ryanair teeb järelduse, et kõnealuste teiste lennujaamade kehtestatud tasud on väiksemad kui Angoulême'i lennujaama kohaldatavad tasud.
- (344) Samas leiab komisjon, et eespool osutatud uuringus kasutatud meetodit ei saa pidada asjakohaseks, kuivõrd see põhineb vaid lennujaamasteenuste lepingus toodud teenustel ja maksetel, võtmata arvesse turundusteenuste lepingut. Samas, nagu eespool märgitud, leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel tuleb analüüs teostada kõnealuse kahe seotud lepingulise kokkuleppe suhtes koos. Seetõttu ei saa Ryanairi esitatud võrdlusanalüüsi tulemusi arvesse võtta.
- (345) Sellest tulenevalt ei saa tasusid, mida Ryanair maksis lennujaamasteenuste eest teistes lennujaamades, kasutada võrdlusalusena turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel.

⁽¹⁷⁴⁾ Vt uute suuniste punkt 53.

⁽¹⁷⁵⁾ Vt uute suuniste punkt 66.

⁽¹⁷⁶⁾ Vt uute suuniste punktid 59 ja 61.

⁽¹⁷⁷⁾ Vt joonealuses märkuses 69 osutatud komisjoni otsuse punktid 88 ja 89.

⁽¹⁷⁸⁾ Ryanairi analüüs põhineb konsultatsioonifirma Oxera 25 juuni 2012. aasta uuringul.

- (346) Lisaks sellele märgib komisjon, et hind, mida Ryanair tegelikult maksis Angoulême'i lennujaama lennuamateenuste kasutamise eest, oli aastatel 2008 ja 2009 negatiivne. Seejuures võib negatiivne hind, mida lennujaama käitaja kohaldab lennuettevõtja suhtes, olla vastavuses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja mõistuspärase kaalutlusega juhul, kui lennujaamamaksude suurus ei kata seonduvate teenustega seotud kulusid. Kuid seejuures peab kõnealune negatiivne hind olema kompenseeritud teatud kindlaksmääratud perioodi kestel lennuliini käitamisest saadavate tulude tulevase suurenemisega, sõltumata sellest, kas nende tulude näol on tegemist lennundusega seotud või mitteseotud tuludega. Antud konkreetsel juhul aga ei olnud lennundusega mitteseotud tulud piisavad ning seda ei olnud ka nende võimalus lennuamateenuste lepingu kehtivuse viie aasta jooksul nõutavas proportsioonis piisavalt suurened.
- (347) Ja lõpuks on vähe selliseid lennujaamu, mille puhul negatiivset hinda on võimalik põhjendada, ning neid ei olnud ka koostatud valimis. Seetõttu leiab komisjon, et valikusse kuuluvate lennujaamade omadused on liiga erinevad, et neid lennujaamu saaks kasutada rahuldava võrdlusalusena⁽¹⁷⁹⁾.
- (348) Lisaks sellele ei ole Ryanair näidanud, mille alusel võib uuringus nimetatud lennujaamu pidada piisaval määral võrreldavaks järgmise poolest: lennuliikluse maht, liikluse iseloom, osutatavate lennuamateenuste liik ja tase; lennujaama lähedus suurlinnale, lennujaama teeninduspiirkonna elanike arv, ümbritseva piirkonna jõukus ja muud geograafilised piirkonnad, millest saaks reisijaid ligi meelitada⁽¹⁸⁰⁾. Ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik ei ole osutanud sellistele lennujaamadele, mis oleksid Angoulême'i lennujaamaga piisavalt võrreldavad neist erinevatest kriteeriumidest lähtuvalt.
- (349) Seetõttu leiab komisjon, et antud konteksti ja kõiki komisjoni käsutuses olevaid materjale arvestades ei ole alust loobuda uutes lennunduse suunistes üldiselt soovitatud lähenemisviisist turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisele lennujaamade ja lennuettevõtjate suhete suhtes, mis seisneb täiendava (või lisanduva) kasumlikkuse eelanalüüsi teostamises. Sellist lähenemisviisi põhjendab asjaolu, et lennujaama käitajal võib olla objektiivne huvi teha lennuettevõtjaga teatud tehing, kui ta võib mõistuspäraselt eeldada, et see tehing suurendab tema kasumit (või vähendab tema kahjumit) võrreldes ettekujuteldava olukorraga, kus sellist tehingut ei oleks tehtud ja seda sõltumatult mis tahes võrdlustest.

9.1.3.4. Kokkuvõtte turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise kohta

- (350) Eelnevast tuleneb, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel 2008. aasta lepingute suhtes peab komisjon analüüsima üheskoos turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennuamateenuste lepingut ning määrama kindlaks, kas tasuvuse väljaarvutest lähtuv turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline ettevõtja, keda vaadeldakse Angoulême'i lennujaama käitajana kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna asemel, oleks need lepingud sõlminud. Selleks tuleb määrata kindlaks kogu 2008. aasta lepingute kehtivusaja jooksul tekkiv täiendav kasum, nagu seda oleks hinnanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja nende lepingute sõlmimisel, võttes arvesse järgmisi tegureid:
- 2008. aasta lepingute sõlmimisega seoses oodatav tulevane reisijate arvu suurenemine, võttes arvesse turundusteenuste osutamise mõju lepinguga hõlmataavate lennuliinide täituvuse määrale;
 - 2008. aasta lepingute sõlmimisega seoses oodatavad tulevased täiendavad tulud, sealhulgas lennujaamatasude ja maaapealse teenindamisega seotud tulud, mis puudutavad nimetatud lepingutega ettenähtud lennuliini, ning lennundusega mitteseotud tulud, mis tulenevad lepingute sõlmimisest tingitud reisijate arvu suurenemisest;
 - 2008. aasta lepingute sõlmimisega seoses oodatavad tulevased täiendavad kulud, mis hõlmavad lepingutega seotud tegevuskulusid ja võimalike täiendavate investeeringutega seotud kulusid, ning turundusteenustega seotud kulud.
- (351) Nende arvestuste põhjal määratakse kindlaks iga-aastased tulevased rahavood, mis võrduvad täiendavate tulude ja täiendavate kulude vahel ning mida tuleb vajaduse korral ajakohastada lennujaama käitaja kapitalikulud kajastava koefitsiendi abil. Positiivne nüüdispuhasväärtus näitab põhimõtteliselt, et kõnealused lepingud ei anna majanduseelist, samas kui negatiivne nüüdispuhasväärtus näitab sellise eelise olemasolu.

⁽¹⁷⁹⁾ Üks valitud võrdluskriteeriumidest seisneb kuulumises lennujaamade hulka, mille aastane reisijate arv jääb alla ühe miljoni reisija. Juhul kui Angoulême'i lennujaamas kohaldatavaid lennujaamatasusid võrreldakse lennujaamadega, mille aastane reisijate arv on mitusada tuhat reisijat aastas, jääb selle põhjal tehtud võrdlusanalüüsi alus liiga ebatäpseks, et olla vastuvõetav.

⁽¹⁸⁰⁾ Vt uute suuniste punkt 60.

- (352) Tuleb märkida, et sellise hinnangu puhul ei saa pidada asjakohaseks Ryanairi märkusi, mille kohaselt SMACi ostetud turundusteenuste hind on samaväärne või madalam turuhinnana vaadeldavast hinnast. Tasuvuse väljavaadetest juhitud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks valmis ostma selliseid teenuseid isegi turuhinnaga võrdse või sellest madalama hinnaga, kui ta näeks, et vaatamata kõnealuste teenuste positiivsele mõjule asjaomaste lennuliinide reisijate arvule ületavad lepingute sõlmimise tulemusena tekkivad ajakohastatud täiendavad kulud ajakohastatud täiendavaid tulusid. Sellisel juhul ületaks turuhind tema valmisoleku maksta ja see viiks loogiliselt kõnealustest teenustest loobumisele.
- (353) Samadel põhjustel ei saa pidada käesoleva analüüsi puhul asjakohaseks asjaolu, et lennujaamasteenuste lepingus sätestatud hinnad võivad olla kõrgemad või võrdsed halvasti võrreldavate hindadega, mis on samade teenuste jaoks kehtestanud teiste lennujaamade käitajad, kui ei ole võimalik eeldada, et nende hindadega lepingu sõlmimise tulemusena tekivad piisavad täiendavad tulud täiendavate kulude katmiseks.

9.1.3.5. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine

- (354) 2008. aasta lepingute hindamiseks, võttes arvesse eespool toodud märkusi, tuleb meelde tuletada, et nendes lepingutes abi olemasolu ja määra hindamisel tuleb arvestada nende lepingute sõlmimisel kehtinud asjaolusid⁽¹⁸¹⁾, eeskätt tuleb arvestada sel ajajärgul kasutada olnud andmeid ja eeldatud arenguid.
- (355) Prantsuse ametiasutuste esitatud andmetest ilmneb, et SMAC osales 14. juunil 2006. aastal esitatud prognoosiuuringu läbiviimises⁽¹⁸²⁾. Kõnealune uuring kajastab Angoulême'i lennujaama võimalusi pärast 1. jaanuari 2007. Ilma üksikasjadesse laskumata on kõnealuses dokumendis välja toodud olulised Ryanairi käitatava Angoulême'i ja Londoni vahelise lennuliiniga seotud näitajad. Hinnangulise potentsiaalse lennuliikluse mahu 100 000 reisijat aastas juures on uuringu tulemused järgmised:

	1. aasta	2. aasta	3. aasta
Käitamisega seotud negatiivne saldo	56 000	56 000	56 000
Turundusabi	560 000	560 000	560 000
SMACi aastane kulu	616 000	616 000	616 000

- (356) Kõnealune dokument ei ole vaadeldav äriplaanina, mille alusel komisjon saaks teostada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse analüüsi. Kõnealuste prognooside aluseks olevad võrdlusandmed ei ole piisavalt täpsed ja püstitatud eeldused ei ole piisavalt üksikasjalikud. Lisaks sellele on hinnang antud kolme aastase pikkuse perioodi kohta, samas kui 2008. aasta lepingute kohta on juba enne nende sõlmimist kindlaks määratud, et nende kehtivusaeg on viis aastat. Ja lõpuks on kõnealune uuring teostatud liiga vähe aega enne 2008. aasta lepingute sõlmimist. Uuringu eesmärk ei olnud välja selgitada, kas Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingud olid enne nende sõlmimist tehtud võimaliku hinnangu kohaselt lennujaama käitajale piisavalt tulusad.
- (357) Igal juhul leiab komisjon, et kõnealuste prognooside kohaselt ei käitunud SMAC nii, nagu seda oleks teinud turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja. 2006. aasta prognoosiuuringust ilmneb, et SMACile ei saanud sel ajal olla teadmata asjaolu, et odavlennuettevõtja käitav Angoulême'i-Londoni lennuliini avamine võib kaasa tuua olulise tegevuskahjumi ning sellest tulenevalt olulise vajaduse lisarahastamise järele.
- (358) Vaatamata sellele teabele, mis pidi olema SMACi käsutuses 2008. aasta lepingute sõlmimise ajal, ei pidanud ta vajalikuks nõuda äriplaani koostamist või sellega samase eelneva majandusliku analüüsi läbiviimist Ryanairi ja AMSiga sõlmitavate lepingute kohta, et majanduslikult kinnitada otsust võetavate kohustuste kohta.

⁽¹⁸¹⁾ Vt näiteks Üldkohtu 19. oktoobri 2005. aasta otsus kohtuasjas T-318/00: Freistaat Thüringen vs. komisjon, (EKL, lk II-4179), punkt 125.

⁽¹⁸²⁾ Kõnealuse uuringu teostas Lennujaamasteenuste kohaliku majandamise nõunike kogu (Alliance ELSA).

- (359) Ryanairi väitel ei saa äriplaani puudumist ametliku uurimismenetlusega hõlmataivate lepingute sõlmimise hetkel käsitada mittevastavusena turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.
- (360) Mis puudutab äriplaani või üldisemalt mis tahes mõõdetavaid andmeid hõlmava kulude-tulude analüüsi puudumist enne lepingu sõlmimist, siis seda tuleb käsitada olulise tegurina, mis annab tunnistust mittevastavusest turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. See kehtib kõnealuse juhtumi puhul seda enam, et Angoulême'i lennujaama käitajal oli enne 2008. aasta lepingute sõlmimist olemas teave, mis võimaldas kahtluse alla seada odavlennuettevõtja käitatava Londoni lennuliini avamise lepinguga seotud majandusliku kasumlikkuse.
- (361) Komisjon peab seejuures vajalikuks märkida, et Prantsusmaa ei esitanud ühtegi tõendit, mis annaks tunnistust sellest, et lennujaama käitaja teostas 2008. aasta lepingute sõlmimisel riskianalüüsi seoses tekkida võivate tuludega. Vastupidi, Prantsusmaa väitel juhindus SMAC otsuse tegemisel vaid soovist tagada Angoulême'i lennujaama tegevus ning juhindus piirkondliku arenguga seotud eesmärgist. Samas on see asjaolu täiendav tunnistus selle kohta, et 2008. aasta lepingute sõlmimisel Ryanairi ja AMSiga ei lähtunud esmajoonel tulususe väljavaadetest.
- (362) Komisjon leiab, et neid järeldusi kinnitab tema hinnang selle kohta, milline oleks olnud turutingimustes tegutseva ettevõtja teostatud kulude-tulude analüüs 2008. aasta lepingute kohta.
- (363) Selleks viis komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel läbi oma analüüsi, tuginedes üksnes 2008. aasta lepingute täiendavatele kuludele ja tuludele, nii nagu oleks neid eelnevalt uute suuniste kohaselt hinnanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Püstitatud eeldused ja analüüsi tulemused on toodud allpool.
- (364) Komisjon peab asjakohaseks märkida seoses selle analüüsiga, et pärast uute suuniste vastuvõtmist paluti nii Prantsusmaal kui ka huvitatud isikutel esitada oma märkused kõnealuste suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes (vt põhjendused 8 ja 9). Ei Prantsusmaa ega huvitatud isikud ei esitanud sisulisi vastuväiteid komisjoni lähenemisviisi suhtes, mille kohaselt ei ole võimalik määratleda asjakohaseid võrdlusaluseid, et välja selgitada lennujaamade poolt lennuettevõtjatele osutatud teenuste usaldusväärsed turuhinnad, kuivõrd kõige asjakohasem kriteerium lepinguosaliste vaheliste kokkulepete hindamiseks on nende täiendava kasumlikkuse eelanalüüs.
- a) Ajavahemik
- (365) Hinnates oma huvi sõlmida lennujaamateenuste leping ja/või turundusteenuste leping, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja valinud hindamisel kestuseks kõnealuste lepingute kehtivusaja või igas lepingus eraldi sätestatud ajavahemiku. Teisiti öeldes oleks ta hinnanud täiendavaid kulusid ja tulusid lepingute kohaldamise kestel.
- (366) Pikema perioodi valimine ei oleks põhjendatud. Lepingu sõlmimise kuupäeval ei oleks turumajanduse tingimustes tegutsev kaalutlev ettevõtja saanud arvestada lepingute samadel või muudel tingimustel pikendamiseга nende lõppemisel. Seejuures tuleb arvestada, et piisavalt informeeritud käitaja on teadlik sellest, et odavlennuettevõtjad, nagu Ryanair, on tuntud oma tegevuse väga dünaamilise arendamise poolest ja sagedaste lennuühenduste avamise ja sulgemise või lennumahtude suurendamise ja vähendamise poolest, mis võimaldab neil turu muutumisega kohaneda.
- (367) Samuti tuleb märkida, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel ei võetud arvesse asjaolu, et Ryanair ei käitanud teatud lennuliini kogu 2008. aasta lepingutes ettenähtud perioodi kestel, kuna see asjaolu ei olnud lepingute sõlmimise ajal teada ega prognoositav.
- (368) Järgnevalt vaatleb komisjon Ryanairi ja AMSiga sõlmitud 2008. aasta lepingutes toodud eeldusi reisijate arvu ning täiendavate kulude ja tulude seisukohalt, lähtudes püstitatud hüpoteesidest, ning esitab seejärel kokkuvõtte kõnealuste lepingute kohta.
- b) Täiendav reisijate arv ja prognoositav lendude arv
- (369) Komisjoni tehtud analüüs põhineb täiendaval lennuliikluse mahul (teiste sõnadega lisanduval reisijate arvul), mida SMACi asemel Angoulême'i lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja sai 2008. aasta lepingute sõlmimisel prognoosida. See tähendab, et määratakse kindlaks reisijate arv, mida Angoulême'i lennujaama käitaja võis eeldada 2008. aastal, pärast Ryanairi käitatava Angoulême'i-Londoni liini avamist lepingu kehtivusaja jooksul.

- (370) Hinnanguline suurenev lennuliikluse maht määrati kindlaks lennujaamateenuste lepingus ja turundusteenuste lepingus toodud Angoulême'i-Londoni liini lennuühenduste arvu ja lennusageduse põhjal ning sellest tuletatud lendude aastase koguarvu põhjal.
- (371) Lisaks sellele võttis komisjon arvesse Ryanairi kasutatud lennukite mahutavust, tegemist oli lennukitega Boeing 737–800, milles oli 189 istekohta.
- (372) Komisjon võtab seega aluseks eelduse, et lendude täituvuse määr on 85 %. Tegemist on Ryanairi jaoks soodsa eeldusega, sest 85 % täituvuse määra loetakse kõrgeks. See täituvuse määr on seejuures veidi kõrgem Ryanairi võrgustiku keskmisest täituvuse määrast⁽¹⁸³⁾ ja kõrgem või võrdne täituvuse määraga, mida Prantsusmaa kasutas eri lepingute osas tehtud kulude-tulude analüüsi rekonstruktsioonis. Samas leiab komisjon, et seda kõrget täituvuse määra on võimalik kasutada, isegi arvestades, et tegemist on kõrge määraga, et näidata turundusteenuste positiivset mõju eri lepingutega hõlmatud lennuliinide sageduse mõjutamisel ning võttes arvesse, et puuduvad muud tegurid, mis iseloomustavad kõnealuste teenuste prognoositavat mõju täituvuse määrale.

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

c) Täiendavad tulud

- (373) Analüüsiga hõlmatud 2008. aasta lepingute puhul määras komisjon kindlaks täiendavad tulud, see tähendab tulud, mis on seotud selle tehinguga, nii nagu seda oleks prognoosinud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.
- (374) „Ühise kassa” põhimõtet kohaldades leiab komisjon, et arvesse tuleb võtta nii lennundusega seotud kui ka lennundusega mitteseotud tulusid.
- (375) Lennundusega seotud tulud hõlmavad erinevaid lennuettevõtja poolt lennujaama käitajale makstavaid tasusid, nagu:
- maandumistasu, st teatud summa iga lennukorra eest,
 - reisijatasu, st teatud summa iga reisija eest,
 - maapealse teenindamise tasu, mis on kindlaksmääratud suurusega tasu iga lennukorra eest ja mis kajastub lennujaamateenuste lepingus.
- (376) 2008. aasta lepingutes määrati otseselt kindlaks reisijatasu ja maandumistasu summad. Lennujaamateenuste lepingu artikli 7.1 kohaselt määratakse reisijatasu suurus kindlaks Angoulême'i lennujaama kohaldatavate hindade alusel. Samas on lennujaamateenuste lepingu artiklis 7.3 nähtud ette kolme esimese aasta jooksul kohaldatavad allahindlused. Kõnealuste allhindluste suurus esimesel aastal on 57,25 %, mis vastab summale 1,18 eurot, teisel aastal 48 %, mis vastab summale 1,44 eurot ja kolmandal aastal 24 %, mis vastab summale 2,10 eurot. Lisaks sellele on kõnealuse lepingu artiklis 7.2 märgitud, et maandumistasu suurus on 252,29 eurot maandumise eest. Seega kasutati analüüsi läbiviimisel kõnealuseid lepingus sätestatud summasid.
- (377) Lisaks sellele on lennujaamateenuste lepingu artiklis 7.4 sätestatud, et maapealse teenindamise tasu suurus esimese aasta jooksul on 195 eurot. Samuti on kindlaks määratud, et selle tasu suurus teisel aastal suureneb 245 euroni. Komisjon kasutas oma analüüsi käigus neid summasid.
- (378) Selleks et arvutada kõnealusest kolmest lennujaamatasust saadavat tulu, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis lepingu puhul eeldada, kasutas komisjon prognoositud lennukordade arvu (maandumistasude ja maapealse teenindamise tasude puhul) ning prognoositud täiendavate reisijate arvu (reisijatasude puhul), mis määrati iga lepingu kohta, ning korrutas saadud väärtused tasu summaga ühiku kohta, nagu on määratud kindlaks eespool.
- (379) Lennundusega mitteseotud tulud on tavaliselt peaaegu proportsionaalsed reisijate arvuga. Parklate, toitlustuskohtade ja muude lennujaamas asuvate kaubandusettevõtete tegevus sõltub reisijate arvust. See kehtib ka lennujaama käitaja tulude kohta, mis ta saab seoses nende tegevusliikidega. Oluline osa lennundusega mitteseotud tuludest on seotud käitaja ja teiste ettevõtjate tööjõukuludega, samas kui Angoulême'i lennujaama kasutavate reisijate arv on küllaltki väike.

⁽¹⁸³⁾ Vt <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

- (380) Ühe reisija kohta arvutatavate kõnealuste lennundusega mitteseotud täiendavate tulude puhul peab komisjon tõenäoliseks, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja oleks need kindlaks määranud lepingute sõlmimise hetkel, tuginedes lennujaama lennundusega mitteseotud kogutuludele ajavahemikul, mis eelnes vahetult asjaomase lepingu sõlmimisele. Kõnealusel juhul tulenevad lennundusega mitteseotud tulud olulisel määral lennujaama käitaja ja lennujaamas tegutsevate ettevõtjate personalikuludest olukorras, kus reisijate arv on küllalt väike. Prantsusmaa esitatud andmetest nähtub, et üksnes ärilendudega seotud täiendavate lennundusega mitteseotud tulude suurus ulatub [...] euron aastast. Komisjon leiab, et seda hinnangut tuleb pidada realistlikuks.

d) Täiendavad kulud

- (381) Täiendavad kulud, mida on eelnevalt võimalik eeldada iga tehingu puhul (mis antud juhul hõlmavad lennujaamasteenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid) ja mida Angoulême'i lennujaama käitajate asemel lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks arvesse võtnud kuuluvad kolme järgmisse liiki:

— turundusteenuste ostmise kulud;

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

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

- (382) Turundusteenuste lepingutega seotud kulude puhul võttis komisjon arvesse turundusteenuste lepingus toodud summasid. Ryanairiga sõlmitud turundusteenuste lepingu artiklis 3.1 on nähtud ette turundusteenuste osutamine 400 000 euro ulatuses esimesel aastal, 300 000 euro ulatuses teisel aastal ja 225 000 euro ulatuses kolmandal aastal. Neid summasid võttis komisjon arvesse turundusteenustega seotud kuludena.

- (383) Samuti nagu lennuliikluse mahu prognooside puhul, ei väljenda hinnangulised turunduskulud tingimata tegelikult makstud summasid, sest teatud lepingute sõlmimisele järgnenud sündmused võisid viia algselt prognoositud summadest kõrvalekaldumisele. Selline olukord tekib juhul, kui leping lõpetatakse ennetähtaegselt. Samas ei tule selliseid sündmusi võtta arvesse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel, kuna need sündmused on hilisemad lepingu sõlmimise kuupäevast. 2008. aasta lepingute kasumlikkuse määratlemisel oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja osutanud lepingu allakirjutamise ajal kokkulepitud summadele.

- (384) Täiendavate investeerimiskulude kohta tuleb märkida, et ühtegi neist ei ole sellises ulatuses välja toodud, et mõni uurimismenetluse käigus ilmnenud asjaolu annaks alust arvata, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks eeldanud teatud investeeringute tegemist seoses käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud lepingutega.

- (385) Selleks et hinnata 2008. aasta lepingute sõlmimise hetkel prognoositavate täiendavate kulude suurust, peab komisjon lähtuma lennujaama käitaja analüüsiandmetest, kuna ta ei saa ise hinnata, mil viisil võib lepingu sõlmimine mõjutada lennujaama erinevaid kuluartikleid.

- (386) Komisjon märgib, et kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond ja SMAC tegid selle hinnangu enne enamiku käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud 2008. aasta lepingute allkirjastamist ning see oli seega kättesaadav nende lepingute sõlmimise ajal.

e) Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute kohta saadud tulemuste tutvustus

- (387) Olles sel viisil määranud kindlaks lepingu puhul kõik täiendavad tulud ja täiendavad kulud, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis ette näha, saab komisjon määrata iga lepingu puhul aasta aastalt kogu 2008. aasta lepingute kehtivuse aja jooksul kindlaks täiendavad arvestatud rahavood (tulud miinus kulud). Need tulemused on toodud allpool.

Tabel 12

2008. aasta lepingutega seotud täiendavad rahavood

	2008	2009	2010	2011	2012
Täituvuse määr	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Reisijaid lennu kohta	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Reisijaid ühe lennukorra kohta	322	322	322	322	322
Lennukordi aprillist oktoobrini	93	93	93	93	93
Reisijaid kokku	29 946	29 946	29 946	29 946	29 946

Tasu määr	2008	2009	2010	2011	2012
Tasu määr ühe lennujaama kasutuskorra kohta	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Maandumistasu ühe lennukorra kohta	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Lennuki maapealse teenindamise tasu ühe lennukorra kohta	195	245	245	245	245

Täiendavad tulud	2008	2009	2010	2011	2012
Reisijatasust saadav tulu	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Maandumistasust saadav tulu	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Lennukite maapealsest teenindamisest saadav tulu	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Lennundusega mitteseotud tulud	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kokku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Täiendavad kulud	2008	2009	2010	2011	2012
Lennukite maapealne teenindamine ja vastuvõtt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>sh personalikulud</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>sh muud kulud</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Turundus	400 000	300 000	225 000	0	0
Kokku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2008	2009	2010	2011	2012
Tulud	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kulud	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tulem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (388) Komisjon märgib, et 2008. aasta lepingute puhul on kõik aastased täiendavad rahavood negatiivsed, nagu on näidatud tabelis 12, ning seda vaatamata Ryanairi jaoks soodsatele hüpoteesidele, millest komisjon lähtus, eeskätt reisijate arvu suurenemise ja täiendavate kulude puhul. Komisjon märgib täiendavalt, et see järeldus kehtib isegi juhul, kui välistada täielikult kõik täiendavad tegevuskulud ja arvestada täiendavate kuludena üksnes turundusteenustega seotud kulusid.
- (389) Seetõttu leiab komisjon, et lepingud, mis SMAC sõlmis 2008. aastal Ryanairi ja AMSiga, annavad viimastele majanduseelse. Kuivõrd see eelis tuleneb asjaomase lennuettevõtjaga sõlmitud lepingute kokkuleppelistest sätetest, on tegemist valikulise eelisega.

9.1.4. Kaubanduse ja konkurentsi mõjutamine

- (390) Kui liikmesriigi antud finantsabi tugevdab mõne ettevõtja seisundit ühendusesiseses kaubavahetuses võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimatinimetatuid pidada ettevõtjateks, keda see abi mõjutab. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt⁽¹⁸⁴⁾ on selleks, et meede kahjustaks või ähvardaks kahjustada konkurentsi, piisav, kui abisaaja konkureerib teiste äriühingutega konkrentsile avatud turgudel.
- (391) Alates lennutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi jõustumisest 1. jaanuaril 1993⁽¹⁸⁵⁾ võivad Euroopa Liidu lennuettevõtjad vabalt käitada Euroopa Liidu sisesid lennuliine ja saada kasu sellest, et lubatud on piiramatu kabotaaž. Kohtuotsuses on sätestatud, et „kui ettevõtja tegutseb sektoris, kus toimub reaalne konkrents eri liikmesriikide tootjate vahel, võib igasugune riigiasutuste abi sellele ettevõtjale kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust ja ohustada konkurentsi, kuivõrd tema hoidmine turul ei lase konkureerivatel ettevõtjatel oma turuosa suurendada ja vähendab nende võimalusi ekspordi suurendamiseks”⁽¹⁸⁶⁾.
- (392) Antud juhtumi puhul tuleb märkida, et kõnealused meetmed võisid vähendada teatud lennuliini käitamiskulusid ning sundida lennuettevõtjatel oma lennuliine ühest lennujaamast teise üle viima. Seetõttu leiab komisjon, et kõnealused meetmed kahjustasid konkurentsi ja Euroopa Liidu liikmesriikide vahelist kaubandust.

9.1.5. Otsus abi olemasolu kohta

- (393) Võttes arvesse eespool toodud kaalutlusi, leiab komisjon, et Ryanair ja AMS said 2008. aasta lepingute tulemusel riigiabi.

9.2. Kokkusobivus siseturuga

- (394) Kõnealuste meetmete puhul on tegemist tegevusabiga. Seetõttu võib neid kuulutada siseturuga kokkusobivaks vaid erakorraliste ja nõuetekohaselt põhjendatud asjaolude korral.
- (395) Lisaks sellele tuleneb Euroopa Kohtu kohtupraktikast⁽¹⁸⁷⁾, et Prantsusmaa ülesanne on näidata, millisele õiguslikule alusele tuginedes võiks kõnealust abi käsitada siseturuga kokkusobivana, ning tõendada, et kokkusobivuse tingimused on täidetud. Komisjon palus Prantsusmaal menetluse algatamise otsuses näidata ära kokkusobivuse võimalikud õiguslikud alused ning kontrollida, kas kohaldatavad kokkusobivuse tingimused on täidetud, eriti olukorras, kus kõnealust abi tuleb käsitada uute lennuliinide avamiseks antava starditoetusena. Samas ei ole Prantsusmaa kunagi väitnud, et vaadeldavate meetmete näol on tegemist siseturuga kokkusobiva starditoetusega ning ei ole samuti toonud välja teisi õiguslikke aluseid ega põhjendusi, mis võimaldaksid kuulutada kõnealuse abi siseturuga kokkusobivaks. Lisaks sellele ei ole ka ükski huvitatud kolmas isik toonud välja asjaolusid, mis võiksid tõendada kõnealuse abi kokkusobivust siseturuga.
- (396) Komisjon peab siiski vajalikuks välja selgitada, millises ulatuses võiks kõnealuse abi kuulutada siseturuga kokkusobivaks, võttes arvesse, et see toetab uute lennuliinide avamist.

⁽¹⁸⁴⁾ Üldkohtu 30. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest vs. komisjon (EKL lk II-717).

⁽¹⁸⁵⁾ Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2407/92, 23. juuli 1992, lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1); nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92, 23. juuli 1992, ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8); nõukogu määrus (EMÜ) nr 2409/92, 23. juuli 1992, pilethindade ja lastitariifide kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 15).

⁽¹⁸⁶⁾ Vt eelkõige Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia vs. komisjon (EKL 1991), lk I-1603.

⁽¹⁸⁷⁾ Vt Euroopa Kohtu 28. aprilli 1993. aasta otsus C-364/90: Itaalia vs. komisjon (EKL, lk I-2097), punkt 20.

- (397) Sellega seoses on uutes suunistes sätestatud: „Lennuettevõtjatele antava stardiabi puhul kohaldab komisjon käesolevate suuniste põhimõtteid kõigi teatatud stardiabimeetmete suhtes, mille kohta ta peab võtma vastu otsuse, alates 4. aprillist 2014, isegi kui meetmetest teatati enne nimetatud kuupäeva. Vastavalt ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitlevale komisjoni teatisele kohaldab komisjon lennuettevõtjatele antava ebaseadusliku stardiabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju. Nii ei kohalda ta käesolevate suuniste põhimõtteid ebaseadusliku stardiabi suhtes, mida anti lennuettevõtjatele enne 4. aprilli 2014”⁽¹⁸⁸⁾.
- (398) 2005. aasta suunistes on sätestatud: „Komisjon hindab kõikide ilma tema nõusolekuta ja seega asutamislepingu artikli 88 lõiget 3 rikkudes esitatud lennujaama infrastruktuuride rahastamise toetuste ja starditoetuste kokkusobivust käesolevate suuniste alusel, kui abi hakati andma pärast nende suuniste avaldamist Euroopa Liidu Teatajas. Muudel juhtudel teeb ta seda eeskirjade järgi, mida kohaldatai hetkel, mil abi andma hakati”⁽¹⁸⁹⁾.
- (399) 2008. aasta lepingud sõlmiti pärast 2005. aasta suuniste jõustumist, mis moodustavad nende lepingute suhtes kohaldatava õigusliku aluse.
- (400) Seejuures on 2005. aasta suuniste punktis 27 täpsustatud, et lennuettevõtjatele antava tegevusabi (näiteks starditoetuse) võib kuulutada ühisturuga kokkusobivaks üksnes erandkorras ja rangetel tingimustel Euroopa vähem soodsates piirkondades, st piirkondades, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis a sätestatud erandit, ning äärepoolseimates ja väikese rahvastikutihedusega piirkondades.
- (401) Kuivõrd Angoulême'i lennujaam ei asu sellises piirkonnas, ei saa seda erandit tema suhtes kohaldada.
- (402) Komisjon märgib, et ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik ei ole tõendanud kõnealuste meetmete siseturuga kokkusobivust ei 2005. aasta suuniste alusel ega mingil muul alusel.
- (403) Kuivõrd 2005. aasta suuniste punktis 79 toodud kriteeriumid starditoetuse kohta on kumulatiivsed, peab komisjon vajalikuks vaadelda vastavust kõnealuste suuniste punkti 5.2 alapunktides i ja k sätestatud kriteeriumidele.
- (404) Seoses alapunktis i sätestatud kriteeriumiga (elujõulisust tõendav äriplaan ja analüüs uue liini mõju kohta konkureerivatele liinidele) palus komisjon Prantsusmaal näidata, kas sellised äriplaanid koostati ja esitada sel juhul nende koopiad. Kuid ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik ei teatanud selliste äriplaanide olemasolust. Ryanairi ja AMSi esitatud teabest ilmneb samuti, et äriplaani ei koostatud ka selleks, et näidata kindlaksmääratud perioodi jooksul lennuliini elujõulisust pärast abi andmist. Mitte ükski eelnev 2008. aasta lepingute sõlmimise hetkel lennuettevõtja käsutuses olevatel andmetel põhinev analüüs ei võimalda näidata Angoulême'i ja Londoni Stansted'i lennujaama vahelise lennuühenduse elujõulisust. Seega ei ole täidetud punktis i toodud tingimus.
- (405) Alapunktis k sätestatud kriteeriumi (edasikaebamismenetlused) kohaselt peavad kaebuste esitamise mehhanismid olema sätestatud liikmesriikide tasandil, et vältida diskrimineerimist abi andmisel. Komisjon märgib, et 2008. aasta lepingute sõlmimise hetkel ei olnud sätestatud ühtegi kaebuste esitamise mehhanismi, mis võimaldaks vältida diskrimineerimist starditoetuse andmisel. Seega ei ole täidetud ka punktis k toodud tingimus.

9.3. Kokkuvõte

- (406) Käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud 2008. aasta lepingud, mis SMAC sõlmis Ryanairi ja AMSiga, kujutavad endast siseturuga kokkusobimatut riigiabi.

10. ÜLDINE JÄRELDUS

- (407) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohaselt peab liikmesriik teatama kõikidest kavades abi määramise või muutmise kohta. Asjaspepuutuv liikmesriik ei tohi rakendada kavatsetud meetmeid enne, kui nimetatud menetluse kohta on tehtud lõplik otsus. Käesoleva juhtumi puhul ei ole Prantsuse ametiasutused teatanud ei Angoulême'i lennujaama käitajatele makstud hüvitistest ega 2008. aasta lepingutest. Lisaks sellele anti abi enne, kui komisjon tegi nende kohta lõpliku otsuse.

⁽¹⁸⁸⁾ Uute suuniste punkt 174.

⁽¹⁸⁹⁾ 2005. aasta suuniste punkt 85.

- (408) Eespool toodu valguses leiab komisjon, et Angoulême'i lennujaamale makstud hüvitiste näol on tegemist ebaseadusliku riigiabiga, mis on samas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaselt siseturuga kooskõlas.
- (409) 2008. aasta lepingute alusel seoses Ryanairi ja AMSi tegevusega väljamakstud summade näol on seevastu tegemist ebaseadusliku riigiabiga, mis on siseturuga kokkusobimatu.

11. TAGASINÕUDMINE

- (410) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta otsustab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, kohustada liikmesriiki kõnealuse abi andmise lõpetama või seda abi muutma⁽¹⁹⁰⁾. Nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999⁽¹⁹¹⁾ artiklis 14 on sätestatud: „Kui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada (edaspidi „tagastamisotsus“). Komisjon ei nõua abi tagastamist, kui see on vastuolus ühenduse õiguse üldpõhimõttega”.
- (411) Komisjoni eesmärk asjaomaselt liikmesriigilt siseturuga kokkusobimatu abi tagasinõudmisel on taastada eelnev olukord⁽¹⁹²⁾. Sellega seoses leiab komisjon, et see eesmärk saavutatakse, kui abi saajad maksavad tagasi ebaseadusliku abina saadud summad, kaotades seega konkurentide ees saadud eelise. Sel viisil taastatakse abi andmisele eelnenud varasem olukord⁽¹⁹³⁾.
- (412) Antud konkreetsel juhul ilmneb, et mitte ükski Euroopa Liidu õiguse üldine põhimõte ei ole vastuolus kõnealuse ebaseadusliku abi tagasinõudmisega. Seejuures ei ole Prantsusmaa ega huvitatud isikud esitanud sellega seoses mingeid põhjendusi.
- (413) Seega peab Prantsusmaa võtma kõik vajalikud meetmed selleks, et nõuda Ryanairilt ja AMSilt tagasi 2008. aasta lepingute alusel ebaseaduslikult antud abisummad.
- (414) Tagasinõutavad abi summad määratakse kindlaks järgmiselt. 2008. aasta lepinguid tuleb käsitleda sellisel viisil, nagu oleks nende alusel makstud igal aastal välja võrdne abisumma kogu lepingute kehtivusaja jooksul. Kõik summad arvutatakse välja lähtuvalt prognoositavast täiendavast negatiivsest rahavoost (tulud miinus kulud) tabelis 12 toodud 2008. aasta lepingute sõlmimise hetkel. Need summad vastavad summadele, mis oleks tulnud igal aastal lahutada turundusteenuste hinnast (või mis oleks tulnud liita lennuettevõtjatelt võetavale lennujaamatasule ja maapealse teenindamise tasule), et lepingu nüüdispuhasväärtus oleks positiivne, või teisisõnu, et leping vastaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile.
- (415) Selleks et võtta arvesse Ryanairi ja AMSi poolt 2008. aasta lepingute tulemusena saadud tegelikku eelist, võib osutada vajalikuks muuta eelmises põhjenduses nimetatud summasid lähtuvalt Prantsusmaa esitatud tõendusmaterjalidest, vastavalt i) erinevusele ühelt poolt lennuettevõtja poolt lennujaamasteenuste lepingu alusel tegelikult makstud, st tagantjärele kindlaks tehtud maandumistasu, reisijatasu ja maapealse teenindamise tasu summade ja teiselt poolt (eelnevalt) prognoositud rahavoogude vahel, mis vastavad kõnealustele tuluridadele ja on toodud tabelis 12, ii) erinevusele ühelt poolt Ryanairile ja AMSile turundusteenuste lepingu alusel tegelikult makstud, st tagantjärele kindlaks tehtud reklaamitasude ja teiselt poolt (eelnevalt) prognoositud rahavoogude vahel, mis vastavad kõnealustele kuluridadele ja on toodud tabelis 12.
- (416) Lisaks sellele leiab komisjon, et Ryanairi ja AMSi saadud tegelik eelis on piiratud 2008. aasta lepingute kehtimise ajaga. Pärast kõnealuste lepingute tühistamist ei tehtud Ryanairile ega AMSile enam turundusteenuste eest makseid. Seetõttu muutuvad alltoodud meetodi alusel arvutatavad abisummad 2008. aasta lepingute puhul neil aastatel, kui leping ei kehtinud, nulliks (eeskätt lepingu ennetähtaegsel lõpetamisel või lepingu lõppemisel lepinguosaliste vahelise kokkuleppe alusel).

⁽¹⁹⁰⁾ Euroopa Kohtu 12. juuli 1973. aasta otsus kohtuasjas C-70/72: komisjon vs. Saksamaa (EKL 1973, lk 813), punkt 13.

⁽¹⁹¹⁾ Nõukogu määrus (EÜ) nr 659/1999, 22. märts 1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks, EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.

⁽¹⁹²⁾ Euroopa Kohtu 14. septembri 1994. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-278/92, C-279/92 ja C-280/92: Hispaania vs. komisjon (EKL, lk I-4103), punkt 75.

⁽¹⁹³⁾ Euroopa Kohtu 17. juuni 1999. aasta otsus kohtuasjas C-75/97: Belgia vs. komisjon (EKL, lk I-03671), punktid 64–65.

- (417) Tabelis 13 on toodud asjaspepuutuv teave summade kohta, millest lähtuvalt arvutatakse tagasimakstavad summad. Need summad hõlmavad prognoositavaid täiendavaid rahavoogusid (tulud miinus kulud), mis on määratud kindlaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise teel, kusjuures summasid on vähendatud nende aastate arvel, mil lepinguid tegelikult ei kohaldatud.

Tabel 13

Teave 2008. aasta lepingute alusel makstud tagasimakstavate summade kohta

Meetme abil väljamakstud ligikaudne abisumma (eurodes) ⁽¹⁾					Tagasimakstava abisumma ligikaudne suurus (eurodes) (põhiosa)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	405 630	0	0	0	868 695

⁽¹⁾ Intressi arvutamiseks loetakse abi maksmise kuupäevaks asjaomase aasta 31. detsembrit.

- (418) Nagu on selgitatud eespool, leiab komisjon, et riigiabi eeskirjade kohaldamisel tuleb Ryanairi ja AMSi vaadelda ühe ja sama majandusüksusena ning 8. veebruaril 2008 samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid tuleb vaadelda kui ühtainsat tehingut. Seetõttu leiab komisjon, et Ryanair ja AMS vastutavad solidaarselt ajavahemikul 2008. aasta lepingute alusel saadud abisummade tagasimaksmise eest.
- (419) 2008. aasta lepingute alusel ajavahemikul 2008–2009 tegelikult väljamakstud abisumma ulatub 868 695 euron.
- (420) Prantsuse ametiasutused peavad eespool toodud summa sisse nõudma 4 kuu jooksul alates käesolevast otsusest teatamisest.
- (421) Prantsuse ametiasutused peavad seejuures lisaks sellele lisama abisummadele tagasinõutavad intressid, mida arvestatakse alates kuupäevast, mil abisummad anti ettevõtja käsutusse, see tähendab alates iga abisumma tegeliku väljamakse kuupäevast kuni kõnealuste summade tegeliku tagasimaksmiseni ⁽¹⁹⁴⁾, vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ⁽¹⁹⁵⁾ V peatüki sätetele. Võttes arvesse, et käesoleval juhul on abiga seotud rahavood keerulised ja tekkisid aasta jooksul mitmel erineval kuupäeval või teatud tulude puhul ka pidevalt, leiab komisjon, et tagasimakstavate intresside arvutamisel on lubatav eeldada, et asjaomaste abisummade väljamaksmine toimus aasta lõpul, see tähendab iga asjaomase aasta 31. detsembril.
- (422) Kui liikmesriigil tekivad ettenägematud raskused või ilmnevad asjaolud, mis komisjonil olid märkamata jäänud, võib ta teavitada neist probleemidest komisjoni ja edastada vajalike muudatuste tegemise ettepanekud komisjonile hindamiseks. Sellisel juhul peavad komisjon ja asjaomane liikmesriik tegema raskuste ületamiseks heas usus koostööd, järgides samas rangelt Euroopa Liidu toimimise lepingu sätteid ⁽¹⁹⁶⁾.
- (423) Komisjon palub Prantsusmaal teatada kõikidest käesoleva otsuse elluviimisel tekkivatest probleemidest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Charente'i departemangu, Angoulême'i piirkonna linnade ühenduse ja Braconne Charente'i kommuunide ühenduse poolt Angoulême Brie Champniers' lennujaama käitamise ja arengu rahastamistingimuste kohta 23. mail 2002 sõlmitud kokkuleppe alusel ning Charente'i lennujaamade ühisametiühingu poolt vastavalt Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ja

⁽¹⁹⁴⁾ Vt nimetatud määruse nr 659/99 artikli 14 lõige 2.

⁽¹⁹⁵⁾ Komisjoni määrus (EÜ) nr 794/2004, 21. aprill 2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

⁽¹⁹⁶⁾ Vt Euroopa Kohtu 2. veebruari 1989. aasta otsus kohtuasjas C-94/87, komisjon vs. Saksamaa, EKL lk 175, punkt 9 ja Euroopa Kohtu 4. aprilli 1995. aasta otsus kohtuasjas C-348/93, komisjon vs. Itaalia, EKL lk 673, punkt 17.

SNC-Lavaliniga 22. jaanuaril 2009 sõlmitud allhankalepingu ja 8. augustil 2011 võetud teenindamiskohustuse alusel tehtud maksete näol on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, mida Prantsusmaa andis ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid.

2. Charente'i lennujaamade ühisametiühingu poolt Ryanairile ja Airport Marketing Services'ile lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu (sõlmitud 8. veebruaril 2008) alusel tehtud maksete näol on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, mida Prantsusmaa andis ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid.

Artikkel 2

1. Charente'i departemangu, Angoulême'i piirkonna linnade ühenduse ja Braconne Charente'i kommuunide ühenduse poolt Angoulême Brie Champniers' lennujaama käitamise ja arengu rahastamistingimuste kohta 23. mail 2002 sõlmitud kokkuleppe alusel ning Charente'i lennujaamade ühisametiühingu poolt Angoulême'i kaubandus-tööstuskojaga 22. jaanuaril 2009 sõlmitud allhankalepingu alusel tehtud maksete näol on tegemist riigiabiga, mis on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 sätete kohaselt siseturuga kokkusobiv.

2. Charente'i lennujaamade ühisametiühingu poolt SNC-Lavaliniga 8. augustil 2011 võetud teenindamiskohustuse alusel tehtud maksete näol on tegemist riigiabiga, mis on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 sätete kohaselt siseturuga kokkusobiv, tingimusel, et Prantsusmaa esitab komisjonile andmed, millest ilmneb, et kogu lepingu kehtivusaja jooksul väljamakstud kogusumma ei ületa summat, mis on vajalik üksnes avaliku teenindamisega seotud puhaskulude katmiseks, kusjuures kõnealustest kuludest on maha arvatud lennujaama kaubandusliku arendamise kulud ning on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust.

3. Prantsusmaa edastab komisjonile nelja kuu jooksul pärast Charente'i lennujaamade ühisametiühingu ja SNC-Lavalini vahel 2011. aastal sõlmitud lepingu lõppemist aruande, millest nähtub, et SNC-Lavalinile makstud hüvitissumma, mille puhul on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust, on lepingu kogu kehtivusaja jooksul olnud vastavuses otsuse 2012/21/EL artiklis 5 sätetega.

4. Charente'i lennujaamade ühisametiühingu poolt Ryanairile ja Airport Marketing Services'ile Ryanairiga ja Airport Marketing Services'iga sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu (sõlmitud 8. veebruaril 2008) alusel antud abi on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 3

1. Prantsusmaa on kohustatud artikli 2 lõikes 4 osutatud abisummad abisaajatelt sisse nõudma. Ryanair ja Airport Marketing Services peavad abi tagasi maksma solidaarselt.

2. Tagasimakstavatelt summadelt tuleb tasuda intressi, mida arvestatakse alates kuupäevast, mil need anti abisaajate käsutusse, kuni nende täieliku tagasimaksmiseni.

3. Intressid arvutatakse liitintressina kooskõlas määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükiga ja määrust (EÜ) nr 794/2004 muutva komisjoni määrusega (EÜ) nr 271/2008 ⁽¹⁹⁷⁾.

4. Prantsusmaa tühistab kõik tegemata maksed seoses artikli 2 lõikes 4 osutatud abiga alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.

Artikkel 4

1. Artikli 2 lõikes 4 osutatud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

2. Prantsusmaa tagab käesoleva otsuse täitmise nelja kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest.

⁽¹⁹⁷⁾ Komisjoni määrus (EÜ) nr 271/2008, 30. jaanuar 2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 82, 25.3.2008, lk 1).

Artikkel 5

1. Prantsusmaa esitab komisjonile kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest järgmise teabe:

- a) artikli 3 kohaselt tagasinõutava abi kogusumma;
- b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud meetmete ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;
- c) dokumendid, millega tõendatakse, et abisaajatele on antud korraldus abi tagasi maksta.

2. Prantsusmaa teavitab komisjoni järjekindlalt käesoleva otsuse rakendamiseks võetud riiklike meetmete elluviimisest seni, kuni artikli 2 lõikes 4 osutatud abi on täielikult tagasi makstud. Prantsusmaa esitab komisjoni taotluse korral viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Samuti esitab Prantsusmaa üksikasjalikud andmed abisaajatelt juba tagasi saadud abisummade ja intresside kohta.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 23. juuli 2014

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA

KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/1227,

23. juuli 2014,

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

*(teatavaks tehtud numbri C(2014)5085 all)***(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

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

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

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

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 25. jaanuari 2007. aasta e-kirjaga teatasid Prantsuse ametiasutused Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõike 3 kohaselt komisjonile meetmest, mis on võetud täielikult lennuettevõtjale Ryanair Limited (edaspidi „Ryanair“) kuuluva tütarettevõtja Airport Marketing Services (edaspidi „AMS“) kasuks Ryanairiga sõlmitud turundusteenuste lepingu vormis. Prantsuse ametiasutused teatasid kõnealusest meetmest kui riigiabist. Kuna Prantsuse ametiasutused olid kõnealust meetet juba kohaldanud, registreeris komisjon meetme ebaseadusliku abi nimekirjas numbri NN 12/07 all.
- (2) Prantsuse ametiasutuste taotlusel korraldati komisjoni talitustega töökoosolekud 20. veebruaril 2007 ja 16. juulil 2007.
- (3) 26. veebruari 2007. aasta kirjaga palus komisjon Prantsuse ametiasutustelt täiendavat teavet. Kuna määratud tähtajaks vastust ei saabunud, saadeti Prantsuse ametiasutustele 15. juunil 2007 meeldetuletus. Prantsuse ametiasutused esitasid nõutud teabe 12. juuli 2007. aasta kirjaga.
- (4) 28. novembri 2007. aasta kirjaga teatas komisjon Prantsuse ametiasutustele otsusest algetada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohane ametlik uurimismenetlus.
- (5) Komisjoni otsus menetluse algamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 15. veebruaril 2008 ⁽³⁾. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada kõnealuse meetme kohta märkused.
- (6) 18. detsembril 2007 ja 29. jaanuaril 2008 palusid Prantsuse ametiasutused pikendada tähtaega, mis oli neile määratud märkuste esitamiseks menetluse algamise otsuse kohta. 4. jaanuari 2008. aasta ja 1. veebruari 2008. aasta kirjaga nõustus komisjon pikendama kõnealust tähtaega kuni 28. veebruarini 2008.
- (7) Prantsuse ametiasutuste märkused edastati komisjonile 2. juunil 2008.

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

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

⁽³⁾ ELT C 41, 15.2.2008, lk 11.

- (8) Komisjon sai 25. veebruaril 2008 märkused Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojalt (*chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn*, edaspidi „CCIPB“) ⁽⁴⁾, 14. märtsi 2008. aasta kirjaga ettevõtjalt AMS ⁽⁵⁾, lennuettevõtjalt Ryanair ja Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduselt ning 19. märtsil 2008 lennuettevõtjalt Air France ⁽⁶⁾. Komisjon edastas need märkused Prantsusmaale 11. juuni 2008. aasta kirjaga, andes talle võimaluse neid märkusi kommenteerida.
- (9) 7. juuli 2008. aasta kirjaga teatasid Prantsuse ametiasutused komisjonile, et neil ei ole kolmandate isikute märkuste kohta kommentaare.
- (10) Prantsuse ametiasutuste palvel korraldati 4. novembril 2008 koosolek koos komisjoni talituste ja CCIPB esindajatega. Koosoleku käigus teavitas komisjon Prantsuse ametiasutusi, et ta on kõnealuste lepingute analüüsimisel abi saamiseks pöördunud sõltumatu konsultandi (edaspidi „konsultant“) poole. Konsultant esitas oma aruande 30. märtsil 2011.
- (11) 17. märtsi 2011. aasta kirjaga palus komisjon Prantsuse ametiasutustel esitada lisateavet. 13. aprilli 2011. aasta kirjaga palusid Prantsuse ametiasutused pikendada teabe esitamise tähtaega kuni 1. juunini 2011 ja 6. mai 2011. aasta kirjaga teatas komisjon oma nõusolekust tähtaega pikendada. Prantsuse ametiasutused esitasid oma vastuse 30. mai 2011. aasta kirjaga.
- (12) 11. aprilli 2011. aasta kirjaga palus komisjon Ryanairil esitada täiendavat teavet. Ryanair vastas sellele 31. augusti 2011. aasta kirjaga. Komisjon edastas need märkused 11. oktoobri 2011. aasta kirjaga Prantsusmaale kommentaaride esitamiseks. 21. novembri 2011. aasta kirjaga teatasid Prantsuse ametiasutused komisjonile, et nad ei soovi nende märkuste kohta kommentaare esitada.
- (13) 25. jaanuari 2012. aasta kirjaga teatas komisjon Prantsusmaale otsusest laiendada 2007. aastal algatatud ametlikku uurimismenetlust Pau lennujaama kasutavate lennuettevõtjate ning lennujaama käitaja kasuks võetud mitmesugustele meetmetele. Komisjoni otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 31. märtsil 2012 ⁽⁷⁾. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused kõnealuste meetmete kohta.
- (14) 22. veebruari 2012. aasta kirjaga palus komisjon Prantsuse ametiasutustel esitada lisateavet. 28. veebruaril 2012 palusid Prantsuse ametiasutused pikendada tähtaega, mis oli neile määratud märkuste esitamiseks 25. jaanuari 2012. aasta otsuse kohta, ning komisjoni 22. veebruari 2012. aasta kirjaga esitatud tähtaega. Komisjon nõustus pikendama kõnealuseid tähtaegu kuni 27. märtsini 2012. 29. märtsi 2012. aasta kirjaga esitasid Prantsuse ametiasutused oma vastuse komisjoni 22. veebruari 2012. aasta kirjale ning oma märkused menetluse laiendamise otsuse kohta.
- (15) Menetluse laiendamisega seoses sai komisjon 30. aprillil 2012 märkused CCIPBlt ⁽⁸⁾, 30. aprillil 2012 ettevõtjalt AMS ⁽⁹⁾ ning 30. aprillil 2012 lennuettevõtjalt Ryanair ⁽¹⁰⁾. Komisjon edastas need märkused 31. mai 2012. aasta kirjaga Prantsusmaale kommentaaride esitamiseks. 13. juuni 2012. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa, et ta ei soovi esitada kõnealuste märkuste kohta kommentaare.
- (16) 26. aprilli 2012. aasta kirjaga palus komisjon Prantsuse ametiasutustel esitada lisateavet. Prantsuse ametiasutused esitasid oma vastuse 10. mai 2012. aasta kirjaga.
- (17) 10. aprilli 2013. aasta kirjaga edastas Ryanair komisjonile kaks ettevõtja Oxera koostatud märkust ja professor Damien P. McLoughlini koostatud analüüsi. 3. mai 2013. aasta kirjaga edastas komisjon need dokumendid kommentaaride esitamiseks Prantsuse ametiasutustele. 7. juuni 2013. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa, et ta ei soovi kommentaare esitada.

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

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

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

⁽⁷⁾ ELT C 96, 31.3.2012, lk 22.

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

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

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

- (18) 14. novembri 2013. aasta kirjaga palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet.
- (19) 16. detsembri 2013. aasta kirjaga edastas komisjon konsultandi aruande kommentaaride esitamiseks Prantsuse ametiasutustele. Ettenähtud tähtaja jooksul Prantsusmaa vastust ei saanud.
- (20) 19. detsembril 2013 palus Prantsusmaa pikendada talle 14. novembril 2013 edastatud teabenõudele vastamise tähtaega. Komisjon nõustus pikendama kõnealust tähtaega kuni 23. jaanuarini 2014. Et nimetatud tähtaja jooksul vastust ei saanud, saatis komisjon Prantsusmaale 24. jaanuaril 2014 meeldetuletuse, määrates uueks tähtajaks kümme tööpäeva. Prantsusmaa esitas oma vastuse 6. veebruari 2014. aasta kirjaga.
- (21) Komisjon sai Ryanairilt märkused 20. detsembril 2013, 17. jaanuaril 2014 ja 31. jaanuaril 2014. Need täiendavad märkused edastati Prantsusmaale vastavalt 9. jaanuaril 2014, 23. jaanuaril 2014 ja 4. veebruaril 2014. 29. jaanuari 2014. aasta, 3. veebruari 2014. aasta ja 21. mai 2014. aasta kirjadega teatas Prantsusmaa komisjonile et ta ei soovi märkusi esitada.
- (22) 24. veebruaril, 13. märtsil ja 19. märtsil 2014, pärast seda, kui jõustusid suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta ⁽¹¹⁾ (edaspidi „uued suunised“), palus komisjon Prantsusmaal ja huvitatud isikutel esitada märkused uute suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes. 19. märtsil 2014 esitas Prantsusmaa oma märkused.
- (23) Lisaks sellele avaldati 15. aprillil 2014 *Euroopa Liidu Teatajas* teade ⁽¹²⁾, milles paluti liikmesriikidel ja huvitatud isikutel esitada oma märkused, sealhulgas ka kõnealuse juhtumi kohta, võttes arvesse uute suuniste jõustumist. Ettenähtud tähtaja jooksul esitasid oma märkused ettevõtte Air France, valitsusväline organisatsioon „Transport & Environment“ ning CCIPB. Komisjon edastas need märkused Prantsuse ametiasutustele 28. mai 2014. aasta kirjaga. 6. juuni 2014. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa komisjonile, et ei soovi märkusi esitada.
- (24) 27. veebruari 2014. aasta kirjaga palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. 17. märtsil 2014 palus Prantsusmaa pikendada talle 27. veebruaril 2014 edastatud teabenõudele vastamise tähtaega. Komisjon nõustus pikendama kõnealust tähtaega kuni 27. aprillini 2014. Prantsusmaa esitas oma vastuse 25. aprilli 2014. aasta kirjaga ⁽¹³⁾.
- (25) 16. mai 2014. aasta kirjaga palus komisjon Prantsusmaal esitada lisateavet. Prantsusmaa esitas oma vastuse 6. juuni 2014. aasta kirjaga.

2. ÜLDINE TEAVE LENNUJAAMA KOHTA

- (26) Nagu on märgitud ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses, asub Pau-Pyrénées lennujaam (edaspidi „Pau lennujaam“) Pyrénées-Atlantiquesi departemangus Akvitaania piirkonnas.
- (27) Kõnealuse lennujaama omanik oli algselt riik, kes usaldas selle käitamise kuni 31. detsembrini 2015 avalike teenuste kontsessiooni alusel 12. märtsi 1965. aasta ministereiumidevahelise otsusega (edaspidi „1965. aasta otsus“) CCIPB-le, kõnealusele otsusele lisati tehniline kirjeldus, milles määrati kindlaks riigi ja CCIPB vastavad kohustused. Ministereiumidevahelist otsust ja kontsessiooni tehnilist kirjeldust muudeti hiljem nelja järjestikuse lisakokkuleppega.
- (28) CCIPB kuulub kaubandus-tööstuskodade võrgustikku. Prantsusmaal kujutavad kaubandus-tööstuskodad endast haldusliku iseloomuga avalikke asutusi. Üldjuhul esindab kaubandus-tööstuskoda oma piirkonna kaubanduse, tööstuse ja teenindusega seotud üldhuve. Kaubandus-tööstuskodade ülesanded ja pädevusalad on kindlaks määratud seadusega ning nende üle teostab rahandus- ja taristuministereiumi ning territooriumi planeerimise ja haldamise ministereiumi vahendusel haldus- ja finantsjärelevalvet riik, seejuures tegutsevad kõnealused ministereiumid oma vastavas pädevusalas. Äriseadustiku artiklis R 712–2 on sätestatud: „Piirkondliku kaubandus-tööstuskoja ning kohalike kaubandus- tööstuskodade üle teostab järelevalvet piirkonna prefekt, keda abistab riigi rahandusameti piirkondlik juht.“ Järelevalvet teostav ametkond peab sellest tulenevalt olema teadlik teatud olulistest õigusaktidega kehtestatud otsustest (mis hõlmavad näiteks eelarvet, laenude võtmist, kolmandatele isikutele antavaid tagatisi, võõrandamistingimusi, rahaliste osaluste võtmist või laiendamist tsiviil- või äriettevõtetes jne). Selliste toimingute teostamine on võimalik üksnes juhul, kui neist on teatatud järelevalvet teostavale ametkonnale, kellel on õigus nende toimingute suhtes vastuväiteid esitada. Kaubandus-tööstuskoda juhib vastava piirkonna ettevõtjate esindajate hulgaast valitud kogu.

⁽¹¹⁾ ELT C 99, 4.4.2014, lk 3.

⁽¹²⁾ ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.

⁽¹³⁾ Koos selle kirjaga edastas Prantsusmaa ka CCIPB märkuse, osutades seejuures, et Prantsuse ametiasutused ei nõustu kõnealuses märkuses toodud seisukohaga. Samas kordab see märkus põhijoontes teavet, mille CCIPB oli komisjonile juba varem otse esitanud.

- (29) Pau lennujaama haldamise kohta peetakse eraldi raamatupidamisarvestust, mis on eraldi CCIPB ülejäänud raamatupidamisarvestusest.
- (30) 1. jaanuaril 2007. aastal andis riik kohalike omavalitsuste õigusi ja vastutusalasid käsitleva 13. augusti 2004. aasta seaduse 2004-809 artikli 28 kohaldamise alusel lennujaama omandiõiguse üle kohalike organite ühendusele, Pau-Pyrénées lennujaama ühisametiühingule (edaspidi „ühisametiühing”), mille liikmed on Akvitaania piirkondlik nõukogu, Pyrénées-Atlantiquesi üldnõukogu, Pau Porte des Pyrénées piirkonna linnade ühendus ja 14 kommunide ühendust. Sellega seoses sõlmiti riigi ja ühisametiühingu vahel kokkulepe, mis jõustus 1. märtsil 2007. Kokkulepet muudeti 12. augusti 2009. aasta lisakokkuleppega.
- (31) Lennujaama omanikuks saanud ühisametiühing vahetas kontsessiooni andjana välja riigi. Eespool nimetatud 13. augusti 2004. aasta seaduse artikli 28-VI-2 kohaselt võttis ühisametiühing üle varasemad lepingud, sealhulgas CCIPBga sõlmitud kontsessioonilepingu. Seega oli CCIPB lennujaama käitaja nii enne omandiõiguse üleandmist ühisametiühingule kui ka pärast seda.
- (32) Lennujaam võtab vastu nii tsiviil- kui ka sõjalennukeid. Järgmises tabelis on toodud lennujaama kasutanud reisijate (lahkunud ja saabunud) koguarv aastatel 2000–2013.

Tabel 1

Pau lennujaama lennuliiklus (reisijate arv) ajavahemikul 2000–2013

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

Allikas: Prantsusmaa esitatud andmed ja CCIPB veebisait

- (33) Ryanair alustas tegevust Pau lennujaamas 2003. aasta aprillis. Vaadeldaval ajavahemikul (2003–2011) käitis Ryanair Londoni, Charleroi, Bristol ja Beauvais' lennuliine.
- (34) 2010. aastal langes Ryanairi teostatud lendude arvele ligikaudu 16 % lennujaama reisijate koguarvust. Ryanair lõpetas oma lennud Pau lennujaamast 1. aprillil 2011, pärast lepinguliste suhete lõppemist lennujaamaga.

- (35) Peale Ryanairi on peamine Pau lennujaama kasutatav lennuettevõtja Air France. See lennuettevõtja kasutab enamikku Pau lennujaamast lähtuvaid lennuliine ja hõlmab suurema osa kõnealuse lennujaama lennuliiklusest (ligikaudu 80 % reisijatest).
- (36) Vaadeldaval ajavahemikul kasutasid lennujaama ka teised lennuettevõtjad, eeskätt Air France KLM tütarettevõtja Transavia CV (edaspidi „Transavia”).

3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE TINGINUD MEETMED JA KONSULTANDI ARUANNE

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

3.1. 2005. AASTAL AMSI JA RYANAIRIGA SÕLMITUD LEPINGUD

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

- (38) AMS on Ryanairi tütarettevõtja, kellel on ainulitsents turundusteenuste pakkumiseks Ryanairi veebisaidil www.ryanair.com. AMSiga sõlmitud interneti vahendusel osutatavate turundusteenuste lepingus (edaspidi „2005. aasta turundusteenuste leping”), millest Prantsusmaa on komisjonile teatanud, on sätestatud: „Käesoleva lepingu aluseks on Ryanairi kohustus käitada igapäevast lennuliini Pau ja Londoni (Stansted) vahel” (artikkel 1). Turundusteenuste lepingu eesmärk on „määrata kindlaks tingimused, mille kohaselt Airport Marketing Services osutab CCIPB-le spetsiifilisi turundusteenuseid, mille eesmärk on edendada mitmesugust turismivaldkonna tegevust ja äritegevust Pau ja Béarni piirkonnas”, ning lepingus on sätestatud, et „käesoleva lepingu alusel osutatavate turundusteenuste põhivahendiks on veebisait <http://www.ryanair.com>, mis võimaldab teenuseid otseselt suunata odavlennuettevõtja Ryanair võimalikele klientidele.” (artikkel 1.1).
- (39) 2005. aasta turundusteenuste lepingus on määratud kindlaks tingimused, mille kohaselt AMS osutab teatud reklaamiga seotud teenuseid Ryanairi veebisaidil⁽¹⁴⁾. Kõnealused teenused on järgmised:
- „vastav ruum veebisaidil <http://www.ryanair.com> Pau sihtkohaga seotud lehel, mahuga viis (5) 150 sõnalist lõiget rubriigis „Airport marketing Services Top Five Things To Do” (viis asja, mida ei tohi jätta tähelepanuta Paus) (ühe lõigu hind aastas hinnakirja kohaselt 20 000 eurot);
 - vastav ruum veebisaidil <http://www.ryanair.com> Pau sihtkohaga seotud lehe paremas servas paikneval ribal, kuhu paigutatakse üks (1) link CCIPB määratud veebisaidile (ühe lingi hind aastas hinnakirja kohaselt 15 000 eurot);
 - vastav ruum veebisaidil <http://www.ryanair.com> Pau sihtkohaga seotud lehel rubriigis „Top Five Things To Do”, kuhu paigutatakse seitse (7) linki CCIPB määratud veebilehtedele (ühe lingi hind aastas hinnakirja kohaselt 10 000 eurot);
 - „45 (neljakümne viie) päeva kestel aastas veebisaidil <http://www.ryanair.com> ingliskeelsel avalehel kuvatav link CCIPB määratud veebisaidile (ühe päeva hind aastas hinnakirja kohaselt: 6 000 eurot) (artikkel 3).”
- (40) Kõnealuse lepingu kohaselt kohustus CCIPB igal aastal kogu lepingu kehtivuse aja jooksul maksuma AMSile 437 000 euro suuruse summa.

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

- (41) Ryanairiga sõlmitud lennujaamasteenuste lepingus (edaspidi „2005. aasta lennujaamasteenuste leping”) on kindlaks määratud tingimused, mille kohaselt võimaldatakse lennuettevõtjal kasutada Pau lennujaama taristuid, eeskätt hõlmab leping maapealseid teenuseid ja ruumide kasutamise võimaldamist. Leping hõlmab 2003. aasta aprillis käivitatud lennuliini London Stansted-Pau. Kõnealune leping asendas 28. jaanuaril 2003. aastal sõlmitud esialgse lepingu, mille Pau halduskohus tühistas 3. mail 2005. aastal.
- (42) Kõnealuse lepingu eesmärk on „määrata kindlaks töökorralduslikud ja rahalised tingimused, mille kohaselt Ryanair kohustub korraldama ja tagama lennujaama suunduvaid ja sealt väljuvaid rahvusvahelisi ärilende. Lisaks sellele [...] on lepingus sätestatud Ryanairile lennujaama võimaldatavate teenuste osutamise tingimused seoses maandumise, nõutava toega ja muuga” (artiklid 1.1 ja 1.2).

⁽¹⁴⁾ <http://www.ryanair.com>

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

3.2. KONSULTANDI ARUANNE

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

3.2.1. RYANAIRI JA AMSIGA SÕLMITUD TURUNDUSTEENUSTE LEPINGUD

- (45) Konsultandi aruandes on kokku võetud kõik CCIPB ning Ryanairi ja AMSi vahel sõlmitud Pau lennujaama turundusteenuste lepingud aastatel 2003–2008, millest üksnes 2005. aasta lepingute suhtes otsustati algatada menetlus.
- (46) Konsultant tegi järgmist:
- kontrollis, kas turundusteenuste lepingus kindlaksmääratud turundusteenuste hinnad olid vastavuses AMSi veebisaidil (<http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>) toodud hindadega. Konsultandi väitel olid AMSi veebisaidil toodud hinnad vastavuses 2005. aasta turundusteenuste lepingus sätestatud hindadega;
 - analüüsis AMSi esitatud arvetel olevate summade seost Ryanairi tegevusaktiivsusega Pau lennujaamas. Konsultandi väitel tunduvad turundusteenuste eest tasutud hinnad olevat vastavuses toimunud lendude arvu muutustega;
 - võrdles teenuseid, mida AMS osutas CCIPB-le, teiste interneti vahendusel üldiselt kättesaadavate ja lähedastel tingimustel osutatud turundusteenustega.
- (47) Konsultant seadis kahtluse alla CCIPB huvi sõlmida sellistel tingimustel turundusteenuste ostmise leping, tuues välja järgmised põhjused. Esiteks on Ryanairi veebisait eeskätt sait lennupiletite ostmiseks ning tegemist ei ole turismireise müüva üldise veebisaidiga. Konsultandi väitel tundub Ryanairi veebisait olevat eeskätt võrreldav teiste lennuettevõtjate saitidega, millel pakutakse tasulist reklaami küllalt vähe ning kus reklaamijateks ei ole lennujaamad. Teiseks märgib konsultant, et lennujaamad ei ole võrreldavad lennuettevõtjate, nagu Ryanair, veebisaitidel võimalike reklaami esitavate teiste ettevõtjatega, sest lennujaama Ryanairi reisijatele osutatavad teenused on lahutamatult seotud Ryanairi enda osutatavate teenustega, erinevalt lisateenustest, nagu majutuse või autorendi pakkumine. Ja lõpuks seab konsultant üldises plaanis kahtluse alla lennujaamade tegevuse ratsionaalsuse, kui nad kulutavad oma raha lennuettevõtjate heaks, meelitades kliente nende lendudele, samas kui selle tulemusena lisanduvad reisijad suurendavad otseselt kõnealuste lennuettevõtjate kasumit.
- (48) Neil põhjustel leiab konsultant, et lennujaamal on vaid vähene majandushuvi avaldada reklaami Ryanairi veebisaidil.
- (49) Teiselt poolt väidab konsultant, et isegi kui selline huvi on olemas, ei ole ei lennujaam ega Ryanair selle ulatust kunagi analüüsinud. Konsultant märgib samuti, et turundust hõlmav teave Ryanairi veebisaidil on küllalt lühike ja lihtsakoeline ning kui seda reklaami oleks hinnatud tõhusaks (kas lennujaam või Ryanair), oleks tehtud investeeringuid selle reklaami kvaliteedi ja kujunduse parandamiseks. Konsultant järeldab nimetatud asjaoludest lähtuvalt, et turundusteenuste kaubanduslik väärtus ei ole lepinguosaliste jaoks olulise tähtsusega.
- (50) Seevastu võiks lendude sihtkoha piirkond konsultandi arvates tõhusalt kasutada reklaamiteenuseid, mis innustavad Ryanairi kliente veetma piirkonnas rohkem aega või suurendama kohal viibides tarbimist. Sellele vaatamata on konsultant seisukohal, et CCIPB ja Ryanairi või tema tütarettevõtja vahel sõlmitud leping ning piirkonna saadavad võimalikud eelised tuleks jätta lepingu analüüsist välja.
- (51) Konsultandi väitel tõstatab vastuolu turundusteenuste turu väga muutliku iseloomu ja AMSi kohaldatava fikseeritud hindadega hinnakirja vahel küsimuse kõnealuse ettevõtte tegevuse tegelikest eesmärkidest. Ryanairi väitel on AMSiga sõlmitud leping vabatahtlik ja lennujaama käitajad ei oleks kaubandusliku väärtuse puudumisel seda sõlminud. Konsultant tõstatab siiski küsimuse surve kohta, mida Ryanair avaldas läbirääkimiste käigus lennujaamale seoses lennuliinide käitamisega, seda eriti olukorras, kus mitmed lähedal asuvad lennujaamad (Pau puhul näiteks Tarbesi ja Biarritzi lennujaam) on Ryanairi lendude vastuvõtmisel Pau lennujaamaga konkureerivas olukorras.

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

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

3.2.2. TRANSAVIAGA SÕLMITUD TURUNDUSTEENUSTE LEPINGUD

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

3.2.3. LENNUJAAMATEENUSTE LEPINGUD

- (54) Konsultant analüüsis CCIPB ja eri lennuettevõtjate (sh Ryanair, Air France ja Transavia) vahel aastatel 2003–2005 sõlmitud lennujaamasteenuste lepinguid.
- (55) Konsultant väitis lennujaamasteenuste hindade kujunemise kohta järgmist: reguleeritud tasud (valgustustasu, maandumistasu, parkimistasu ja reisijatasu) tulenevad kõikide lennuettevõtjate suhtes kohaldatavast hinnakirjast. Kõik lennujaamatasude määrad vaadatakse igal aastal läbi, arvestades maksumäära, mille suurus määratakse kindlaks lennujaama majanduslikus nõuandekomisjonis toimuvate läbirääkimiste käigus. Konsultandi väitel ei ole reguleeritud tasude puhul seega võimalik kehtestada eri lennuettevõtjatele erinevaid hindu.
- (56) Reguleerimata tasude suurus (lennujaama tugiteenuste eest) on konsultandi väitel aga eri lennuettevõtjate puhul erinev ja sõltub kahepoolsetest äriläbirääkimistest.
- (57) Konsultant viis läbi reguleerimata teenustasude võrdluse Ryanairi makstud tasude ja samade teenuste eest teiste lennuettevõtjate (Air France ja Transavia) makstud tasude vahel. Kõnealuse võrdluse puhul on võetud arvesse nii osutatud teenuste laadi kui ka kohaldatud hinda.
- (58) Konsultant tõdes, et nimetatud kahe lennuettevõtjaga sõlmitud lepingu tingimusi on järgitud ning et eri lennuettevõtjatele osutatavate teenuste laad on reaalselt erinev. Kõige suuremas mahus osutatakse teenuseid lennuettevõtjale Air France. Samas kohaldatakse Ryanairi suhtes kindlasummalisi tasusid, mis on madalamad kui Transavia makstav tasu (Ryanairi lendude maht on aga suurem).
- (59) Kokkuvõttes leiab konsultant, kes võrdles Ryanairi ja Transavia suhtes võrreldavate teenuste eest kohaldatavaid kindlasummalisi tasusid ja Air France'i suhtes kohaldatavaid hindu, et Ryanairi makstav tasu ([...]) (*) eurot) on madalam kui Air France'i suhtes kohaldatav hind ([...]) eurot) või Transavia suhtes kohaldatav hind ([...]) eurot). Ryanairi makstav tasu moodustab [...] % teiste lennuettevõtjate makstavast hinnast.
- (60) Prantsusmaa väitel ei võeta konsultandi teostatud võrdluses reguleerimata lennujaamasteenuste puhul asjakohaselt arvesse CCIPB peetud mitmete läbirääkimiste tulemusi. Prantsusmaa toob välja mõned kehtestatud hindu põhjendavad asjaolud, eeskätt asjaolu, et Ryanair ei kasuta teatud Air France'ile osutatavaid teenuseid.

4. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE LAIENDAMISE OTSUSE TINGINUD MEETMED

- (61) Komisjon pidas vajalikuks laiendada ametlikku uurimismenetlust kõikidele CCIPB ning AMSi ja Ryanairi vahel sõlmitud lepingutele ajavahemikul, mil Ryanair tegutses Pau lennujaamas (2003–2011), et selgitada välja, kas lepingud, mille CCIPB sõlmis Ryanairi ja AMSiga, sisaldavad riigiabi.
- (62) Komisjon otsustas samuti laiendada ametlikku uurimismenetlust lepingule, mille CCIPB sõlmis 23. jaanuaril 2006 lennuettevõtjaga Transavia, ning mitmesugustele maksetele, mis avaliku sektori asutused tegid lennujaamale vaatlusalusel ajavahemikul ja mille loetelu Prantsusmaa esitas komisjonile 30. mai 2011. aasta kirjaga.
- (63) Kõnealuseid meetmeid on täpsustatud allpool punktides 4.1–4.3.

(*) Konfidentsiaalne informatsioon

4.1. CCIPB NING RYANAIRI JA AMSI VAHEL SÕLMITUD LEPINGUD

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

4.1.1. 28. jaanuari 2003. AASTA LEPING

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

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

- a) „osutama või vahendama lennujaama terminali-/taristuteenuseid osas, mida on üksikasjalikumalt kirjeldatud lepingu A lisas;
- b) täitma avalike suhete ja turunduse valdkondadega seotud ülesandeid, mida on täpsemalt kirjeldatud lepingu B lisas;
- c) maksta Ryanairile pärast lepingu allkirjastamist kaheksakümne tuhande (80 000) euro suuruse kokkuleppelise summa uue liini käivitamise eest;
- d) võttes arvesse reklaami, millest Pau lennujaam saab kasu tänu CCIPB-le pakutavatele võimalustele avaldada linke Ryanairi veebisaidil, ajakirjanduses avaldatavat reklaami seoses Pau lennujaamast väljuvate ja sinna suunduvate lennuliinide madalate hindadega ja teisi võimalusi, nagu Ryanairi levitatav raadio- ja telereklaam ning välisreklaam, maksta Ryanairile osutatud teenuste eest üheteistkümne (11) euro suuruse summa iga Pau lennujaamast välja lennu reisija eest igakuiste maksetena kokkulepitud kuupäeval ja/või mahaarvamistena summadest, mida Ryanair maksab CCIPB-le vastavalt käesoleva lepingu artikli 2 punkti b sätetele, kusjuures aasta jooksul makstav summa on piiratud neljasaja tuhande (400 000) euroga igapäevaselt osutatavate teenuste eest;
- e) käesolev leping kehtib ainult Pau-Londoni liini suhtes, mille minimaalne maht on üks lend päevas, 364 päeva aastas. Kui Pau-Londoni lennuliini areng võimaldab pakkuda päevas mitu lendu, ei maksa CCIPB sellega seoses mingeid täiendavaid summasid. Kui ühise kokkuleppe alusel avatakse täiendavaid lennuliine Saksamaale, Belgiasse, Iirimaaile või Itaaliasse, vaadatakse käesolev leping üle ja kõnealuste liinide avamisega seoses tasutakse sama suur kaheksakümne tuhande (80 000) euro suurune summa ning kohaldatakse seoses üheteistkümne (11) euro suuruse tasuga iga lennujaamast välja lennu reisija kohta maksimaalset aastast piirmäära nelisada tuhat (400 000) eurot. Iga uue liini avamise puhul sõlmitakse uus leping või koostatakse lisa käesolevale lepingule.”

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2. 2005. AASTA LEPINGUD⁽¹⁷⁾

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁷⁾ Neid lepinguid käsitleti juba menetluse algatamise otsuses, vt 3.1 jagu.

⁽¹⁸⁾ ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

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

- (78) Prantsuse ametiasutuste esitatud teabe kohaselt on pärast 2005. aastat CCIPB ning Ryanairi ja AMSi vahel sõlmitud järgmised lepingud ja lisalepingud:
- 25. septembril 2007 sõlmitud turundusteenuste leping, mille esialgne kestus allkirjastamisest oli viis aastat ja mille kohaselt lepinguosalisel kohustusid „kohtuma CCIPB ja AMSi koostöö jätkumise arutamiseks” hiljemalt kuus kuud enne lepingu esialgse tähtaja lõppemist. Kõnealune edenduskava oli seotud Pau-Charleroi lennuliini käitamisega sagedusega kolm lendu nädalas terve lennuliini käitamise aasta jooksul. Vastutasuks CCIPB määratud veebilingi avaldamise eest Ryanairi veebisaidi Belgia ja Madalmaade avalehtedel (www.ryanair.com) maksab CCIPB AMSile summa, mille suurus on [...] eurot aastas. Lennuliin avati 30. oktoobril 2007. Kõnealust lepingut muudeti 16. juuni 2009. aasta kirjavahetusega, millega määrati reklaamikampaania eest tasutavaks summaks alates 1. jaanuarist 2009 [...] eurot, kusjuures osutatavaid teenuseid ei muudetud.
 - 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingu lisaleping sõlmiti CCIPB 25. septembri 2007. aasta nõustumiskirjaga ning sellega kohaldati 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingus sätestatud tingimusi Pau-Charleroi lennuliini suhtes viie aasta jooksul.
 - 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingu lisaleping sõlmiti CCIPB 17. märtsi 2008. aasta nõustumiskirjaga ning sellega kohaldati 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingus sätestatud tingimusi Pau-Bristoli lennuliini suhtes ühe aasta jooksul.
 - 31. märtsil 2008 sõlmitud turundusteenuste leping ajavahemikuks 16. maist 2008 kuni 13. septembrini 2008, mille kohaselt lepinguosalisel kohustusid „kohtuma CCIPB ja AMSi koostöö jätkumise arutamiseks” hiljemalt kolm kuud enne lepingu esialgse tähtaja lõppemist. Selle lepinguga ettenähtud edendusmeetmed on seotud Ryanairi kohustusega käitada Pau-Bristoli lennuliini sagedusega kolm lendu nädalas lepingu kehtivusaja jooksul. CCIPB määratud veebilingi avaldamise eest Ryanairi Ühendkuningriigi veebisaidi www.ryanair.com avalehel 8 päeva jooksul maksab CCIPB AMSile summa, mille suurus on [...] eurot.
 - 15. juuni 2009. aasta otsusega andis CCIPB oma presidendile loa muuta 2005. aasta turundusteenuste lepingus sätestatud tasu suurust, piirates selle 2009. aasta jaoks [...] euroga, seoses Ryanairi lendude vähendamisega Pau-Londoni lennuliinil 211 lennuni.
 - 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingu lisaleping sõlmiti CCIPB 16. juuni 2009. aasta nõustumiskirjaga ning sellega kohaldati 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingus sätestatud tingimusi Pau-Bristoli lennuliini suhtes 2009. aasta suveperioodi jooksul.
 - 16. juunil 2009 sõlmitud turundusteenuste leping ajavahemikuks 1. aprillist 2009 kuni 24. oktoobrini 2009, mida oli võimalik lepinguosalistel pikendada kolm kuud enne lepingu tähtaja lõppemist. Selle lepinguga ettenähtud edendusmeetmed on seotud Ryanairi kohustusega käitada Pau-Bristoli lennuliini sagedusega kaks lendu nädalas 60 lendu hõlmava kava alusel lepingu kehtivusaja jooksul. Vastutasuks CCIPB määratud veebilingi avaldamise eest Ryanairi Ühendkuningriigi veebisaidi www.ryanair.com avalehel 9 päeva jooksul maksab CCIPB AMSile summa, mille suurus on [...] eurot. Lennuliin peatati 2009. aasta oktoobris;
 - 28. jaanuaril 2010 sõlmitud turundusteenuste leping, „mille esialgne kehtivusaeg algab lepingu allkirjastamise kuupäevast ja lõpeb lennuliinide käivitamisega” ja mida võib „pikendada täiendava üheaastase ajavahemiku võrra”. Selle lepinguga ettenähtud edendusmeetmed on seotud lennuliini Pau-London Stansted käitamisega alates 30. märtsist 2010 sagedusega kolm lendu nädalas vähemalt 220 lennu ulatuses, Pau-Charleroi lennuliini käitamisega alates samast kuupäevast sagedusega kolm lendu nädalas vähemalt 100 lennu ulatuses ja Pau-Beauvais' lennuliini käitamisega alates 2010. aasta aprillist sagedusega kolm lendu nädalas vähemalt 100 lennu ulatuses. Vastutasuks CCIPB määratud veebilingi avaldamise eest Ryanairi Ühendkuningriigi, Belgia, Madalmaade ja Prantsusmaa veebisaidi avalehtedel 25 või 45 päeva jooksul maksab CCIPB AMSile summa, mille suurus on [...] eurot.
- (79) AMSi pakutavad teenused ning nende osutamise rahalised tingimused on toodud erinevate turundusteenuste lepingute artiklis 3. Prantsuse ametiasutuste väitel on AMSile makstavate summade muutused tingitud uute lennuliinide (Charleroi, Bristol) avamise tõttu sõlmitud uutest lepingutest ja esialgsete lennukavade muutmisest eeskätt lennuliini Pau-London Stansted puhul. Pärast pikendatud 30. juuni 2005. aasta ja 25. septembri 2007. aasta lepingute tähtaja lõppemist sõlmiti uus leping, mis hõlmab kõiki käitatavaid lennuliine alates 30. märtsist 2010.

- (80) Prantsuse ametiasutuste väitel ei ole pärast 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingu tähtaja lõppemist 2010. aasta aprillis sõlmitud ühtki uut lennujaamasteenuste lepingut. Pärast seda tähtaega kohaldatakse Ryanairi suhtes ajavahemikul 2010. aasta aprillist kuni 2011. aasta aprillini majandusliku nõuandekomisjoni kinnitatud reguleeritud tasude hinnakirja ning lennukite maaapealse teenindamise osas 2005. aasta lepingus sätestatud hindu, sest läbirääkimised uue lepingu sõlmimiseks ei olnud veel lõppenud. Prantsuse ametiasutused märkisid, et uus leping sõlmiti ainult turundusteenuste kohta.
- (81) Prantsusmaa väitel avati lennujaamasteenuste lepinguga hõlmatud Pau-Londoni, Pau-Charleroi ja Pau Beauvais' lennuliinidest kaks esimest 30. märtsil 2010 ja kolmas 2010. aasta aprillis. Lepingu esialgne kehtivusaja lõpp oli seega 2010/2011 talvise kavas ettenähtud kuupäev. 14. veebruari 2011 kirjas palus CCIPB „seoses sellega, et lepingut ei pikendatud täiendava üheaastase tähtaja võrra” AMSil „võtta teadmiseks, et lepingu kehtivus lõpeb automaatselt 1. aprillil 2011”.
- (82) 30. mai 2011. aasta ja 10. mai 2012. aasta kirjadega esitas Prantsusmaa kokkuvõtte summade kohta, mida CCIPB ja teised avaliku sektori asutused maksid ettevõtjale AMS (ning Ryanairile 28. jaanuari 2003. aasta lepingu alusel) aastatel 2003–2011. Põhjendustes 64–81 osutatud lepingute alusel aastatel 2003–2011 makstud kogusumma oli [4–6] miljonit eurot. Täpsed summad, mis CCIPB ja teised avaliku sektori asutused maksid ettevõtjale AMS (ja Ryanairile), on toodud allpool tabelis 2.

Tabel 2

AMSile ja Ryanairile makstud summad lennuliinide kaupa

(tuhandetes eurodes)

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

Allikas: Prantsusmaa 30. mai 2011. aasta ja 10. mai 2012. aasta kirjad⁽¹⁾.⁽¹⁾ Et 2011. aasta kohta puudub täpne summade jaotumine lennuliinide lõikes, otsustas komisjon jaotada kogusumma eri lennuliinide vahel 2010. aastaga samas proportsioonis.

4.2. CCIPB JA TRANSVIA VAHEL SÕLMITUD LEPING

- (83) 23. jaanuaril 2006 sõlmis CCIPB lepingu lennuettevõtjaga Transavia. Leping sõlmiti tähtajaga kolm aastat ja see jõustus Pau-Amsterdami lennuliini käivitamise kuupäeval 26. aprillil 2006, lepingut oli võimalik pikendada täiendava kaheaastase ajavahemiku võrra. Lepingut pikendati vaikumisi 2009. aasta aprillis, kuid kuulutati kehtetuks 2009. aasta oktoobris, kui Transavia peatas teenuste osutamise.
- (84) Lepinguga nähti ette turundusteenuste osutamise eest 250 000 euro tasumine kahe esimese aasta jooksul, aasta jooksul nähti ette 156 väljuvat lendu. Kui lendude arv jääb väiksemaks kui 156, nähti ette maksete proportsionaalne vähendamine. Kolmandal aastal nähti ette [...] euro suurune tasu iga väljuva lennu reisija eest (kuni aastase ülemmäärani [...]) eurot.
- (85) Lepinguga nähti ette võimalus selle pikendamiseks kahe täiendava aasta võrra, neljanda aasta jaoks nähti ette [...] euro ja viienda aasta jaoks [...] euro suurune tasu iga väljuva lennu reisija eest.
- (86) Lepingu alusel maksis CCIPB Transaviale ajavahemikul 26. aprillist 2006 kuni 29. oktoobrini 2009 osutatud turundusteenuste eest kokku [700 000–900 000] eurot.

4.3. MITMESUGUSTE AVALIKU SEKTORI ASUTUSTE RAHALISED MAKSED PAU LENNUJAAMALE

- (87) 30. mai 2011. aasta kirjaga esitas Prantsusmaa komisjonile kokkuvõtte kõikide toetuste kohta, mis lennujaamale olid võimaldatud riiklikest ressurssidest. Meetmeid, millele otsustati laiendada uurimismenetlust, on kirjeldatud põhjendustes 88–107. Prantsusmaa väitel ei saanud lennujaam mingit riigi toetust või riigiabi, mis oleks olnud mõeldud lennujaama käitamise eelarve tasakaalustamiseks.
- (88) Et hinnata neid toetusi riigiabi valdkonnas kohaldatavate õigussätete valguses, tuleb eristada mitmesuguste avaliku sektori asutuste antud taristutoetusi ja riigi antud toetusi selliste kulude katmiseks, mis on Prantsuse ametiasutuste väitel seotud riiklike ülesannete täitmisega.

Tabel 3

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

(tuhandetes eurodes)

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

Toetuse liik	(tuhandetes eurodes)											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Kokku
Gaz de France				38 (koostoot- misjaam)								38
Pau Pyrénées lennujaama ühisa- metiühing										4 030 (len- nuraja ja val- gustuse re- mont)	100 (lennu- raja ja val- gustuse re- mont)	4 130
Taristuotused kokku (muu kui riiklike kohustuste täitmine)	4 218	5 406	2 150	334		1 610				4 030	100	17 848
Pyrénées Atlantiquesi üldnõuko- gu (võetud laenukapitali tagasi- maksmine)	97	272	113	122	98	77						779
Tehtud investeeringud	3 470	8 656	5 781	1 352	272	2 744	260	315	416	5 419	167	28 852

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

(¹) Lennukite ohutuse ja tulerõrje eest vastutav talitus (Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs, SSLIA).

4.3.1. TARISTUTOETUSED

- (89) Aastatel 2000–2010 sai lennujaam ühisametiühingult, riigilt, mitmesugustelt kohalikelt organitelt, Euroopa Regionaalarengu Fondilt (FEDER) ja ettevõtjalt „Gaz de France” mitmesuguste investeeringute rahastamiseks (terminalid, lennuraja remont, valgustuse remont, kaubajaam, koostootmisjaam jne) makseid (edaspidi „taristutoetused”) kokku 17,8 miljoni euro ulatuses (vt tabel 3 eespool).
- (90) Pyrénées-Atlantiquesi üldnõukogu eraldas lennujaamale 1,895 miljoni euro ulatuses vahendeid kaubaterminali, lennuraja varustuse ja ruleerimisteedega seotud tööde rahastamiseks. Prantsusmaa teatas samuti, et Pyrénées-Atlantiquesi üldnõukogu oli aastatel 2000–2005 maksnud 779 000 eurot lennujaama võetud laenu põhiosa hüvitamiseks. Prantsusmaa täpsustas, et see meede tulenes 5. novembril 1990 kohalike organite ja CCIPB vahel sõlmitud Pau lennujaama rahastamiskava protokollist. Kõnealuse kava kogumaksumus oli 5,680 miljonit eurot ja see hõlmas lennujaama territooriumi ja lennuradade valgustuse nõuetekohaseks muutmise ja terminali laiendamise seotud töid. Kõnealuse protokolliga kohaselt võis kohalike organite poolne rahastamine toimuda lennujaamataristule mõeldud eraldise näol või lennujaama käitaja poolt investeeringute rahastamiseks võetud laenude hüvitamise teel, samuti oli võimalik kaht nimetatud võimalust omavahel kombineerida. Eespool osutatud 779 000 euro suuruse summa näol oli tegemist Pyrénées Atlantiquesi üldnõukogu võetud kohustusega laenukapitali tagasimaksmiseks 1990. aasta protokollil alusel, kusjuures see kohustus lõppes 2005. aastal.
- (91) Akvitaania piirkondlikult nõukogult sai lennujaam neli toetust kokku 4,288 miljoni euro ulatuses kauba- ja reisiterminali ehituse ning ruleerimisteedel tehtavate tööde rahastamiseks.
- (92) Pau-Pyrénées piirkonna linnade ühendus ja ühenduse ametiühing (*Syndicat des Communes et la Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées*) eraldas lennujaamale 3,810 miljonit eurot kauba- ja reisiterminali ehituseks.
- (93) FEDER toetas reisiterminali arendust ja ruleerimisteedel tehtavaid töid 3,687 miljoni euro ulatuses.
- (94) Ka ettevõtja Gaz de France eraldas Pau lennujaamale 2003. aastal 38 000 eurot koostootmisjaama varustuse hankimiseks. Selle toetuse eraldamise ajal oli Gaz de France'i näol tegemist riikliku tööstus- ja kaubandusettevõttega.
- (95) Ja lõpuks rahastas ühisametiühing lennuraja ja valgustuse remonti ning autoparkla laiendamist hõlmavat investeerimiskava 4,130 miljoni euro ulatuses.
- (96) Allpool tabelis 4 on toodud kokkuvõtte eri meetmete kohta, ehk teisisõnu eri õigusaktide kohta, mille alusel anti eespool kirjeldatud lennujaamataristust arendamise toetusi. Tabelis on eri meetmete kohta toodud taristutoetuste eraldamise aeg, rahastatud investeeringute laad ja investeeringute kogukulu, eri meetmete rahastamiseks antud taristutoetuste kogusummad ning ajavahemikud, mille jooksul kõnealused summad eraldati.

Tabel 4

Taristutoetuste aluseks olnud meetmete kokkuvõtte

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

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

Allikas: Prantsusmaa esitatud dokumendid

⁽¹⁾ Sh 450 000 eurot parkla laiendamise eest.

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

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

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

— taristutoetused 2,414 miljoni euro ulatuses.

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

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

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

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

⁽¹⁹⁾ Riiginõukogu 20. mai 1998. aasta otsus „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*” („Sõltumatute lennuettevõtjate ametiühing”) (SCARA).

⁽²⁰⁾ Hiljem koodifitseeritud üldise maksuseadustiku artiklisse 1609w.

⁽²¹⁾ Loomade hukkamine hõlmab eeskätt lindude hukkamist lennukite ja lindude kokkupõrkel, mis võib ohustada lennukite pardal olevate inimeste ja vara ohutust.

⁽²²⁾ Selle ülesande täitmine võib näiteks hõlmata avaliku juurdepääsuga ala ja piiratud juurdepääsuga ala vaheliste piirete paigaldamist ja hooldust ning piiratud juurdepääsuga ala äärtele paigaldatavaid videojärelevalve seadmeid.

⁽²³⁾ Need meetmed hõlmavad eeskätt müravastaseid meetmeid, mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse lennukite trajektoore, samuti ka õhu ja vee kvaliteedi kontrollimist lennujaamade ümbruses.

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

- (102) Teatud konkreetse lennujaama lennujaamamaksu maksavad seda lennujaama kasutavad lennuettevõtjad. Maksu suurus arvestatakse konkreetse lennuettevõtja reisijate arvu ning pardale laaditava kauba või posti kaalu alusel. Lennujaamamaksu tariif ühe reisija või tonni kauba või posti kohta määratakse kindlaks igal aastal iga konkreetse lennujaama kohta, sõltuvalt finantsvahendi abil rahastatavate ülesannete täitmisega seotud prognoositud kuludest.
- (103) Lennujaama käitajad koostavad igal aastal kulude ja lennuliikluse kohta aastaaruande. Selles aruandes on näidatud eelmise aasta lennuliikluse maht, ohutuse ja julgeoleku tagamisega seotud ülesannete täitmise kulud ning lennujaamamaksudest ja kõnealuste ülesannete täitmise rahastamise täiendava finantsmehhanismi kaudu saadud summad. Lisaks sellele hõlmab aruanne liiklusemahtu ning ohutuse ja julgeoleku tagamisega seotud ülesannetega seotud kulude ja tulude prognoose jooksva aasta ja kahe järgneva aasta kohta. Haldusasutused, kellel on õigus korraldada koha peal kontrolli, kontrollivad esitatud aruannete õigsust. Sellest lähtuvalt määratakse ministeeriumidevahelise korraldusega kindlaks lennujaamamaksu tariif.
- (104) Kui lennujaamamaksu tariifi arvestus toimub kulude ja lennuliikluse mahtude prognoositud andmete alusel, on võimalik kohaldada tagantjärele rakendatavat kohandamismehhanismi, mis kehtestati tagamaks, et lennujaamamaksust saadav tulu, millele võivad lisanduda põhjendustes 105–107 kirjeldatud täiendava rahastamisvahendi abil saadud tulud, ei ületaks asjaomaste ülesannete täitmise tegelikke kulusid. Kõnealused kulud hõlmavad nimetatud ülesannete täitmise tegevuskulusid ja personalikulusid, nende ülesannete täitmisega seotud investeeringute amortisatsioonikulusid ning nende ülesannete täitmisega seotud üldkulude osa⁽²⁴⁾. Lennujaamade käitajad peavad pidama mitmeaastast arvestust lennujaamamaksudest ja täiendavast rahastamisvahendist saadavate tulude kohta ning asjaomaste ülesannete täitmisega seotud kulude kohta. Kui tuvastatakse tekkinud positiivne saldo, kantakse see üle eelnevate aastate kumuleeritud saldosse ja kui seejuures tekib positiivne või negatiivne kogusaldo, võetakse seda arvesse lennujaamamaksu tariifi kindlaksmääramisel järgmise aasta jaoks. Positiivne kogusaldo toob lennujaama käitajale kaasa täiendavad rahastamiskulud.
- (105) Lennujaamamaksu abil rahastamise mehhanismile lisandus selle kehtestamisest alates täiendav rahastamisvahend. Erinevalt lennujaamamaksudest saadavast tulust ei ole julgeoleku ja ohutuse tagamisega seotud kulud proportsionaalsed lennuliikluse mahuga. Seetõttu ilmnes, et väikese lennumahuga lennujaamade puhul oleks julgeoleku ja ohutuse tagamise kulude tasakaalustamiseks tulnud kehtestada kõrgem lennujaamamaksu tariif, mida lennujaama kasutajatel oleks olnud keeruline tasuda. Selliste lennujaamade jaoks nähti ette võimalus kehtestada lennujaamamaksu määr madalamal tasemel, kui see oleks vajalik kulude katmiseks, ning kasutada lennujaamamaksust rahastamiseks kõlblike kulude katmiseks vajaduse korral lisaks täiendavat rahastamisvahendit.
- (106) Üksteise järel kasutati erinevaid täiendavaid rahastamisvahendeid. Esialgu kasutasid Prantsuse ametiasutused rahastamiseks lennujaamade ja lennutranspordi sekkumise fondi (FIATA), mis loodi samaaegselt lennujaamamaksu kehtestamisega sama eespool osutatud 30. detsembri 1998. aasta seaduse nr 98-1266 alusel. Kõnealusele tsiviillennundusmaksu teatud osa abil rahastatavale fondile eelnes lennutranspordi ühtlustusfond (*fonds de péréquation des transports aériens*, FPTA), mis oli algselt ette nähtud piirkondlikku arengut ja maakasutuse planeerimist toetavate lennuliinide rahastamiseks. FIATA abil rahastamine täitis samu ülesandeid kui FPTA abil rahastamine, kuid seda laiendati ülesannetele, mille täitmist rahastati lennujaamamaksu abil, ning seda kasutati väiksemate lennujaamade puhul lisaks lennujaamamaksude tuludele. FIATA abil rahastamist kasutati peaaesjalikult kahes eraldi valdkonnas: lennujaamade valdkond, kus fondi abil rahastati täiendavalt julgeoleku ja ohutusega seotud kulusid väiksemates lennujaamades, ja lennutranspordi valdkond, kus fondi vahendeid kasutati piirkondlikule arengule ja maakasutuse planeerimisele kaasa aitavate lennuliinide toetamiseks. Otsused FIATA vahendite kasutamiseks julgeolekut ja ohutust tagavate ülesannete täitmise täiendava rahastamise kohta tehti pärast FIATA lennujaamade valdkonna haldusnõukogu arvamuse ärakuulamist.
- (107) 2005. aastal lõpetas FIATA tegevuse ja vastav rahastamine toimus kahe aasta jooksul otseselt riigieelarvest, seejuures toimus rahastamise haldamine samade põhimõtete kohaselt, hõlmates ka haldusnõukogu arvamuse ärakuulamist. Alates 2008. aastast asendas riik selle mehhanismi lennujaamamaksu üldise tõstmisega, kehtestades lennujaama-

⁽²⁴⁾ Üldkulud on peaaesjalikult seotud tugifunktsioonidega, nagu inimressursside haldus, finantshoiupidamine, finantskontroll, ostud, mittespetsiifilised infosüsteemid, õigustoimingud, üldteenused, juhtimine, raamatupidamine ja haldusjuhtimine.

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

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

5. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE JA LAIENDAMISE PÕHJUSED

5.1. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE OTSUS

- (109) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses märgib komisjon vastavalt Prantsusmaa esitatud teatele, et 2005. aasta turundusteenuste lepingu alusel tehtud makse näol on tegemist toetusega, mida CCIPB maksis AMSile. Võttes arvesse asjaolu, et CCIPB näol on tegemist riikliku asutusega, leidis komisjon, et kõnealune leping hõlmab riigi ressursside kasutamist.
- (110) Käsitledes majandusliku eelise olemasolu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, väljendas komisjon kahtlust, kas CCIPB tegevus AMSi ja Ryanairiga kõnealuseid lepinguid sõlmides vastab turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja käitumisele, kes järgib üldist või sektori struktuuripoliitikat ja juhindub lühemas või pikemas perspektiivis tasuvuse väljavaadetest.
- (111) Seda silmas pidades jõudis komisjon tema käsutuses olevate andmete põhjal esialgsele seisukohale, et 2005. aasta turundusteenuste leping sõlmiti vaatamata tegelikult osutatud teenustele selleks, et toetada lennuliini Pau-London Stansted, ja et sellega anti Ryanairile tema tütarettevõtja AMS kaudu majanduseelis, mida ettevõtja ei oleks tavalistes turutingimustes saanud. Komisjon leidis, et kõnealust meedet võis pidada riigiabi, mida CCIPB andis AMSile, mis on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud põhimõtte kohaselt keelatud. See hinnang põhineb Prantsusmaa esitatud teabe ja kõnealuse lepingu sõlmimise asjaolude analüüsil.
- (112) 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingu puhul väljendas komisjon kahtlusi, et Ryanairile on antud majanduseelis vähendatud lennujaamamaksude abil.
- (113) Ja lõpuks kahtles komisjon selles, kas kõnealused meetmed sobivad kokku siseturuga, kui nende suhtes kohaldada 2005. aasta suuniseid.

5.2. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE LAIENDAMISE OTSUS

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

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

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

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

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

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

- 16. juuni 2009 (lennuliin Pau-Bristol);
 - 28. jaanuar 2010 (lennuliinid Pau-London, Pau-Charleroi, Pau-Beauvais).
- (115) Komisjon jõudis järeldusele, et ta ei saa tema käsutuses oleva teabe alusel välistada, et Ryanair ja AMS on asjaomaste lepingute raames saanud riigiabi, kuid leidis siiski, et tal ei ole piisavalt andmeid selles küsimuses lõpliku otsuse tegemiseks. Hinnangu andmiseks leidis komisjon, et tema käsutuses olevate tõendite alusel tuleb lennujaama käitaja, CCIPB talituste ja muude avaliku sektori asutuste käitumist hinnata tervikuna seoses nende suhetega Ryanairi ja AMSiga.
- (116) Komisjon väljendas samuti kahtlusi Transaviaga sõlmitud lepingu vastavuses turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja kriteeriumile.
- (117) Vaadeldes lennuettevõtjatele antud võimaliku abi siseturuga kokkusobivust⁽²⁶⁾, eristas komisjon enne 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmeid ja pärast jõustumist võetud meetmeid.
- (118) Esimese meetmete rühma puhul leidis komisjon, et kriteeriumid võimaliku abi siseturuga kokkusobivuse hindamiseks on järgmised:
- meede toetab ühist huvi pakkuva eesmärgi täitmist, nagu uute, pikaajaliselt jätkusuutlike lennuliinide avamine Euroopa Liidu teistesse lennujaamadesse;
 - abi summa on uute lennuliinide avamisega tekkivate kulude hüvitamiseks vajalik ja proportsionaalne ning meetmel on innustav mõju;
 - meede on rakendatud läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil;
 - meetme puhul on nähtud ette sanktsioonid juhuks, kui lennuettevõtja ei täida oma kohustusi;
 - meede ei kahjusta konkurentsi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
- (119) Komisjon kahtleb, kas kõnealused kriteeriumid on täidetud ning kas võimalik abi on kooskõlas siseturu toimimisega.
- (120) Pärast 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmete puhul viitab komisjon põhiliselt neis suunistes toodud kriteeriumidele lennuettevõtjatele antava starditoetuse kohta. Komisjon kahtleb, kas need kriteeriumid on täidetud.
- (121) CCIPB-le antud taristutoetuste puhul kahtleb komisjon selles, et avaliku sektori asutused on neid toetusi andes toiminud aruka investorina. Komisjon märkis, et ta ei saa välistada võimalust, et nende toetuste puhul on tegemist riigiabiga.
- (122) Võimaliku abi siseturuga kokkusobivuse osas osutas komisjon 2005. aasta direktiivides sätestatud kriteeriumidele seoses lennujaamadele antava investeerimisabiga. Komisjon väljendas kahtlusi kõnealuse võimaliku abi siseturuga kokkusobivuse kohta.

6. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

6.1. HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED PÄRAST AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMIST

- (123) Komisjon sai märkusi viielt huvitatud kolmandalt isikult:

6.1.1. PAU-BÉARNI KAUBANDUS-TÖÖSTUSKODA (CCIPB)

6.1.1.1. *Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste leping*

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

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

- (125) CCIPB märkis, et Pau lennujaam rahastab end ise oma tuludest ning leidis, et lennujaam ei saa oma tegevuse tasakaalustamiseks mingit riigiabi ega riiklikku rahastamist.
- (126) Ryanairi suhtes kohaldatavate lennujaamamaksude puhul kinnitab CCIPB, et need tulenevad Ryanairi suhtes kohaldatavatest maksutariifidest samalaadselt kõikide teiste lennuettevõtjatega.
- (127) CCIPB märgib, et on olemas kolme liiki lennujaamatasusid:
- lennundusega seotud reguleeritud tasud;
 - maapealsete teenustega seotud reguleerimata tasud;
 - riigimaksud.
- (128) Esiteks kinnitab CCIPB, et ta kohaldab lennundusega seotud reguleeritud tasusid (mida on kokku neli: maandumistasu, parkimistasu, valgustustasu ja reisijatasu) lennuettevõtjate suhtes objektiivselt ja mittediskrimineerivalt. Kõnealuste tasude suuruse on kindlaks määranud ühiskomisjon, kuhu kuuluvad nii lennuettevõtjate kui ka järelevalvega tegeleva ametiasutuse esindajad.
- (129) CCIPB märgib, et Ryanair ei ole vabastatud parkimis- ja valgustustasude maksmisest, kuid lepingus on kõnealuste tasude kohta lihtsalt sätestatud, et Ryanair ei pea üldjuhul neid tasuma. CCIPB märgib parkimistasude kohta, et neid tasusid tuleb maksta juhul, kui lennuk peatub lennujaamas enam kui kahe tunni jooksul, samas kui Ryanairi lennukite maapealse teenindamise aeg on tavapäraselt piiratud 25 minutiga. CCIPB märgib valgustustasude kohta, et Ryanairi lennukid toimuvad üksnes päeval ajal, mis vähendab tõenäosust, et Ryanair peab maksma valgustustasusid.
- (130) Teiseks märgib CCIPB maapealsete teenuste reguleerimata tasude kohta (näiteks lennujaama tugiteenuste osutamine või lennukite kinnitamine), et nende tasude tariifid määratakse kindlaks kaubanduslike läbirääkimiste teel iga lennuettevõtjaga eraldi, võttes arvesse konkreetse ettevõtja eripära ja olukorda. Seetõttu võib eri lennuettevõtjate võrdlemine lihtsalt aritmeetilisel alusel osutada mitteasjakohaseks, kuivõrd isegi samasuuruste lennukite puhul tuleb arvesse võtta mitmeid muid kriteeriume, nagu lennuettevõtja aastas sooritatud lendude arv, lendude sagedus, lendude kellaaeg (tipptund või muu aeg), lisatariifid öiste lendude eest, hilineb, lennukite jäätõrje, lennukite puhastamine jne.
- (131) CCIPB rõhutab kolmandaks, et riigimakse (neid on kaks: lennujaamamaks ja tsiviillennundusmaks) kohaldatakse kõikide lennuettevõtjate suhtes rangelt ühetaolistel alustel. CCIPB ei otsusta nende maksude suuruse üle, need määravad kindlaks haldusasutused.

6.1.1.2. AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping

- (132) CCIPB väidab, et summad, mis CCIPB maksis AMSile, ei kujuta endast riigiabi. CCIPB märgib, et Pau lennujaama kontsessioonäarina otsustas ta vastavalt 2005. aasta suuniste sätetele avaldada ajakirja „Air & Cosmos” 2007. aasta detsembrinumbris projektide pakkumiskutse, et leida lennuettevõtjad, kes oleks valmis rahalise toetuse saamisel avama Pau lennujaamast lähtuvaid uusi lennuliine Euroopasse (kavandatud oli käivitada kaheksa toetuspaketti). Samas selgus, et projektide esitamise tähtpäevaks, 31. jaanuariks 2008 ei esitatud ühtegi lennukompanii pakkumust.
- (133) Seetõttu leiab CCIPB, et tema otsus sõlmida turundusteenuste leping Ryanairiga ei ole seostatav riigiga. CCIPB väitel ei olnud riigiasutused ega haldusasutused mitte ühelgi hetkel kaasatud Ryanairiga peetud läbirääkimistesse ja kaubanduslike partnerlussuhete sõlmimisse kõnealuse lennuettevõtjaga.
- (134) CCIPB on seisukohal, et kaubandus-tööstuskojad (CCI) kasutavad lennujaamataristut „eraõiguslike tingimuste kohaselt”.
- (135) Kaubandus-tööstuskojad on CCIPB väitel „väga spetsiifiline avalike asutuste liik [...], kelle eesmärk on vabalt esindada oma ringkonna kaubandus- ja tööstushuve riigiasutuste ees”. CCIPB lisab samuti, et „asjaolu, et nad on riigiga seotud [...], ei hõlma iseenesest mingit alluvussuhet”. Lennujaama käitades ja Ryanairiga partnerlussuhteid sõlmides on CCIPB enda väitel järelevalvet teostavast ametiasutusest täiesti sõltumatu ning puudub mis tahes otsene või kaudne riigi sekkumine tema tegevusse.

6.1.1.3. *Turutingimustes tegutseva erainvestori põhimõte*

- (136) CCIPB märgib, et ta võttis vastu lennuettevõtja Ryanair pakkumise, mis hõlmas lennuliini Pau-London Stansted käitamise jätkamist pärast seda, kui Pau halduskohus oli 3. mail 2005 tühistanud 28. jaanuari 2003. aasta lepingu.
- (137) CCIPB sõlmis lennuettevõtjaga Ryanair seoses lennuliini käitamisega lennujaamasteenuste lepingu, milles CCIPB väitel ei ilmnenu sisulisi suhtumise erinevusi Ryanairi ja teiste Pau lennujaama kasutavate lennuettevõtjate vahel. CCIPB lisab, et lennujaama turundustegevuse arendamiseks sõlmis ta interneti turundusteenuste lepingu ettevõtja Ryanairi tütarettevõtja AMSiga, milles Ryanairil on 100 % osalus. Selle lepinguga seoses väidab CCIPB, et ta käitus turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori põhimõtte kohaselt, mida kinnitavad viis põhjendustes 138–142 esitatud põhjust.
- (138) Esiteks osutas AMS vastutuseks CCIPB makstavatele summadele reaalseid kaubandusteenuseid, pakkudes eeskätt mitmeid veebilinkide avaldamise võimalusi veebisaidil www.ryanair.com, mis võimaldasid interneti kasutajatel suunduda otse CCIPB, lennujaama, piirkonna taristu (bussid, rongid, taksod), Béarni turismiameti jne veebisaitidele.
- (139) Teiseks on veebisait www.ryanair.com praegu vaieldamatult Euroopa suurim reiside broneerimise veebisait ning kuulub ilmselt internetikasutajate Google'i otsingumootoris enim otsitud veebilehtede hulka. Võimalus kasutada veebisaiti www.ryanair.com lennujaama reklaamide avaldamiseks on Pau lennujaama ja tema teenindatavate kohalike organite jaoks väga oluline. Lennujaamad ja muud kolmandad isikud (autorendiettevõtjad, hotellid, piirkonnad jne) on valmis maksta AMSi veebisaidil avaldatud hinnakirjas toodud hindu. Ka mõned täiesti eraõiguslikud lennujaamad on nõustunud kõnealuseid hindu maksta. CCIPB rõhutab veebisaidil ryanair.com avaldatud reklaami loodavat lisaväärtust ning osutab ettevõtte Planet-Work uuringule, mille kohaselt veebisaidil www.ryanair.com ostetud reklaam suurendab interneti kasutajate vaatamiskordade põhjal Pau lennujaama ja kogu piirkonna nähtavust suuremal määral kui reisimisega seotud veebisaidil snfc.com avaldatud reklaam. CCIPB järeldeb selle põhjal, et osutatud teenuste eest makstavad hinnad, mille on määranud AMS ja tasunud CCIPB, vastavad „turuhindadele”.
- (140) Kolmandaks väidab CCIPB, et osutatud teenuste eest makstavate hindade kindlasummalisus ei peaks olema kriteerium, mis määrab ära, et tegemist on riigiabi.
- (141) Neljandaks, Pau-Charleroi lennuliini lepingu alusel makstavate summade eest saadi erinevaid teenuseid kui need, mida CCIPB-le osutati Pau-Londoni lennuliiniga seotud lepingu alusel. Seega ei maksnud CCIPB sama teenuse eest kaks korda, mis tema väitel näitab, et makstud summade näol ei ole tegemist liini avamise eest makstava toetusega. CCIPB märgib samuti, et kui makstud summade eesmärk oleks olnud lennuliini käitamisest tingitud struktuurse puudujäägi katmine, ei oleks kõnealused summad ilmselt olnud piisavad.
- (142) Viiendaks leiab CCIPB, et „avalik-õiguslikul asutusel, kelle tegevuse eesmärk ei ole kasumi teenimine”, on väga keeruline tõendada, et AMSile eraldatud [...] eurot võimaldasid CCIPB-le „sisse tuua” [...] eurot. CCIPB jääb endiselt seisukohale, et veebisaidil www.ryanair.com avaldatud lingi nähtavus ja/või atraktiivsus kaalub (võttes arvesse asjaolu, et kõnealusel veebisaidil teised lähedased sihtkohad puuduvad) kõnealuse investeeringu väärtuse üles.

6.1.1.4. *Konkurentsi kahjustamine*

- (143) CCIPB leiab, et summad, mis ta maksis AMSi osutatud turundusteenuste eest, ei mõjuta konkurentsi toimimist.
- (144) Pau lennuliinid ei oleks spontaanselt huvitanud ühtegi teist lennuettevõtjat peale Air France'i ning vaatamata lennujaama pingutustele avaldasid lennuliinide käitamiseks soovi vaid Ryanair seoses Londoni liini ja Transavia seoses Amsterdamli liniga.
- (145) CCIPB märgib, et odavlennuliinide avamine ei mõjutanud Air France'i lennuliini, mille Paust lähtuv liiklus on 2003. aastast alates suurenenud.

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

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

- (147) AEA on seisukohal, et kaks lepingut, mis CCIPB sõlmis Ryanairi ja Ryanairi 100 % osalusega tütarettevõtja AMSiga, ehk 1) lennuliini London Stansted-Pau lennujaamade vahelise leping ja 2) interneti turundusteenuste leping, mille kohaselt AMS saab igal aastal ühekordse makse 437 000 eurot, on äärmiselt murettekitavad.
- (148) AEA väitel tuleb pidada enam kui vaieldavaks tava, mille puhul on Ryanair ainuke seda lennujaama kasutav lennuettevõtja, kellega on sõlmitud lennujaamade vahelise erileping. Lisaks sellele leiab AEA, et Ryanair ei peaks olema vabastatud parkimis- ja valgustustasudest ning juhul kui lennuettevõtja peatub lennuväljal kauem kui kaks tundi, tuleks tema suhtes kohaldada sama tariifi tasusid kui teiste lennuettevõtjate suhtes.
- (149) AEA kinnitab, et mitmed Prantsusmaa õiguskaitseasutused on üldiselt tunnistanud asjaolu, et AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping on loonud Ryanairi jaoks äärmiselt soodsad tingimused⁽²⁷⁾. Ta märgib, et ka Pau halduskohas on 2005. aasta mais tehtud kohtuotsuses kasutanud selliseid väljendeid, nagu „tasakaalustamata”, ning sellest võib järeldada, et selliste lepingute näol on tegemist rahalise abi andmisega Ryanairile. AEA ei sea kahtluse alla turundusteenuste osutamist iseenesest, vaid väljendab kahtlust, et konkreetse lepingu sätete puhul ei ole järgitud tavapäraseid turutingimusi.

6.1.3. RYANAIR

- (150) Ryanair kinnitab, et 2005. aasta lennujaamade vahelise lepingu tingimused vastavad turutingimustele ning et lepinguga ei anta lennuettevõtjale mingeid valikulisi eeliseid ning seetõttu ei kahjusta kõnealune leping konkurentsi ega mõjuta liikmesriikide vahelist kaubandust.
- (151) Lennuettevõtja rõhutab, et ta maksab Pau lennujaamas kehtivaid tavapäraseid lennundustasusid ja -makse ning lisaks sellele ka komisjonitasu piletimüügi ja ülekaalus pagasi pealt. Ta täpsustab, et kõnealused tasud on sama suured kui teistes võrreldava suurusega lennujaamades ning samaväärsed Pau lennujaama kasutavate teiste lennuettevõtjate makstavate tasudega. Lennuettevõtjale teadaolevalt ei rakenda CCIPB tema suhtes soodsamat kohtlemist kui teiste lennuettevõtjate suhtes.
- (152) Ryanairi väitel põhinevad 2005. aasta lennujaamade vahelise lepingu artiklites 7.1.3 ja 7.2 toodud tasude tingimuslikud vähendamised, mida kohaldatakse parkimis- ja valgustustasule ning veoste käitlemise tasule, lepingus sätestatud objektiivsetel kriteeriumidel, st asjaolul, et päeva ajal valgustust ei kasutata, ning asjaolul, et Ryanairi lennukite lennujaamas parkimine ja veoste käitlemine ei kesta tavaliselt üle 25 minutit, samuti selle lennuettevõtja reisijatele pakutava teenuse üldisel laadil. Ryanair märgib, et samasugust maksuvabastust kohaldatakse ka teiste samalaadsete lennuettevõtjate suhtes ning et 2005. aasta lennujaamade vahelise lepingu artiklis 3 on sõnaselgelt sätestatud CCIPB kohustus kohaldada Ryanairi suhtes rakendatavaid tingimusi ka teiste samalaadsete lennuettevõtjate suhtes⁽²⁸⁾.
- (153) Ryanair rõhutab, et talle pakutud võimalused ja tingimused ei olnud salastatud ning et erinevalt asjaomases sektoris tavapärasest käitumisest on 2005. aasta lennujaamade vahelise lepingu sõnaselgelt lubatud CCIPB-l avalikustada lepingu sisu teistele lennuettevõtjatele.
- (154) Ryanair väidab, et ta ei ole 2005. aasta lennujaamade vahelise lepingu raames CCIPBlt saanud mingeid ebaseaduslikke eeliseid ning et lepingu alusel tekkivaid läbipaistvaid lepingulisi suhteid iseloomustab valikulisuse puudumine, mis on teatud meetme riigiabi tunnustamise peamine (kuigi mitte piisav) tingimus. Ryanair väidab lisaks sellele, et kõnealuse meetme puhul ei ole täidetud ka teised riigiabi olemasoluks nõutavad tingimused (näiteks mõju liikmesriikide vahelisele kaubandusele ja konkurentsi moonutamisele).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (155) AMS märgib, et ta pakub reklaamiruumi Ryanairi veebisaidil tavapärasel turutingimustel ning et vastavad tariifid on avaldatud tema enda saidil.
- (156) Ettevõtja on seisukohal, et CCIPBga sõlmitud interneti turundusteenuste leping ei kuulu Euroopa Liidu transpordi valdkonna eeskirjade kohaldamisalasse, kui võrd tegemist on tavapärase kaubandusreklaami lepinguga, mis on samalaadne ajalehtede, telekanalite, raadiojaamade, välisreklaami pakkujatega jne sõlmitud lepingutega.

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

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

- (157) AMSi väitel peegeldavad CCIPB pakutavad tingimused reklaamiruumi ostmiseks Ryanairi veebisaidil turutingimusi ja vastavad neile tingimustele. Ryanairi veebisaidi reklaamiruumi väärtuse kohta väidab AMS, et kõnealuse reklaamiruumi jaoks kindlaksmääratud hind peegeldab kõnealuse veebisaidi järjest kasvavat kaubanduslikku edukust ning väga suurt võimekust toetada väga täpselt määratletud sihtrühmale suunatud reklaamisõnumi mõju.
- (158) AMS märgib, et Ryanairi veebisait on reklaamiruumina palju külastatavam kui mis tahes muu üldise veebiportaali reisiteenustele pühendatud sait, mida komisjon on kasutanud võrdlusalusena. AMS täpsustab, et Ryanairi veebisaidil registreeritakse igas kuus enam kui 300 miljonit klahvivajutust.
- (159) Ta väidab, et CCIPB ostis reklaamiruumi samadel tingimustel kui erakliendid. AMS märgib, et interneti turundusteenuste lepingus toodud hinnad vastavad lepingu sõlmimise ajajärgul kohaldatud jooksvatele hindadele ning need olid võrdsed kõikide klientide jaoks, sõltumata sellest, kas tegemist oli era- või riiklike klientidega. Ettevõtja osutas, et ka eraõiguslikud lennujaamade käitajad (näiteks [...] ja [...]) on sõlminud AMSiga samalaadseid lepinguid kui CCIPB.
- (160) AMS ei pea asjakohaseks kõnealuse tehingu vajalikkuse kriteeriumi, mille komisjon sõnastas menetluse algatamise otsuses järgmiselt: „[...] komisjon ei ole veendunud, et lepingus sätestatud turundusteenused on CCIPB jaoks vajalikud, ning selles, et turundusteenuste lepingut ei sõlmitud üksnes lennuliini Pau-London Stansted toetamiseks”⁽²⁹⁾.
- (161) AMSi väitel välistab selline turutingimustel teostatud tehing abi olemasolu ning puudub õiguslik pretsedent tehingu „vajalikkuse” hindamiseks. Samas meenutab AMS, kuivõrd komisjon soovib kõnealuse lepingu vajalikkust kahtluse alla seada, et CCIPB vastutab samaaegselt Pau-Béarni piirkonna edendamise eest ja Pau lennujaama käitamise eest. Ta leiab, et võttes arvesse nimetatud kaht eesmärki, on reklaami avaldamine Ryanairi veebisaidil kaubanduslikult igati loogiline.
- (162) Piirkonna edendamiseks reklaamiruumi ostmise kohta leiab AMS, et Prantsusmaa kaubandus-tööstuskojad konkureerivad omavahel ning peavad kasutama „territoriaalset turundust”, et suurendada oma konkurentsivõimet teiste ees.
- (163) AMS on seisukohal, et Ryanairi veebisaidil ostetud reklaamiruum suurendab Pau lennujaama nähtavust. Ta väidab, et CCIPB-l on otsene kaubanduslik huvi sel viisil toimida, sest sellest tulenev reisijate arvu suurenemine meelitab ka teisi ettevõtjaid lennujaama ja suurendab seeläbi lennujaama tulusid.
- (164) AMS rõhutab, et CCIPB ei avalda Ryanairi veebisaidil reklaami Pau-Londoni lennuliini toetamiseks, vaid et Ryanairi veebisaidi reklaamiruum annab CCIPB käsutusse vajaliku ressursi, mille puhul on leidnud tõendamist, et see pakub väga suurt huvi teistele huvilistele, sealhulgas erasektori ettevõtjatele. Seega ei saa pidada õigeks väidet, et kõnealuse reklaamiruumi müük on üksnes ettekääne toetuste andmise võimaldamiseks.
- (165) AMSi väitel ei ole interneti turundusteenuste lepingu näol tegemist abiga, sest selle lepingu tingimused vastavad tavapärase ärilepingu tingimustele ning ei anna AMSile (või Ryanairile) mingeid eeliseid. Ettevõtja on seisukohal, et kõnealune leping ei kahjusta konkurentsi toimimist ja ei mõjuta liikmesriikidevahelist kaubandust.

6.1.5. AIR FRANCE

- (166) Air France pakub Pau lennujaamast ligikaudu 5 igapäevast lendu Pariisi Orly lennujaama, 3 igapäevast lendu Pariisi Roissy-Charles de Gaulle'i lennujaama ja 4 igapäevast lendu Lioni lennujaama (tütarettevõtja vahendusel).
- (167) Air France leiab, et lennuettevõtjale Ryanair ja tema tütarettevõtjale AMS antud eelised, mida Air France ei saa kasutada, on märkimisväärselt vähendanud Ryanairi tegevuskulusid. Air France'i väitel mõjutab see asjaolu otseselt Ryanairi ja Air France'i vahelist konkurentsi seoses Pau lennujaamast väljuvate ja sinna saabuvate lendudega, samuti mõjutab see konkurentsi seoses kõikide ühendusesiseste lennuliinidega. Seega mõjutavad need eelised otseselt liikmesriikidevahelist kaubandust.

⁽²⁹⁾ Menetluse algatamise otsuse punkt 43.

6.1.5.1. Lennujaamatasud

- (168) Air France märgib, et CCIPB avaldatud 2007. aasta tariifitabeli kohaselt on parkimistasu üldine määr 0,16 eurot tonni kohta tunnis. Seda tasu kohaldatakse juhul, kui lennuk peatub lennuväljal vähemalt kahe tunni jooksul. Air France leiab, et tuleb pidada loomulikuks, et Ryanair ei maksa seda tasu juhul, kui tema lennuk peatub lennuväljal 25 minutit, kuid on seisukohal, et kui see on enam kui kaks tundi, peaks Ryanair seda tasu maksma.
- (169) Air France märgib, et CCIPB avaldatud 2007. aasta tariifitabeli kohaselt on valgustustasu üldine määr 35,18 eurot lennuki liikumise kohta. Seda tasu tuleb maksta juhul, kui lennuki liikumise, st maandumise või õhkutõusmise puhul kasutatakse valgustussüsteeme, sõltumata sellest, kas tegemist on päevase või öise lennuga. See tähendab, et kõnealuse tasu kohaldamata jätmine Ryanairi suhtes ettekäändel, et lennuettevõtja lennukid peatuvad lennuväljal ainult päevasel ajal, ei ole kooskõlas kõnealuse tasu kohaldamise üldiste tingimustega.
- (170) Air France rõhutab, et kõnealused tasumäärad vaadatakse teatud aja järel läbi ning et Ryanairi – nagu ka teiste Paust lähtuvate ja sinna suunduvate lennuliinide käitajate – suhtes tuleks kohaldada kõnealuste tasumäärade võimalikke muutusi.

6.1.5.2. Lennujaama tugiteenused

- (171) Air France märgib, et talle Pau lennujaamas osutatavate maapealsete tugiteenuste kohta on sõlmitud ametlik leping. Air France selgitab, et 2005. aasta suuniste kohaselt võib „[l]ennujaama käitaja, kes tegutseb maapealsete teenuste osutajana, [...] kasutada lennufirmade arvele kantavate maapealse teenindamise maksude puhul erinevaid tariife, kui need erinevused peegeldavad kulude erinevusi, mis on seotud osutatud teenuste laadi ja ulatusega”. Air France rõhutab, et 3. mai 2005. aasta kohtuotsuses leidis Pau halduskohus, et Ryanairile võimaldatud maapealse teenindamise tasude põhjendamatu allahindluse näol on tegemist riigiabiaga ning kuivõrd sellest ei ole teatatud, tuleb seda lugeda ebaseaduslikuks abiks.
- (172) Air France märgib, et ta pakub märkimisväärselt rohkem Paust väljuvaid ja sinna suunduvaid lende kui lennuettevõtja Ryanair. Seda silmas pidades leiab Air France, et CCIPB poolt lennuettevõtjale Ryanair pakutavad lennuvälja tugiteenuste tariifid ei tohiks olla soodsamad kui Air France'ile pakutavad tariifid.

6.1.5.3. AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping

- (173) Air France märgib, et sellelaadsed lepingud lennujaama käitava ettevõtte ja Ryanairi tütarettevõtte AMSi vahel tunduvat olevat Ryanairi jaoks lennujaamades, kus lennuettevõtja otsustab avada uusi lennuliine, tavapärased. Air France märgib, et Prantsusmaa õigusasutused on juba tauninud selliseid meetmeid, kuivõrd väidetavaid reklaamiteenuseid ei osutatud või osutati Ryanairi jaoks äärmiselt soodsatel tingimustel.
- (174) Air France osutab väljendile „tasakaalustamata”, mida Pau halduskohus kasutas 3. mai 2005. aasta kohtuotsuses lepinguosaliste vastastikuste kohustuste kohta seoses 2003. aastal sõlmitud CCIPB ja Ryanairi vahelise kokkuleppega. Air France leiab, et küsimus lepinguosaliste kohustuste tasakaalu kohta 2005. aastal AMSiga sõlmitud lepingus on õigustatud. Air France'i väitel ei anna miski alust arvata, et Ryanair tagastab osaliselt või täies ulatuses makstud summa, kui asjaomane lennuliin suletakse või kui reklaamiga seotud võimalikke kindlaksmääratud eesmärgid ei saavutata.
- (175) Air France ei vaidlusta asjaolu, et teatud turundusega seotud abi võib ühenduse eeskirjade kohaselt olla lubatud. Samas peab Air France vähetõenäoliseks, et kõnealune turundusteenuste leping vastab nõutud tingimustele, et olla kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c sätetega.

6.1.5.4. Kokkuvõte

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

6.2. HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED PÄRAST AMETLIKU UURIMISMENETLUSE LAIENDAMIST**6.2.1. PAU-BÉARNI KAUBANDUS-TÖÖSTUSKODA (CCIPB)**

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

- (178) CCIPB leiab, et kõnealuste lepingute laad ja eesmärk on oluliselt erinevad ning et seetõttu tuleb neid analüüsida eraldi. Asjaolu, et kõnealused lepingud võisid olla sõlmitud samal päeval, ei tule pidada oluliseks, sest nende lepingute eesmärgid on erinevad. Lennujaamasteenuste lepingu eesmärk on määrata kindlaks tingimused, mille kohaselt Pau lennujaam annab lennuettevõtja käsutusse oma taristu ja osutab lennuettevõtjale teatud tasu eest mitmeid lennujaamasteenuseid. Turundusteenuste lepingu eesmärk seevastu on määrata kindlaks tingimused, mille kohaselt lennuettevõtja peab teatud tasu eest reklaamima oma veebisaidil Pau lennujaama ning Pau ja Béarni piirkonna turismiobjekte ja äriettevõtteid. Need kaks lepinguliiki ei ole seega vastastikku seotud. Samuti, kui lennujaama osutatud lennujaamasteenuste asjaolud ja tingimused ning lennuettevõtja või tema tütarettevõtja osutatud turundusteenuseid käsitletakse ühes ja samas lepingus, ei saa sellest järeldada, et nende kahe teineteist mittekompanseeriva teenuseliigi puhul tuleks läbi viia ühe ja sama riigiabi olemasolu hõlmav õiguslik analüüs.
- (179) CCIPB ja teiste avaliku sektori üksuste käitumise kohta väidab CCIPB, et neid ei saa hinnata koos, vähemalt mitte selles osas, mis puudutab turundusteenuste lepinguid (mis põhjendab ka vajadust hinnata lepinguid eraldi), kuivõrd kõnealuste lepingute sõlmimisele eelnenud läbirääkimisi pidas ja lepingud sõlmis CCIPB täiesti iseseisvalt, ilma teiste avaliku sektori üksuste sekkumiseta.

6.2.1.1. CCIPB sõlmitud turundusteenuste lepingud

Riigiga seostatavus

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

Lennuettevõtjatele antav majanduseelis

- (181) CCIPB leiab, et ta on toiminud nii, nagu oleks toiminud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Seejuures on ettevõtja AMS ja ettevõtja Transavia osutanud reaalseid kaubanduslikke teenuseid, eeskätt avaldades veebisaidil linke, mis võimaldavad interneti kasutajaid otseselt ümber suunata CCIPB veebisaitidele, kusjuures kõnealuste teenuste eest makstav tasu vastab turuhindadele. Sellega seoses rõhutab CCIPB Ryanairi ja Transavia veebisaitide suurt külastatavust.
- (182) CCIPB märgib, et AMSi kohaldatud hinnad vastavad avalikus hinnakirjas toodud hindadele, mis on kättesaadavad ettevõtja veebisaidil. Kõnealust hinnakirja kohaldatakse AMSi kõikide lennujaamadest klientide suhtes, sealhulgas teatud täiesti eraõiguslike Suurbritannia lennujaamade suhtes. Transavia omakorda osutab turundusteenuseid ühele Itaalia eraõiguslikule lennujaamale.
- (183) Lisaks sellele väidab CCIPB, et teatud eraõiguslike ettevõtjate (avaliku teenuse osutamise volituse alusel) käitatavad Prantsusmaa lennujaamad on väidetavalt sõlminud AMSiga turundusteenuste lepingud. CCIPB toob välja Tarbes-Lourdes Pyrénées lennujaama, mida käitab Kanada ettevõtja SNC-Lavalin. CCIPB väitel tõestab see, et tema tegevus vastab eraettevõtja omale.
- (184) CCIPB märgib lisaks sellele, et osutatud teenuste eest tasutavate hindade kindlasummalisus ei anna alust eeldada, et tegemist on riigiabiga ning et Pau-Charleroi lennuliini lepingu alusel makstavate summade eest osutati erinevaid teenuseid kui need, mida CCIPB-le osutati Pau-Londoni lennuliiniga seotud lepingu alusel, seega ei maksa CCIPB sama teenuse osutamise eest kaks korda. Lisaks sellele väidab CCIPB, et makstud summad on lennuliini avamiseks liiga väikesed.
- (185) CCIPB leiab samuti, et ostes turundusteenuseid lepingus toodud hindadega, sai ta vastutasuks vaieldamatut majanduslikku kasu ja seda kahel viisil. Esiteks mõjutasid turundusteenused soodsalt lennujaama tulusid, meelitades lennujaama rohkem reisijaid. Teiseks väljendub see majanduslik kasu täiendavalt ka Pau linna ja piirkonna saadava kasuna.
- (186) CCIPB ei nõustu konsultandi seisukohaga, mille kohaselt „Ryanairi varjatud strateegia seoses turundusteenuste lepingu sõlmimisega on saada lennujaamalt rahalist toetust, mis võimaldab tal hoida pakutavad hinnad madalal”. Erinevalt konsultandist leiab CCIPB, et tal on oluline majanduslik huvi selliste teenuste ostmiseks, sest Pau lennujaama näol on tegemist piirkondliku lennujaamaga, mille tavapärane reisijate hulk ei ole piisav selleks, et tasakaalustada lennujaama käitamiskulusid. CCIPB märgib, et pärast seda, kui Ryanair hakkas lennujaama kasutama ja pärast tutvustuskampaaniat Ryanairi veebisaidil on Pau lennujaama lennuliiklus märkimisväärselt suurenenud.

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

Konkurentsi moonutamine

- (188) CCIPB leiab, et summad, mis ta maksis AMSi osutatud turundusteenuste eest, ei mõjuta konkurentsi ei lennuettevõtjate ega lennujaamade vahel. CCIPB rõhutab, et ta peab tegema pingutusi reklaamimiseks ning et tal on äärmiselt keeruline muuta lennujaama lennuettevõtjate jaoks atraktiivseks, sest need eelistavad lähikonnas asuvaid vabaajaturismi jaoks külgetõmbavaid lennujaamu. CCIPB toob välja Biarritz-Anglet-Bayonne'i lennujaama, mis teenindab randade poolest kuulsat piirkonda ja Tarbes-Lourdesi lennujaama, mis asub Lourdesi palverännakute piirkonnas.
- (189) CCIPB märgib, et Pau lennujaamas ei mõjuta odavlennuettevõtjate konkurents mingil määral Air France'i tegevust, kelle lendude maht suurenes kuni majanduskriisi alguseni 2008. aastal järjepidevalt. CCIPB rõhutab täiendavalt, et kuni Ryanairi saabumiseni 2003. aastal ei käitanud mitte ükski lennuettevõtja Pau lennujaamast lähtuvat rahvusvahelist lennuliini ning et seetõttu ei saanud Ryanairi saabumine mõjutada olemasolevate lennuliinide konkurentsi.

6.2.1.2. Lennujaamasteenuste lepingud

- (190) CCIPB meenutab, et kõiki lennujaamatasusid kohaldatakse rangelt kõikide kasutajate suhtes ning kõikide Pau lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes ühetaolistel alustel. CCIPB väitel puuduvad seejuures mis tahes diskrimineerimise ilmingud.
- (191) Teiselt poolt ei jaga CCIPB konsultandi arvamust, mille kohaselt reguleerimata tasud on eri lennuettevõtjate jaoks põhjendamatult erinevad. CCIPB väitel sõltuvad reguleerimata teenuste tasud iga konkreetse lennuettevõtjaga peetud läbirääkimistest ja selle lennuettevõtja konkreetsest olukorrast. CCIPB järeldeb nende väidete põhjal, et mitte ükski komisjoni vaadeldud lennujaamasteenuste leping ei sisalda mitte mingil määral riigiabi.

6.2.1.3. Lennujaamale makstavad toetused

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

Toetused riiklike teenuste osutamise eest

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

Taristutoetused

- (194) CCIPB leiab, et ühisametiühingu ja kohalike organite antud taristutoetuste puhul ei ole tegemist riigiabiga. Kõnealused summad olid ette nähtud lennujaamataristu omanike taristu hooldamiseks ja täiustamiseks tehtud investeeringute rahastamiseks, teisisõnu nende oma vara väärtuse suurendamiseks. Kõnealustest investeeringutest kasusaajateks olid seega üksnes kõnealuse vara omanikud. Seejuures ei andnud kõnealused rahasummad CCIPB-le mingit majanduseelist, kuivõrd need ei võimaldanud vähendada tegevuskulusid, mida ta lennujaama käitajana tavapäraselt kandma pidi. CCIPB kui riikliku vara kasutaja, kelle ülesanne on nimetatud hooldus-, nõuetelevastavuse tagamise ja täiustamistööde teostamine, oli vaid kõnealuste summade „edasiandja”.
- (195) CCIPB väitel toimivad kontsessiooni andnud ametiasutus ja kohalikud organid kõnealuseid taristutoetusi andes täiesti loomulikult lennujaamataristu omanikena, avalike teenuste kontsessiooni raames, et tagada osutatava lennujaamasteenuse vastavus nõuetele, tagada selle püsivus ja seda täiustada, suurendades seeläbi oma vara väärtust. Tegemist on seega investeeringutega, mille tegemise kohustus langeb riigile kuuluvate seadmete omanikule ja mitte selle käitajale.
- (196) CCIPB märgib lisaks sellele, et kontsessiooni lõppedes (2015. aasta lõpus) peab ta kõnealuse lennujaamataristu koos tehtud investeeringutega omanikule tagastama.

- (197) Lisaks sellele ei ole kõnealused toetused mingil määral kahjustanud konkurentsi teiste naabruses asuvate lennujaamadega (Tarbes-Lourdes-Pyrénées ja Biarritz-Anglet-Bayonne), sest need lennujaamad on saanud samasuguseid toetusi oma vastavate kontsessiooni andjatelt.
- (198) Ettevõtjalt Gaz de France 2003. aastal saadud 38 000 euro suuruse summa kohta märgib CCIPB, et see ei ole seostatav riigiga, vaid selle eraldas iseseisvalt ettevõtja Gaz de France. Liiatigi ei ole selle otsusega antud Pau lennujaamale mingit majanduseelist, sest Gaz de France toimis turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestorina. Gaz de France tegi CCIPB-le ettepaneku rajada koostootmisjaam, mis aitab lennujaamal saavutada soojatootmisel ja kliimaseadmete kasutamisel energiakokkuhoidu ning võimaldab Gaz de France'il tarnida koostootmisjaama toimimiseks vajalikku gaasi.

Kokkusobivus siseturuga komisjoni otsuse 2005/842/EÜ alusel

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

Kokkusobivus siseturuga 2005. aasta suuniste põhjal

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

6.2.2. RYANAIR

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

6.2.2.1. Konsultandi 30. märtsi 2011. aasta aruanne

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

- a) „Ryanairi veebisait tundub olevat võrreldav teiste lennuettevõtjate veebisaitidega, millel pakutakse tasuta reklaami üldjuhul küllalt vähe ning kus reklaamijateks ei ole lennujaamad“. Ryanair väidab, et ei ole kohane kinnitada, et teised lennuettevõtjad ei avalda oma veebisaitidel tasuta reklaami. Ettevõtja märgib, et selline tegevus on järjest enam levinud ning et väikese pakkumisega seotud piirkondlikud lennujaamad vaatlevad nende klientideks olevate odavlennuettevõtjate veebisaitide järjest enam soodsa võimalusena reklaami avaldamiseks. Ryanair on samas lennuettevõtja, kes on oma veebisaidil reklaaminud ka parkimisteenust, mida osutab esimese kategooria lennujaam, kelle kliendiks lennuettevõtja on.
- b) Ryanair rõhutab, et ei saa nõustuda väitega, mille kohaselt lennujaamad ei ole võrreldavad teiste tema veebisaidil reklaami avaldajatega, kuivõrd reisijatele osutatavaid lennujaamateenuseid ei ole võimalik lahutada Ryanairi enda poolt reisijatele osutatud teenustest. Lennuettevõtja väidab, et reisijad, kes näevad lennujaama reklaami tema veebisaidil, toovad lennujaamale lisatulu sõltumata sellest, kas nad reisivad Ryanairiga või mitte. Ryanair leiab sellest tulenevalt, et tema veebisaidil reklaami avaldavate lennujaamade olukord on vastupidiselt komisjoni väidetule, sarnane teiste reklaami avaldajate, nagu hotellid ja autorendiettevõtjad, omale.

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

⁽³¹⁾ Ametliku uurimismenetluse laiendamise otsuse põhjendus 38.

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

6.2.2.2. AMS ja Ryanair kui üks abisaaja

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

6.2.2.3. Riigi ressursid ja meetme riigiga seostatavuse puudumine

- (204) Ryanair ei nõustu väitega, mille kohaselt CCIPB tehtud otsused on seostatavad riigiga, ja kinnitab, et lepingute alusel, mis CCIPB sõlmis Ryanairi ja AMSiga, ei toimunud mitte mingit Prantsuse riigi ressursside üleandmist.
- (205) Ryanair kinnitab, et CCIPBd ei saa vaadelda Prantsuse riigi teise tahuna ning et riigiga seostatavust ei saa põhjendada üksnes asjaoluga, et CCIPB näol on tegemist riigi osalusega äriühinguga ning et ta on seetõttu Prantsuse riigi kontrolli all. Lennuettevõtja on seisukohal, et komisjon peab uurima avalik-õiguslike asutuste osa otsustes, mis CCIPB tegi Ryanairi ja AMSi suhtes.
- (206) Lisaks sellele osutab Ryanair Prantsuse kohtute kohtupraktikale, mille alusel ta väidab, et kaubandus-tööstuskojad on iselaadi asutused, mida iseloomustab kahetine laad, ning et neid tuleks käsitada „avalike majandusasutuste” kategooriasse kuuluvate asutustena.
- (207) Riigi osaluse kohta eelnimetatud otsustusprotsessis väidab Ryanair, et riiki tuleb teavitada vaid teatud otsustest ning seda üksnes tagantjärele.

6.2.2.4. Äriplaan

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

6.2.2.5. Ryanairi 10. aprilli 2013. aasta märkused

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

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

- (210) Oxera peab ekslikuks komisjoni rakendatud meetodikat, mille kohaselt võrdlusaluseks saab võtta vaid uurimisaluse lennujaamaga samas teeninduspiirkonnas paiknevaid lennujaamu.
- (211) Oxera rõhutab, et võrdlusalustes lennujaamades saadavaid turu võrdlushindu ei mõjuta ümbritsevatele lennujaamadele antav riigiabi. Seega on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel võimalik usaldusväärselt hinnata võrdlusaluseks võetavat turuväärtust.

(212) Selle põhjused on järgmised:

- a) võrdlusanalüüsi on sageli teostatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel juhtumite puhul, mis ei ole seotud riigiabiga;
- b) ettevõtjate tehtud otsuste puhul on vastastikune mõju täheldatav vaid juhul, kui nende tooted on üksteist asendavad või täiendavad;
- c) samas teeninduspiirkonnas asuvad lennujaamad ei konkureeri tingimata üksteisega ning esitatud aruandes võrdlusalusena toodud lennujaamad konkureerivad sama teeninduspiirkonna riigi omandis olevate lennujaamade piiratud ulatuses [vähem kui kolmandiku võrdlusaluseks võetud lennujaamadega samas teeninduspiirkonnas asuvate äriistel alustel tegutsevate lennujaamade omanikuks on täiel määral riik ja mitte ühegi võrdlusaluseks võetud lennujaamadega samas teeninduspiirkonnas asuva lennujaama suhtes ei ole algatatud riigiabimenetlust (aprillis 2013)];
- d) isegi juhul, kui võrdlusaluseks võetud lennujaamad konkureerivad samas teeninduspiirkonnas asuvate riigi omandis olevate lennujaamadega, võib väita, et nende tegevus on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumiga (näiteks juhul, kui erasektoril on lennujaamas oluline osalus või kui lennujaama haldab eraettevõtja);
- e) turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavad lennujaamad ei kehtesta hindu, mis on piirkuludest madalamad.

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

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

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

- a) hindamine toimub vahemike kaupa;
- b) varasema äriplaani olemasolu ei ole tingimata vajalik;
- c) kui lennujaama lennuliiklus ei ole ülekoormatud, loetakse ühe kassa süsteemil põhinevat lähenemisviisi asjakohaseks;
- d) arvesse võetakse ainult tegutseva lennujaama majandustegevusega seotud tulusid;
- e) arvesse tuleb võtta lepingu täielikku kestust, sealhulgas võimalikke lepingu tähtaja pikendamisi;
- f) lepingute kasumlikkuse hindamisel tuleb kajastada ka tulevase rahavoogusid.

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

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

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

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

(218) AMSi vahendusel avaldatav reklaam:

- a) annab võimaluse jõuda olulise osa tarbijateni, kes kavatsevad osta reisi;
- b) toob kaasa suhteliselt madalad kulud (võrguside turutariif);
- c) võimaldab edastamist müügipunktis;
- d) võimaldab luua loovat reklaami.

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

- (219) 20. detsembril 2013 esitas Ryanair märkused AMSile teostatud maksete kohta. Ryanair ei nõustu komisjoni esialgse hinnanguga, mille kohaselt AMSile tehtud maksete näol on tegemist lennujaama kuludega, väites, et selle lähenemise puhul ei võeta arvesse teenuste väärtust, mida AMS osutab lennujaamale. Lennuettevõtja leiab lisaks sellele, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumil põhineva analüüsi puhul tuleks eristada turundusteenuste ostmist turuhinnaga ja sellega seotud lennujaama ja lennuettevõtja vahelist lepingut.
- (220) Oma väidete toetuseks esitab Ryanair analüüsi, milles on võrreldud AMSi hindu teiste reisidele pühendatud veebisaitide samaväärsete teenuste eest kehtestatud hindadega⁽³²⁾. Analüüsi põhjal leitakse, et AMSi kehtestatud hinnad on võrdlusaluseks võetud veebisaitide kehtestatud hindadest keskmiselt madalamad või asuvad keskmises hinnavaheemikus.
- (221) Ryanairi väitel näitab see, et AMSi hinnad vastavad turuhindadele ning et riikliku lennujaama otsus osta AMSi teenuseid vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile. Lisaks sellele toob Ryanair näiteid lennujaamale AMSiga sõlmitud lepingu alusel osutatud teenuste kohta, et näidata nende teenuste väärtust lennujaama jaoks.
- (222) Ryanair leiab, et kui komisjon kohaldab jätkuvalt AMSiga sõlmitud lepingu ja Ryanairi lennujaamateenuste lepingu suhtes üht ja sama turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi (lähenemisviisi, millega Ryanair ei nõustu), ei tohiks alahinnata teenuste väärtust, mida AMS on lennujaamadele osutanud.
- (223) Lisaks sellele osutab Ryanair mitmesugustes aruannetes toodud järeldustele, mille kohaselt lennuettevõtja omab tugevat üleeurooplast kuvandit, mis võimaldab tal oluliselt väärtustada oma reklaamiteenuseid.

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

- (224) Ryanair esitas oma majandusliku nõustaja koostatud aruande, mis hõlmas põhimõtteid, mida lennuettevõtja väitel tuleks kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kasumlikkuse kriteeriumi suhtes ja mis hõlmavad samaaegselt lennujaamade ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid ning samade lennujaamade ja AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste lepinguid⁽³³⁾. Ryanair rõhutas, et kõnealune aruanne ei sea kahtluse alla tema seisukohta, mille kohaselt tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldada AMSi lepingute ja lennujaamateenuste lepingu suhtes eraldi.
- (225) Aruandes on märgitud, et AMSi toodetav tulu tuleks hõlmata ühise kulude-tulude analüüsi raames vaadeldavate tulude hulka, samas kui AMSi kulud tuleks analüüsitavaist kuludest maha arvata. Selleks pakutakse aruandes rahavoogudel põhinevat meetodit, mille kohaselt AMSi kulud käsitatakse täiendavate tegevuskuludena.
- (226) Aruandes väidetakse, et turundustegevus toetab kaubamärgi loomist ja tugevdamist, mis omakorda võib tuua kaasa lisategevust ja täiendavat tulu mitte üksnes turunduslepingu kehtivuse ajal, vaid ka pärast seda. Sellise olukorraga on tegemist näiteks juhul, kui Ryanairiga sõlmitud lepingu tulemusel asuvad lennujaama kasutama ka teised lennuettevõtjad, kes omakorda meelitavad ligi kaubandusettevõtjaid ja suurendavad seeläbi lennujaama tulusid, mis ei ole seotud lennundusega. Ryanair leiab, et kui komisjon teostab ühise kulude-tulude analüüsi, tuleks neid tulusid arvesse võtta, käsitades AMSi kulud täiendavate tegevuskuludena ning täiendavaid tulusid tuleks arvestada pärast AMSile tehtud maksete mahaarvamist.

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

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

- (227) Ryanair leiab samuti, et pärast lepingu lõppemist tekkiva väärtuse arvesse võtmiseks võiks lõppväärtus sisalduda lennujaamateenuste lepingu lõppemise seisuga kindlaksmääratavas täiendavas kasumis. Lõppväärtust võib ettevaatliku eelduse alusel kohandada vastavalt Ryanairiga lepingu pikendamise tõenäosusele või kasutada eeldust, mille kohaselt samaväärseid tingimusi pakutakse teistele lennuettevõtjatele. Ryanair leiab, et sel viisil oleks võimalik kindlaks määrata samaaegselt AMSiga sõlmitud lepingust ja lennujaamateenuste lepingust saadava kasumi alampiiri, võttes seejuures arvesse pärast lennujaamateenuste lepingu lõppemist saadava täiendava kasumi ebakindlat iseloomu.
- (228) Selle lähenemisviisi toetuseks on aruandes toodud kokkuvõtte uuringute tulemustest, milles vaadeldakse reklaami mõju kaubamärgi väärtusele. Kõnealustes uuringutes on tunnistatud, et reklaam võib kaubamärgi tugevust suurendada ja muuta kliendid ettevõtte suhtes lojaalsemaks. Aruande kohaselt suurendab reklaami avaldamine veebisaidil ryanair.com lennujaama puhul märkimisväärselt kaubamärgi nähtavust. Aruandes on lisatud, et väiksemad piirkondlikud lennujaamad, kes soovivad oma lennuliikluse mahtu suurendada, võivad oma kaubamärgi tugevust suurendada, sõlmides AMSiga reklaamilepinguid.
- (229) Aruandes on näidatud, et rahavoogudel põhinevat lähenemisviisi tuleks eelistada kapitaliseerimismeetodile, mille puhul AMSiga seotud kulutusi käsitatakse mittemateriaalse varaga (st lennujaama kaubamärgi väärtusega) seotud kapitalikuludena. Reklaamikulud oleks võetud arvesse mittemateriaalse varana ning seejärel amortiseeritud kõnealuse vara kasulikkusea jooksul, nähes ette nende jääkväärtuse lennujaamateenuste lepingu lõppemisel. Selle lähenemise puhul ei võeta samas arvesse täiendavat tulu, mida lennujaam saab seoses Ryanairiga lennujaamateenuste lepingu sõlmimisega, samuti on keeruline hinnata immateriaalse vara väärtust seoses kaubamärgiga seotud kulutustega ja selle väärtuse ajalist kestust.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (230) AMS teatab, et ta ei ole saanud riigiabi ning et CCIPB on toiminud tema suhtes turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaselt.
- (231) AMS väidab, et summad, mis CCIPB maksis AMSile turundusteenuste eest, olid vastavuses turuhindadega ning et kõnealused teenused olid lennujaama jaoks reaalse väärtusega.
- (232) AMS kinnitab, et uurimismenetluse laiendamise otsuses osutatud konsultandi aruandes toodud kolm järgmist väidet on ekslikud järgmistel põhjustel:
- a) „Ryanairi veebisait tundub olevat võrreldav teiste lennuettevõtjate veebisaitidega, millel pakutakse tasuta reklaami üldjuhul küllalt vähe ning kus reklaamijateks ei ole lennujaamad.” – AMS ei nõustu väitega, et teised lennuettevõtjad ei avalda oma veebisaidil tasuta reklaami. Ettevõtja väitel võib see isegi nii olla, kuid ryanair.com on selles valdkonnas lihtsalt teerajaja rollis. AMS märgib, et Ryanairi veebisait erineb selle poolest, et oma populaarsuse tõttu pakub ta reklaamiavaldatale suurt huvi. AMS märgib, et lennujaamade jaoks on reklaami avaldamine veebisaidil ryanair.com eriti huvipakkuv, sest see reklaam on väga hästi suunatud potentsiaalsetele reisijatele, võimaldab suurendada lennundusega mitteseotud tulusid ja kasvatab lennujaama tuntust rahvusvahelisel tasandil.
- b) „Lennujaamad ei ole võrreldavad teiste võimalike reklaami avaldatajatega lennuettevõtjate, nagu Ryanair, veebisaitidel, kuivõrd teenuseid, mida lennujaam osutab reisijatele, erinevalt teistest teenustest, nagu majutus- või autorenditeenused, ei ole nende teenuste laadi tõttu võimalik lahutada lennuettevõtja enda poolt reisijatele osutatud teenustest.” – AMS kinnitab, et teenused, mida lennujaam osutab reisijatele (nagu jaemüük, parkimine, toitlustuskohad jne), on hõlpsalt eristatavad teenustest, mida osutab reisijatele Ryanair. AMS lisab, et asjaolu, kas teenused, mida lennujaam osutab reisijatele, on „seotud” või mitte Ryanairi osutatud teenustega, ei vähenda lennujaama huvi seda liiki reklaami vastu. AMSi väitel kehtivad samad põhjendused ka eraõiguslike lennujaamade puhul, kes maksavad lennuettevõtja osutatud teenuste eest ning Ryanairi partneritest hotellide ja autorendiettevõtjate teenuste eest, mida võib samuti käsitada Ryanairi teenustega seotud (või mitteseotud) teenustena.
- c) „Ei saa pidada ratsionaalseks lennujaamade tegevust, kes kulutavad oma raha lennuettevõtjate heaks, meelitades reisijaid nende lennuettevõtjate samadesse sihtkohtadesse suunduvatele lendudele, samas kui selle tulemusena lisanduvad reisijad suurendavad otseselt kõnealuste lennuettevõtjate kasumit.” – AMS märgib, et lennujaamad avaldavad veebisaidil ryanair.com reklaami seetõttu, et nad soovivad suurendada saabuvate reisijate arvu, mis toob üldjuhul lennujaamade jaoks kaasa lennundusega mitteseotud tulude suurenemise. AMS lisab, et lennujaamadel on samuti vaja avaldada reklaami selleks, et suurendada oma rahvusvahelist tuntust, ning et nende lähenemisviis on võrreldav selliste suurte rahvusvaheliste ettevõtete nagu Coca-Cola, McDonald's, Nike jne reklaamiga. AMS väidab, et asjaolul, kas lennujaam avaldab reklaami Ryanairi veebisaidil või mitte, ei ole lennuettevõtja jaoks erilist tähtsust, kuivõrd see ei muuda reisijate koguarvu ning asjaolu, et Ryanair võib veebisaidil ryanair.com avaldatud reklaami tõttu saada mingi eelise või mitte, ei ole lennujaama jaoks ärilises mõttes oluline.

- (233) AMS rõhutab, et ei ole mingit põhjust kahelda äriloogikas, mille alusel lennujaam otsustas avaldada reklaami veebisaidil ryanair.com, kui teenuseid pakutakse turuhinnaga. Ettevõtja lisab, et piirkondlikud lennujaamad vajavad seda liiki reklaami äraelamiseks ja majanduskasvu tagamiseks.
- (234) AMS leiab, et Ryanairi veebisaidil avaldatav reklaam võimaldab suurendada saabuvate reisijate hulka, kes suurendavad lennujaama lennundusega mitteseotud tulusid palju olulisemal määral kui välisriiki suunduvad lahkuvate lendude reisijad. Ta järeldeb sellest, et otstarbekam on avaldada saabuvatele reisijatele suunatud kaubanduslikku reklaami Ryanairi veebisaidil, kui suunata reklaam kohalikele reisijatele ajalehtede või muude meediaväljaannete vahendusel.
- (235) AMS väidab, et 2005. aasta suuniseid ei saa kohaldada lennujaama ja turundusteenuste osutajate vahelistele suhetele ning asjaolu, et AMSi emaettevõtja on lennuettevõtja, ei ole piisav selleks, et kõnealuseid suuniseid kohaldada.

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

6.3.1. AIR FRANCE

- (236) Air France ei nõustu sellega, et uusi suuniseid kohaldatakse lennujaama käitajatele antava abi suhtes isegi juhul, kui kõnealust abi anti enne nende suuniste avaldamist, tuues välja järgmised põhjused:
- a) Air France väidab, et sel juhul oleks tegemist uute suuniste tagasiulatuva kohaldamisega, mis annaks eelise ebaõigelt käitunud ettevõtjatele, seadustades nende toimingud, mis ei olnud kooskõlas kõnealuste meetmete võtmise ajajärgul kohaldatud suunistega. Selline lähenemisviis karistaks ettevõtjaid, kelle tegevus oli kooskõlas 2005. aasta suunistega ja kes hoidusid riiklike vahendite vastuvõtmisest;
- b) Air France väidab samuti, et uute suuniste kohaldamine lennujaamadele antavate tegevustoetuste suhtes, mida neile anti enne kõnealuste suuniste jõustumist, on vastuolus üldiste õiguspõhimõtete ja Euroopa kohtupraktikaga.
- (237) Air France väidab, et uute suuniste kohaldamise tulemusena antakse eelis uutele ettevõtjatele turgu valitsevate ettevõtjate arvel. Võimaldades uuel ettevõtjal maksta vaid oma kuludele täiendavalt lisanduvat osa, diskrimineerivad need suunised lennujaama varasemaid kasutajaid, kes peavad maksma suuremaid tasusid.
- (238) Air France tuletab meelde, et kuigi teoreetiliselt võib lennujaama taristule mittediskrimineeriva juurdepääsu nõue tunduda hõlpsalt täidetavana, on tegelik olukord sellest erinev ning teatud käitamisnudeleid diskrimineeritakse teadlikult.

6.3.2. CCIPB

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

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

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

7. PRANTSUSMAA MÄRKUSED

7.1. PRANTSUSMAA MÄRKUSED PÄRAST AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMIST

7.1.1. 2005. AASTA LENNUJAAMATEENUSTE LEPING

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

- (242) Parkimistasude kohta on lennujaama hinnaeeskirjades nähtud ette, et neid tasusid tuleb maksta alates hetkest, millal lennuk peatub lennujaamas rohkem kui kaks tundi. Seega tuleb Prantsusmaa väitel pidada normaalseks, et kui Ryanairi lennukite maapealse teenindamise aeg piirdub üldjuhul 25 minutiga, ei esitata sellele lennuettevõtjale tavapäraselt nõuet parkimistasude maksmiseks.
- (243) Samuti tuleb valgustustasu maksta vaid juhul, kui lennuradade valgustust kasutatakse (st öisel ajal või halva nähtavuse korral). Prantsusmaa väidab, et kuivõrd Ryanairi lennukid toimuvad ainult päeval ajal, ei ole vajadust valgustusteenust kasutada ning vastavat tasu ei pea maksta.

7.1.2. TSIVIILLENNUNDUSMAKS

- (244) Prantsusmaa esitas täpsustusi punktis 4.3.2 kirjeldatud lennujaamamaksu ning tsiviillennundusmaksu kohta.
- (245) Üldise maksuseadustiku artikli 302a punktis K sätestatud tsiviillennundusmaksu võtab riik lennutranspordiettevõtjatele ning selle abil rahastatakse tsiviillennunduse peadirektsiooni selliste ülesannete täitmist, mida ei rahastata osutatud teenuste eest saadavate tasude abil. Maksu suurus arvestatakse Prantsusmaalt lahkuvate lendude reisijate arvu ning pardale laaditava kauba või posti kaalu alusel. Ühendusesisene maksutariif on kindlaks määratud eespool osutatud artiklis ja see on kogu Prantsusmaa territooriumil sama suur. Tariifi määrab kindlaks ja maksu kogub riik ning lennujaamade käitajad ei ole nende toimingutega seotud.

7.1.3. LEPING, MIS SEOB CCIPB ÄRIÜHINGUGA AMS

- (246) Teavitamismenetluse aluseks oleva CCIPB ja AMSi vahelise lepingu kohta väidavad Prantsuse ametiasutused, et kõnealuses lepingus on sätestatud, et AMSil on ainuõigus pakkuda turundusteenuseid reisidele pühendatud veebisaidil www.ryanair.com. Prantsusmaa märgib, et kõnealune veebisait pakub samas ka paljudest Euroopa lennujaamadest lähtuvaid lende.
- (247) Prantsusmaa märgib, et CCIPB on esitanud dokumendid, mis kuuluvad veebisaidi www.voyages-sncf.com kaubandusliku pakkumise hulka ja milles pakutavad teenused tunduvad küllalt lähedased AMSi lepingus toodud pakumisele. Toodud teenuste väärtus on [...] eurot ilma maksudeta, st [...] koos kõikide maksudega, ning see summa on võrreldavas suurusjärgus Ryanairi tütarettevõtja küsitud hindadega.
- (248) Prantsusmaa leiab, et arvesse tuleb võtta ka kõnealuse lepingu teisi iseloomulikke jooni ja eelkõige järgmist:

— lepingu viieaastane tähtaeg;

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

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

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

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

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

7.3. PRANTSUSMAA MÄRKUSED PÄRAST AMETLIKU UURIMISMENETLUSE LAIENDAMIST

7.3.1. VÄIDETAV LENNUETTEVÕTJATELE ANTUD ABI

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

- (251) Prantsusmaa leiab seejuures, et CCIPB tegevust tervikuna ja CCIPB tegevust lennujaama käitajana ning lennujaama käitaja tegevust kontrolliva või tema rahastamisse sekkuva riigi või muude avalik-õiguslike asutuste tegevust tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel hinnata koos, käsitledes seejuures nende suhet Ryanairi ja AMSiga.
- (252) Prantsusmaa leiab samas, et kaalutlused, millest lähtuvalt avaliku sektori asutused osalevad teatud rahastamistes, et tugine üksnes lennujaama kasumlikkuse kriteeriumile, vaid lennujaama tegevuse piirkonnale avaldatavatele laiematele majanduslikele ja sotsiaalsetele mõjudele, mida turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja kriteeriumi puhul arvesse ei võeta.
- (253) Prantsusmaa viitab seejuures CCIPB kahele uuringule, mis tehti 2005. ja 2011. aastal lennuettevõtja Ryanair lennuliikluse mõju kohta. Prantsusmaa väitel ilmneb neist uuringutest lennuliini oluline majanduslik mõju piirkonnale.
- (254) Mis puudutab kahtlusi, mida komisjon väljendas menetluse laiendamise otsuses ning mis puudutasid 2003. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingu ja 2005. aasta lepingute alusel antud võimaliku abi kokkusobivust siseturuga, märgib Prantsusmaa, et ta ise teatas kõnealustest meetmetest komisjonile 2007. aasta jaanuaris, et väljendada oma kahtlusi ja saada komisjonilt kinnitus, et ühenduse abiga seotud eeskirjade kohaselt on 2005. aasta lepingute alusel antud võimalik abi lubatav. Prantsusmaa leiab, et ta ei ole selles osas suuteline tooma täiendavaid tõestusi kokkusobivuse kohta.
- (255) Prantsusmaa kinnitab CCIPB rahastatud lennuettevõtjate olulist mõju piirkondlikule majandusarengule. Samas ei saa Prantsusmaa selle põhjal kinnitada kõnealuste meetmete kokkusobivust siseturuga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel ega üldist majandushuvi pakkuvate teenuste suhtes kohaldatavate eeskirjadega.

7.3.2. LENNUJAAMALE ANTUD FINANTSTOETUS

- (256) Seoses Pau lennujaamale antud rahalistes toetustes sisalduva riigiabiga leiab Prantsusmaa, et kõnealuse lennujaama, nagu ka enamiku sama suurusega lennujaamade puhul ei põhine toetusi andvate avaliku sektori asutuste investeerimisotsused mitte kontsessioonäärilt otseselt tagasi saadaval kasul, vaid lennujaama tegevusest tuleneval sotsiaalsel ja majanduslikul mõjul piirkonnale.
- (257) Prantsusmaa osutab seejuures punktis 4.3.2 nimetatud julgeoleku ja ohutusega seotud ülesannete täitmise rahastamise õiguslikule vahendile. Prantsusmaa leiab, et see vahend välistab lennujaama käitajate puhul riigi ülesannete hulka kuuluvate julgeoleku ja ohutusega seotud ülesannete täitmisel tehtud kulude mis tahes ülemäärase hüvitamise. Prantsusmaa väidab, et summad, mis riik maksab ohutusega (tuletõrjemeeskonnad, -varustus ja -sõidukid, loomade hukkumist vältivad meetmed, piirded) ja julgeolekuga (reisijate ja nende pagasi kontrollimiseks ettenähtud isikud ja varustus) seotud ülesannete täitmiseks, ei hõlma endas riigiabi.

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

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

7.5. PRANTSUSMAA KOMMENTAARID UUTE SUUNISTE KOHALDAMISE KOHTA KÄESOLEVA JUHTUMI SUHTES

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

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

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

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

8. HINDAMINE

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

8.1. LENNUETTEVÕTJATE KASUKS VÕETAVAD MEETMED

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

- (263) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (264) Et meedet võiks käsitada riigiabina, peavad olema korraga täidetud järgmised tingimused: 1) kõnealust meedet rahastatakse riigi ressurssidest ja see on seostatav riigiga, 2) meede annab majandusliku eelise, 3) antav eelis on valikuline, 4) kõnealune meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust, 5) meetmest kasusaaja on ettevõtja Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, mis eeldab, et ta tegeleb majandustegevusega.

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

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

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

1. Üldist huvi pakkuvad ülesanded, mille täitmine on talle usaldatud seaduse või eeskirjade alusel;
 2. Ettevõtetele ning ettevõtete asutajatele ja ülevõtjatele pakutavad tugi-, abi-, suhtekorraldus- ja nõuandemeetmetega seotud ülesanded, võttes seejuures arvesse konkurentsiõiguse valdkonnas kehtivate õigusaktide ja eeskirjade sätteid;
 3. Ettevõtete rahvusvahelise arengu ja nende toodangu ekspordi edendamise meetmetega seotud ülesanded, koostöös Prantsusmaa ettevõtete rahvusvahelise arengu agentuuriga;
 4. Põhi- või täiendõpet hõlmavad ülesanded, eeskätt riiklike ja eraõiguslike koolitusettevõtete rajamise, haldamise või rahastamise teel;
 5. Sisseseade hankimine ja haldamine eeskätt sadamate ja lennujaamade jaoks;
 6. Turunduslikud ülesanded, mille täitmise on talle usaldanud avalik-õiguslik isik või mis on vajalikud tema muude ülesannete täitmiseks;
 7. Mis tahes ekspertiisi, konsulteerimist või uuringut hõlmavad ülesanded mille on tellinud riigiasutused seoses tööstust, kaubandust, teenuste osutamist, majandusarengut, kutseõpet või maakasutuse planeerimist puudutavate küsimustega, ilma et see kahjustaks kõnealuse asutuse või koja enda algatatud tegevust.”
- (268) Äriseadustiku artiklis L710-1 on lisaks sätestatud: „Prantsusmaa kaubandus-tööstuskodade assamblee, piirkondlikud kaubandus-tööstuskodad ning kaubanduskohtute ühendused on riigi järelevalve all olevad riiklikud asutused, mille

juhitud valitakse ettevõtete juhtide seast.”

- (269) Selle sätte sõnastus on vaatlusaluse perioodi 2003–2010 jooksul muutunud. Samas on õigusakti aluspõhimõtted jäänud samaks. Kogu vaadeldava ajavahemiku jooksul on kaubandus-tööstuskodade, nagu CCIPB, jäänud seaduse alusel tegutsevateks riigiasutusteks, mis on riigi järelevalve all ja mida haldavad ettevõtete juhtide seast valitud juhid. Teiselt poolt, olles vahendajad elanikkonna ja riigi vahel, on nende olemasolu ja tegevuse esmane eesmärk (äriaseadustiku artikli L710-1 kohaselt) täita seaduse alusel neile usaldatud üldhuvi pakkuvaid ülesandeid, mis eeskätt seisnevad tööstuse, kaubanduse ja teenuste osutamisega seotud ettevõtjate huvide esindamises riigiasutuste ees, kohalike ettevõtjate toetamises, piirkonna atraktiivsuse suurendamises ja maakasutuse planeerimises. Kaubandus-tööstuskodade tööstus- ja kaubandustegevus on seotud nende üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmisega ning on nähtud ette nende eesmärkide saavutamiseks.
- (270) Lisaks sellele tuleb märkida, et riiklikes õigusaktides, eeskätt äriaseadustiku artiklis L710-1 on kaubandus-tööstuskodade jaoks sätestatud konkreetsed rahastamistingimused. Kaubandus-tööstuskodade ressursid moodustuvad eeskätt maksutuludest (üldise maksuseadustiku artikli 1600 alusel kehtestatud kaubandus-tööstuskodade kulude katmiseks kehtestatud maks), toetustest või koolitustegevusest ja transporditaristuga seotud haldustegevusest laekunud vahenditest. Seega ei pea kaubandus-tööstuskodade oma kulude katmiseks arvestama üksnes oma äritegevusest saadavate tuludega. See tundub kinnitavat järeldust, mille kohaselt kaubandus-tööstuskodade tööstus- ja kaubandustegevus on seotud nende üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmisega ning on nähtud ette nende eesmärkide saavutamiseks.
- (271) Prantsusmaa kinnitas seda järeldust CCIPB osas. Prantsusmaa on märkinud: „Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoda esindab 13 000 kohaliku ettevõtja huve riigiasutuste ja kohalike organite ees. [...] Koja ülesannete täitmise raames, mille hulka kuulub Pau-Pyrénées lennujaama haldamine, on lennujaam muutunud oma piirkonna majanduse arengu ja edendamise vahendiks. [...] See tähendab, et kaubandus-tööstuskodade ülesanded hõlmavad ka üldist huvi pakkuvat eesmärki, mis on muu hulgas seotud piirkonna majandusarengu edendamise ja piirkonna atraktiivsuse tõstmisega. Nimetatud sätted toovad ühtlasi esile asjaolu, et lennujaama varustuse haldamine on seotud nimelt selle ülesande täitmisega.”
- (272) Prantsusmaa lisas: „Kaubandus-tööstuskodade tegelevad järjekindlalt lobitööga oma piirkonna atraktiivsuse tõstmiseks ja uute üldkasutatavate ehitiste tutvustamiseks ning rahastavad sellist tegevust. Samuti viivad nad läbi turistidele suunatud tutvustusüritusi, osaledes mitmete selle valdkonna piirkondlike ja maakondlike struktuuride tegevuses, nagu kooskõlas turismiseadustiku artiklitega L131-4 ja L132-3 moodustatud piirkondlikud ja maakondlikud turismikomiteed [...]. Piirkonna atraktiivsuse edendamise alane tegevus nõuab samaaegselt meetmeid kapitali, turgude, ettevõtete, talendikate isikute, üliõpilaste ja turistide ligimeelitamiseks, mis aitab kindlustada vahendite olemasolu ettevõtjatele ja kogu piirkonnale. Atraktiivsus on seotud ka rahvusvahelise tuntusega. Sellises tegevuses võivad osaleda ka odavalennuettevõtjad koos oma veebisaitidega. Ja lõpuks nõuavad ka piirkonna elanikud ise uute lennuliinide avamist, pakkumise mitmekesistamist ja eeskätt madala hinnaga teenuseid, mis võimaldavad neile mugavamat ja samaaegselt odavamat ühendust Euroopaga.”
- (273) Neist kinnitustest nähtub ühemõtteliselt, et CCIPB tegevuse peamine eesmärk ja põhjus on – nagu kõikide kaubandus-tööstuskodade puhul – esindada kõikide kohalike ettevõtjate huve tervikuna ning toetada piirkonna majandusarengu edendamist ja atraktiivsuse tõstmist. Prantsusmaa esitatud kinnitustest ilmneb samuti, et kaubandus-tööstuskodade, nagu CCIPB, jaoks ei ole kaubandustegevuse, nagu Pau lennujaama käitamine, näol tegemist kasumlikkust silmas pidava tegevusega, vaid seda tehakse eesmärgiga täita üldhuvi pakkuvat ülesannet, mille täitmine on sellele ettevõttele pandud seaduse alusel. Nagu on märgitud eespool (põhjendus 142), peab CCIPB ise end avalik-õiguslikuks asutuseks, kelle eesmärk ei ole kasumi teenimine.
- (274) Eelöeldut silmas pidades tuleb kaubandus-tööstuskodade, nagu CCIPB, käsitada avaliku sektori asutustena, kellele kõiki otsuseid tuleb samalaadselt riigi keskaparaadi või kohalike omavalitsuste otsustega käsitleda riigiabi hõlmava kohtupraktika kohaselt riigiga seostatavatena⁽³⁴⁾ ning antuna riigi ressurssidest⁽³⁵⁾. Seejuures ei saa pidada oluliseks asjaolu, et kaubandus-tööstuskodade juhivad kaubandustöötajate, ettevõtete juhtide ja esindajate hulgast valitud isikud ja mitte teiste avaliku sektori asutuste nimetatud isikud. Tuleb arvestada, et isegi riiklike parlamentide liikmeid valivad kõik hääleõigust omavad kodanikud. Samas esindavad nad mis tahes demokraatliku riigi põhiseaduslikku võimu ja kõik nende otsused on seostatavad riigiga.

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

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

- (275) Kaubandus-tööstuskodade olukord on seega erinev riigi osalusega äriühingute omast, millega seoses on Euroopa Kohus *Stardust Marine* kohtuotsuses⁽³⁶⁾ öelnud: „Isegi kui riik saab riigi osalusega äriühingut kontrollida ja tal on valitsev mõju kõnealuse ettevõtja toimingute üle, ei saa automaatselt eeldada, et konkreetsel juhul seda kontrolli ka tegelikult teostatakse. Riigi osalusega äriühing saab tegutseda rohkem või vähem iseseisvalt sõltuvalt talle riigi poolt jäetud autonoomia ulatusest. Seega ainuüksi asjaolu, et riigi osalusega äriühing on riigi poolt kontrollitav, ei ole piisav, et selle ettevõtja võetud meetmeid saaks käsitada riigi meetmetena. Lisaks tuleb uurida, kas ametiasutused olid ühel või teisel moel seotud nende meetmete vastuvõtmisega.”
- (276) Kui tegemist on meetmega, mille on võtnud riigi osalusega äriühing, kes tegeleb majandustegevusega, tuleb kindlaks määrata, kas seda äriühingut näiteks kapitaliosaluse kaudu kontrollivad avaliku sektori asutused on seotud kõnealuste meetmete vastuvõtmisega. Kaubandus-tööstuskoja olukord on erinev, kuivõrd kõnealune asutus tegeleb ise avaliku haldusega kas elanikkonda ja riiki vahendava organina või avalik-õigusliku asutuse, st üldist huvi pakkuva ülesande täitmiseks seaduse alusel loodud avaliku sektori asutuse koosseisus. Seega, selleks et määrata kindlaks, kas kaubandus-tööstuskoja tehtud otsus on riigiga seostatav, ei ole vaja kindlaks määrata, kas mõni teine avaliku sektori asutus (näiteks riik kitsas tähenduses või kommuun või muud kohalikud organid) on seotud kõnealuse otsuse vastuvõtmisega. Tegelikult vastab selline otsus kahtlemata seostatavuse kriteeriumile.
- (277) Sellist lähenemisviisi on komisjon eelistanud ka oma varasemas otsustuspraktikas. Nii on komisjon kinnitanud seoses Vari kaubandus-tööstuskojaga: „Prantsusmaa õiguse alusel asutatud avaliku asutusest täidab ta oma ülesandeid piiratud geograafilisel territooriumil, teda juhib valitud juhtkond ja tema tulu pärineb äriregistrisse kantud ettevõtelt ja äriühingutelt, seega on tema puhul tegemist ametiasutusega komisjoni direktiivi 2000/52/EÜ⁽³⁷⁾ tähenduses. Seega ei ole vaja määrata kindlaks, kas tegemist on riigiga seostatavate meetmetega *Stardust Marine* kohtuotsuse tähenduses”⁽³⁸⁾.
- (278) CCIPB ei nõustu ametliku uurimismenetlusega hõlmatud lepingute riigiga seostatavusega, eitades riigi ja kohalike organite osalemist tema tehtud otsustes. Eespool öeldut silmas pidades tundub see väide olevat ekslik, kuivõrd CCIPB enda näol on tegemist avaliku sektori asutusega, mille otsused on riigiabi hõlmava kohtupraktika kohaselt vaieldamatult riigiga seostatavad, sõltumata teiste asutuste osalemisest nende tegemisel. Samadel põhjustel ei saa lugeda asjakohaseks CCIPB põhjendust, mille kohaselt riigi teostatav kontroll ei sisalda alluvussuhet. Nagu on juba märgitud põhjenduses 273, määratles CCIPB end menetluse algatamise otsuse kohta esitatud märkustes avalik-õigusliku asutuseks, kelle eesmärk ei ole kasumi teenimine, kinnitades sellega komisjoni väidet, mille kohaselt CCIPB on avaliku sektori asutus, kelle kõik otsused on seostatavad riigiga, ilma et tuleks kontrollida teiste sarnaste asutuste osalust nende otsuste tegemisel.
- (279) Ryanairi märkused on selles osas CCIPB omadega samased. Ryanair väidab eeskätt, et komisjon peaks vaatlema riigiga seostatavuse kriteeriumi, lähtudes avaliku sektori asutuste avaldatavast mõjust otsustele, mida CCIPB on teinud Ryanairi ja AMSi suhtes. Püüdes tõestada kaubandus-tööstuskodade sõltumatust riigist kitsas tähenduses, osutab Ryanair muu hulgas riiginõukogu otsusele. Selle seisukoha kohaselt ei tähenda asjaolu, et kaubandus-tööstuskodad on riigiga seotud – kuivõrd iga avalik asutus peab tehniliselt olema seotud teatud juriidilise isikuga – iseenesest alluvussuhte olemasolu. Ryanair väidab sellega seoses, et riik (kitsas tähenduses) ei ole CCIPB teatud otsuste tegemisse segatud ning teda on neist otsustest üksnes tagantjärele teavitatud. Eespool toodud kaalutlustel ei saa neid põhjendusi lugeda asjakohaseks, kuivõrd kõnealuste küsimuste puhul ei ole vaja otsida muude avaliku sektori asutuste mõju peale CCIPB enda.
- (280) Samuti ei saa lugeda asjakohaseks CCIPB väidet, mille kohaselt haldab ta Pau lennujaama eraõiguse tingimuste kohaselt, kuivõrd kõnealused meetmed kinnitas avalik-õiguslik asutus ning need on seetõttu kahtlemata riigiga seostatavad⁽³⁹⁾.

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

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

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

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

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

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

- (282) Selleks et hinnata, kas teatava riikliku meetme puhul on tegemist abiga, tuleb kindlaks teha, kas asjaomane ettevõtja saab majandusliku eelise, mida ta tavalistel turutingimustel ei oleks saanud ⁽⁴⁰⁾.
- (283) Selle analüüsi teostamiseks tuleb kõnealuste meetmete suhtes kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi. Selleks tuleb kindlaks määrata, kas CCIPB asemel tegutsev hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kes juhindub tasuvuse väljavaadetest, oleks sõlminud sellised lepingud.
- (284) Selle põhimõtte nõuetekohaseks kohaldamiseks tuleb esmalt uurida mitmeid üldisi küsimusi, eeskätt järgmisi:
- kas turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamasteenuste lepingut tuleb analüüsida koos või eraldi ⁽⁴¹⁾?
 - Kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel tuleb CCIPBd vaadelda kui Pau lennujaama käitajat või avaliku sektori asutust, kes ostis turundusteenuseid seoses kohaliku majandusarenguga seotud ülesande täitmisega, sõltumata oma ülesannetest lennujaama käitajana?
 - Milliseid eeliseid CCIPB asemel tegutsev hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis turundusteenuste lepingust oodata?
 - Kui asjakohaseks võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel pidada ametliku uurimismenetluse raames vaadeldud lennujaamasteenuste lepingu tingimuste võrdlust teistes lennujaamades tasutud lennujaamamaksudega?
- (285) Pärast nende küsimuste vaatlemist on komisjonil võimalik kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kõnealuste erinevate meetmete suhtes.

Lennujaamasteenuste lepingute ja turundusteenuste lepingute ühine analüüs

- (286) Uurimismenetluse laiendamise otsuses leidis komisjon, et uurimismenetlusega hõlmata vaid kaht liiki lepinguid, s. o lennujaamasteenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid, tuleb hinnata koos iga vaadeldava ajavahemiku puhul, arvestades iga asjaomase lepingu sõlmimise aega. See lähenemisviis tähendab eeskätt, et iga CCIPB sõlmitud lepingute rühma vaadeldakse kui ühtainsat meetet:
- 30. juunil 2005. aastal Ryanairiga sõlmitud lennujaamasteenuste leping ja samal päeval AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping seoses lennuliiniga Pau – London Stansted;
 - CCIPB 25. septembri 2007. aasta kiri Ryanairile, millega laiendatakse Pau-Charleroi lennuliinile 30. juuni 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingu tingimusi ⁽⁴²⁾, ja samal päeval AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping;
 - CCIPB 17. märtsi 2008. aasta kiri Ryanairile, millega laiendatakse Pau-Bristoli lennuliinile 30. juuni 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingu tingimusi, ja 31. märtsil 2008 AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping sama lennuliini kohta;

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

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

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

- CCIPB 16. juuni 2009. aasta kiri Ryanairile, millega laiendatakse Pau-Bristoli lennuliinile 30. juuni 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingu tingimusi ja samal päeval AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping sama lennuliini kohta;
- 28. jaanuaril 2010 AMSiga sõlmitud turundusteenuste leping seoses lennuliinidega Pau-London, Pau-Charleroi ja Pau-Beauvais. Selle turundusteenuste lepinguga ei ole ametlikult allkirjastatud ühtki paralleelset lennujaamasteenuste lepingut. Samas on selle lepingu puhul võimalik näha „varjatud” lennujaamasteenuste lepingut. See varjatud leping seisneb selles, et Ryanairi suhtes jätkatakse turundusteenuste lepingus kirjeldatud kolme lennuliiniga ⁽⁴³⁾ seoses üldiste lennujaamatasude kohaldamist, mille on läbirääkimiste tulemusena kinnitanud lennujaama nõuandev majanduskomisjon, samuti jääb kehtima maapealse teenindamise tasu vastavalt 30. juuni 2005. aasta lepingus toodud hinnakirjale. Prantsusmaa osutas, et pärast 30. juuni 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingu lõppemist 30. juunil 2010 kõnealust lepingut ei pikendatud ning et Ryanairi suhtes pärast lepingu lõppemist kohaldatud hinnakiri vastas lennujaama nõuandva majanduskomisjoni kinnitatud hinnakirjale seoses reguleeritud tasudega ning 30. juuni 2005. aasta lepingus toodud hinnakirjale maapealsete teenuste eest.
- (287) Prantsusmaa nõustus menetluse laiendamise otsuses kasutusele võetud lähenemisega, mille kohaselt analüüsiti lennujaamasteenuste lepinguid ja vastavaid turundusteenuste lepinguid koos. Seevastu teatavad kolmandad huvitatud isikud, eeskätt CCIPB ja Ryanair, ei nõustunud sellise lähenemisega, leides, et turundusteenuste lepinguid tuleb analüüsida eraldi.
- (288) Samas kinnitavad uurimistoimikus toodud asjaolud menetluse laiendamise otsuses toodud ja Prantsusmaa heakskiidetud lähenemisviisi asjakohasust. Transavia puhul ja tema Ryanairiga 2003. aastal sõlmitud lepingu puhul on kõnealune lähenemisviis ilmne, sest turundusteenuseid ja lennujaamasteenuseid käsitletakse ühes ja samas lepingus. Põhjendustes 289–313 toodud põhjustel kehtib see samuti muude Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute puhul.
- (289) Esmalt tuleb märkida, et kõik turundusteenuste lepingud sõlmiti peaaegu üheaegselt mõne lennujaamasteenuste lepinguga. Kõnealused kaht liiki lepingud sõlmiti alati samal kuupäeval, välja arvatud 31. märtsi 2008. aasta turundusteenuste leping, mis samuti sõlmiti vaid üsna vähe aega (14 päeva) pärast Pau-Bristoli lennuliiniga seotud lennujaamasteenuste lepingut, kusjuures turundusteenuste leping puudutas sama lennuliini.
- (290) Lisaks sellele on kaht liiki lepingud sõlmitud samade lepinguosaliste vahel. AMSi näol on tegemist 100 % ulatuses Ryanairi tütarettevõtjaga ja ettevõtja juhtkond koosneb Ryanairi juhtivtöötajatest ⁽⁴⁴⁾. Seega on Ryanairi ja AMSi näol tegemist ühe ja sama majandusüksusega selles tähenduses, et AMS tegutseb Ryanairi huvides ja tema kontrolli all ning AMSi toodetud kasum on suunatud Ryanairile dividendide või ettevõtte väärtuse suurenemise vormis. Lisaks sellele, nagu allpool selgitatakse, on mitmed lepingud seotud teatavate Pau lennujaamast väljuvate Ryanairi käitavate lennuliinidega. Turundusteenuste lepingutest ilmneb, et nende aluseks on Ryanairi võetud kohustus neid lennuliine käitada ning need on lisaks sellele sõlmitud samal ajal, kui sõlmiti lennujaamasteenuste lepingud samade lennuliinide jaoks CCIPB ja Ryanairi vahel. Seetõttu ei takista asjaolu, et CCIPB sõlmis turundusteenuste lepingud AMSi ja mitte Ryanairiga, kohaldada lähenemisviisi, mille kohaselt turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamasteenuste lepingut vaadeldakse kõnealuste lepingute analüüsimisel turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaselt ühe ja sama tehinguna, ning mille kohaselt selle analüüsiiga seotud kontekstis tuleb Ryanairi ja AMSi vaadelda kui üht ja sama majandusüksust.
- (291) Ja lõpuks ilmnevad mõlema lepingu puhul põhjendustes 292–313 toodud mitmetest muudest asjaoludest täiendavad seosed ühelt poolt iga turundusteenuste lepingu ja teiselt poolt sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamasteenuste lepingu vahel.
- (292) 30. juunil 2005. aastal sõlmitud lepingu kehtivusaeg oli viis aastat, samuti nagu ka samal päeval sõlmitud lennujaamasteenuste lepingul, millega Ryanair kohustus pakkuma igapäevast lennuühendust Londoni ja Pau vahel. Lisaks sellele on turundusteenuste lepingus endas sätestatud sõnaselge seos turundusteenuste lepingu ja lennujaamasteenuste lepingu käsitletavate lennuteenuste vahel: „käsitleva lepingu aluseks on Ryanairi kohustus käitada iga päev lennuliini Pau ja Londoni (Stanstedi) vahel”. See lause annab ühemõtteliselt tunnistust sellest, et turundusteenuste leping ei saaks tõenäoliselt eksisteerida olukorras, kus Ryanair ei oleks lennujaamasteenuste lepingus osutatud liinide käitaja.

⁽⁴³⁾ Selle turundusteenuste lepingu kohaselt kohustus Ryanair käitama kolme lennuliini kõnealuses lepingus sätestatud tingimustel.

⁽⁴⁴⁾ Vaata põhjenduses 72 osutatud Akvitaania piirkondliku kontrollikoja aruannet, milles on märgitud, et „ettevõtja AMS näol on tegemist Ryanairi tütarettevõtjaga ning seda juhivad kaks ettevõtja Ryanair juhtivtöötajat”.

- (293) 30. juuni 2005. aasta turundusteenuste lepingu preambulas on sätestatud: „[...] Airport Marketing Services Limited on tehnilistel põhjustel ainuke äriühing, kellel on võimalik edendada Pau ja Béarni piirkonda originaalse ja ainulaadse veebisaidi www.ryanair.com vahendusel, eesmärgiga broneerida Ryanairi lennupileteid Pausse.” See lause tundub kinnitavat, et turundusteenuste lepingu põhieesmärk ei ole Pau ja Béarni piirkonna üldine tutvustamine, vaid palju konkreetsemalt Ryanairi Pausse suunatud piletimüügi maksimeerimine kõnealuse piirkonna tutvustamise kaudu.
- (294) Teiselt poolt seisnevad AMSi osutatavad teenused turundusteenuste lepingu kohaselt sõnumite ja linkide avaldamises Ryanairi veebisaidil, mis on seotud Pau sihtkoha lehega, ning CCIPB määratud veebilingi avaldamises sama veebisaidi Suurbritannia avalehel. Kuid Pau sihtkoha leht on eeskätt suunatud isikutele, kes on juba oma reisiotsuse teinud või kes võivad kaaluda Ryanairi Pau suunal pakutavate teenuste kasutamist. Veebisaidi avaleht on suunatud küll palju laiemale kasutajaskonnale, kuid turundusteenuste lepingus käsitletakse ainult veebisaidi Suurbritannia versiooni. See on täiendav märk sellest, et turundusteenused on nähtud ette eeskätt Ryanairi teenuste tutvustamiseks seoses Pau ja Londoni lennuliiniga ja mitte selleks, et suurendada Pau ja seda ümbritseva piirkonna külastatavust. Kui kõnealuste teenuste eesmärk oleks Pau ja tema piirkonna tutvustamine kõikidele turistidele ja äriühingute esindajatele, kes võiksid kõnealuse piirkonna vastu huvi tunda, oleks tõenäoline, et CCIPB oleks nõudnud tema valitud veebisaidile suunava lingi avaldamist Ryanairi veebisaidi kõikidel või vähemalt enamatel avalehe versioonidel ja mitte üksnes Suurbritannia avalehel.
- (295) Ja lõpuks on 30. juuni 2005. aasta turundusteenuste lepingus sätestatud: „Peamiste kaubandustingimuste olulisel muutumisel pärast käesolevale lepingule allkirjutamist, eeskätt saabuvate reisijate üldarvu suurenemisel käesoleva lepingu sõlmimise tõttu, kohustuvad lepinguosalised heas usus muutma käesolevat lepingut kõnealuste muudatuste arvesse võtmiseks.” Saabuvate reisijate arv on seega esitatud kui turundusteenuste lepingu „peamine kaubandustingimus”, mis kinnitab veel kord seda, et turundusteenused ei ole eeskätt suunatud mitte Pau linna ja piirkonna üldise külastatavuse suurendamiseks, vaid konkreetsemalt Pau suunas suunduvate Ryanairi lendude reisijate arvu maksimeerimiseks.
- (296) Samasuguseid elemente on võimalik leida ka teistest turundusteenuste lepingutest. Mis puutub 25. septembri 2007. aasta turundusteenuste lepingusse, siis see sõlmiti tähtajaga viis aastat, mis vastab samal päeval saadetud CCIPB kirjas Ryanairile toodud pikendatud tähtajale seoses Pau-Charleroi lennuliini 30. juuni 2005. aasta lennujaamasteenuste lepingu tingimustega. Lisaks sellele on turundusteenuste lepingus sätestatud: „Käesoleva lepingu alus on Ryanairi kohustus käitada iga nädal lende PAU ja CHARLEROI vahel, sagedusega 3 lendu nädalas kogu tegutsemisaasta kestel, välja arvatud vääramatust jõust tingitud olukorrad. CCIPB-l on sellega seoses võimalik teha reklaami Béarni provintsis asuval Pau linnale ja piirkonna kaubandus- ja turismivaldkonnale, suunates seda suurele arvule turistidele ja ärireisijatele, kes külastavad veebisaiti www.ryanair.com, ning meelitada Pausse suuremal arvul Belgiast saabuvaid suure ostujõuga reisijaid.”
- (297) Lepingu preambulas on samuti sätestatud: „[...] [Airport Marketing Services] on ainuke ettevõtja, kes on võimeline äratama suure arvu Ryanairi võimalike reisijate tähelepanu, reklaamides kaubandust ja turismivaldkonna huviväärsusi.” Need väited tunduvad kinnitavat, et turundusteenuste lepingu põhieesmärk ei ole Pau ja Béarni külastamise üldine reklaamimine, vaid palju konkreetsemalt Ryanairi piletimüügi maksimeerimine Charleroi-Pau lennuliinil.
- (298) Teiselt poolt seisnevad AMSi osutatavad teenused turundusteenuste lepingu kohaselt Ryanairi veebisaidi Belgia ja Madalmaade avalehele lingi paigutamises, mis viib CCIPB määratud veebisaidile. Turundusteenused ei ole seega suunatud kõikidele isikutele, kes võiksid lasta end veenda Pau linnas või piirkonnas majutusteenust kasutama, vaid on suunatud konkreetsetele nendele isikutele, kes on kõige enam valmis kasutama Ryanairi teenuseid Charleroi ja Pau vahel reisimiseks, seega eeskätt Belgia ja Madalmaade kodanikele.
- (299) 31. märtsi 2008. aasta turundusteenuste leping sõlmiti ajavahemikuks 16. maist kuni 13. septembrini 2008, mis vastab perioodile, mille kestel Ryanair kohustus käitada lennuliini Bristolisse, nagu seda näitab ka selle lepingu järgmine lause: „Käesoleva lepingu alus on Ryanairi kohustus käitada iga nädal lende Pau ja Bristol vahel, sagedusega 3 lendu nädalas, alates 16. maist 2008 kuni 13. septembrini 2008 kogu tegutsemisaasta kestel, välja arvatud vääramatust jõust tingitud olukorrad. CCIPB-l on sellega seoses võimalik avaldada Béarni provintsis asuva Pau linna ja piirkonna turismi- ja kaubandusvaldkonna reklaami, suunates seda suurele arvule turistidele ja ärireisijatele, kes külastavad veebisaiti www.ryanair.com, ning meelitada Pau provintsi Béarni linna suuremal arvul Suurbritanniast saabuvaid suure ostujõuga reisijaid”⁽⁴⁵⁾.

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

- (300) Lepingu preambulas on samuti sätestatud: „[Airport Marketing Services] on ainuke ettevõtja, kes on võimeline äratama suure arvu Ryanairi võimalike reisijate tähelepanu, reklaamides kaubandus- ja turismivaldkonna huviväärsusi”⁽⁴⁶⁾. Teiselt poolt seisnevad AMSi osutatavad teenused turundusteenuste lepingu kohaselt Ryanairi veebisaidi Suurbritannia avalehele lingi paigutamises, mis viib CCIPB määratud veebisaidile.
- (301) 16. juuni 2009. aasta turundusteenuste leping sõlmiti ajavahemikuks 1. aprillist kuni 24. oktoobrini 2009, mis vastab perioodile, mille kestel Ryanair kohustus käitama lennuliini Pau-Bristol, nagu seda näitab ka selle lepingu järgmine lause: „Käesoleva lepingu alus on Ryanairi võetud kohustus käitada iga nädal lende PAU ja BRISTOLI vahel, sagedusega 2 lendu nädalas, alates 1. aprillist 2009 kuni 24. oktoobrini 2009, kavandatud 60 lennu ulatuses kogu 2009. aasta jooksul, välja arvatud vääramatust jõust tingitud olukorrad. CCIPB-l on sellega seoses võimalik avaldada Béarni provintsis asuva Pau linna ja piirkonna kaubandus- ja turismivaldkonna reklaami, suunates seda suurele arvule turistidele ja ärireisijatele, kes külastavad veebisaiti www.ryanair.com, ning meelitada Pausse suuremal arvul Suurbritanniast saabuval suure ostujõuga reisijaid.”
- (302) Lepingu preambulas on samuti sätestatud: „[...] [Airport Marketing Services] on ainuke ettevõtja, kes on võimeline äratama suure arvu Ryanairi võimalike reisijate tähelepanu, reklaamides piirkonna kaubandust ja turismivaldkonna huviväärsusi.” Teiselt poolt seisnevad AMSi osutatavad teenused turundusteenuste lepingu kohaselt Ryanairi veebisaidi Suurbritannia avalehele lingi paigutamises, mis viib CCIPB määratud veebisaidile.
- (303) 28. jaanuari 2010. aasta turundusteenuste lepingu artiklis 1 on sätestatud, et leping kehtib ühe aasta jooksul pärast Ryanairi kohustumist käivitada lennuveoteenused Pau ning Londoni, Charleroi ja Beauvais' vahel. See säte kujutab endast turundusteenuste lepingu ja lennuveoteenuste vahelise seose sõnaselget tõestust. Lisaks sellele on turundusteenuste lepingu artiklis 1 täpsustatud:

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁴⁷⁾ Ingliskeelne originaal: „This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to establish and to operate routes between:

— PAU and LONDON Stansted from 30th March 2010 with three flights per week during the whole year [...];

— PAU and CHARLEROI from 30th March 2010 with three flights per week for summer schedule [...];

— PAU and BEAUVAIS from April 2010 with three flights per week for summer schedule [...].

CCIPB therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of PAU and its region to large numbers of tourists and business travelers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of inbound passengers with high spending ability.”

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

- (305) Need erinevate turundusteenuste lepingutega seotud asjaolud näitavad, et kõnealustes lepingutes sätestatud turundusteenused on nii nende kestust kui ka laadi arvestades tihedalt seotud turundusteenuste lepingutes nimetatud Ryanairi osutatavate lennuveoteenustega, mis on sätestatud vastavates lennujaamasteenuste lepingutes. Turundusteenuste lepingud näitavad samuti, et nende aluseks on Ryanairi kohustused kõnealuseid lennuveoteenuseid osutada. Turundusteenuste eesmärk ei ole kaugeltki mitte suurendada üldiselt ja erapooletult Pau linna ja piirkonda külastavate turistide ja äriühingute esindajate hulka, vaid kõnealused turundusteenused on suunatud konkreetselt nendele isikutele, kes kavatsevad kasutada Ryanairi turundusteenuste lepingutes osutatud lennuveoteenuseid, ning nende lepingute põhieesmärk on kõnealuste teenuste reklaamimine.
- (306) Turundusteenuste lepingud on seega lahutamatult seotud nendega kaasnevate lennujaamasteenuste lepingutega ning nende esemeks olevate lennuveoteenustega. Põhjendustes 286–305 toodud asjaoludest ilmneb samuti, et kui kõnealused lennuliinid (ja seega ka nendega seotud lennujaamasteenused) puuduksid, ei oleks turundusteenuste lepinguid sõlmitud. Nagu on märgitud põhjendustes 286–305, on turundusteenuste lepingutes sõnaselgelt öeldud, et nende lepingute alus on Ryanairi kohustus käitada teatud lennuliine ning nendes nähakse seejuures ette turundusteenused, mis on suunatud peamiselt kõnealuste lennuliinide edendamise tagamisele.
- (307) Sellega seoses ei saa CCIPB väidet, mille kohaselt kõnealust kaht liiki lepingut tuleks analüüsida eraldi, kuna „*lepingute eesmärgid on erinevad*”, lugeda asjakohaseks. Eespool öeldust ilmneb selgesti, et turundusteenuste lepingud on lahutamatult seotud lennujaamasteenuste lepingutega ning Ryanairi ja CCIPB vaheliste ärisuhetega, mis puudutavad kahes nimetatud lepingus käsitletavate lennuliinide käitamist.
- (308) Lisaks sellele on selgunud, et enne kõnealuste turundusteenuste lepingu allkirjastamist ei korraldanud CCIPB hankemenetlust, mis oleks olnud avatud kõikidele sedalaadi teenuseid pakkuvatele ettevõtjatele⁽⁴⁹⁾, ega isegi konsulteerinud erinevate teenuseosutajatega, et võrrelda nende pakkumisi. Üldisemas plaanis ei näinud ettevõtte kõnealuste turundusteenuste pakkujana ette teisi teenuseosutajaid kui asjaomased lennuettevõtjad või nende tütarettevõtjad. See tõendab tihedat sõltuvussuhet turundusteenuste lepingute ja Ryanairi Paust väljuvate lennuliinide käitamise vahel. Kui turundusteenuste lepingud oleksid tõepoolest lennujaamasteenuste lepingutest sõltumatud, on tõenäoline, et CCIPB oleks lisaks AMSile konsulteerinud mitmete teenuseosutajatega, seda enam, et tegemist on riikliku asutusega, mis kasutab hankemenetlust sageli.
- (309) Lisaks sellele ilmneb, et kõikide lennujaamasteenuste lepingute sõlmimise tingimuseks oli turundusteenuste lepingute sõlmimine.
- (310) Esiteks, Prantsusmaa väitel on kaks 2005. aasta lepingut (30. juuni 2005. aasta lennujaamasteenuste leping ja turundusteenuste leping) „küll õiguslikult sõltumatud, kuid siiski tihedalt seotud”⁽⁵⁰⁾ ja „tihedat seost Ryanairiga sõlmitud lennujaamasteenuste lepingu ja Ryanairi 100 % osalusega tütarettevõtja AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepingu vahel ei saa eitada”⁽⁵¹⁾. Võttes arvesse suurt sarnasust 2005. aasta lepingute ja hilisemate Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute vahel, võib eespool toodud Prantsusmaa märkusi hõlpsalt üldistada ka hilisematele lepingutele.
- (311) Prantsusmaa osutab täiendavalt oma 30. mai 2011. aasta kirjas, et „CCIPB oli sunnitud sõlmima” 30. juuni 2005. aasta lepingud. Selles kirjas tuleb Prantsusmaa ka meelde, et „pärast AMSi lepingu pikendamata jätmist otsustas Ryanair ilma CCIPBd kirjalikult teavitamata mitte jätkata Pau-Pyrénées lennujaamast väljuvaid lende alates IATA 2011. aasta suvehooajast (aprillist 2011)”. See näitab, et vähemalt teatud juhtudel ei nõustunud Ryanair käitama lennuliini olukorras, kus talle oleks esitatud arveid seoses lennujaama üldiste maksudega, ilma et lennujaama käitaja ja AMSi vahel oleks sõlmitud turundusteenuste lepingut.
- (312) Seda seisukohta toetab CRC oma 5. jaanuari 2007. aasta aruandes⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ Välja arvatud ebaedukas reklaam väljaandes „Air & Cosmos”, vt põhjendus 132.

⁽⁵⁰⁾ Prantsuse ametiasutuste 13. juuli 2007. aasta kiri.

⁽⁵¹⁾ Prantsuse ametiasutuste 30. mai 2011. aasta kiri.

⁽⁵²⁾ Aruandes on öeldud, et „... kõnealune turundusteenuste leping on tegelikult Ryanairile antav rahaline abi ning see abi on ebaseaduslik, sest sellest ei ole eelnevalt komisjonile teatatud” ning „[...] kaubandus- ja tööstuskoda kasutas halduskohtu otsuse (milles otsustati, et ettevõtjaga Ryanair 2003. aastal sõlmitud lepingu alusel anti ebaseaduslikku riigiabi) õiguslikust mõjust möödahiilimiseks uut õiguslikku skeemi”.

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

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine CCIPB suhtes seoses turundusteenuste lepingutega

- (314) Selleks et kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi turundusteenuste lepingute suhtes, tuleb kindlaks määrata, milline hüpoteetiline turul tegutsev ettevõtja tuleks CCIPB tegevuse analüüsimisel aluseks võtta.
- (315) Ühe lähenemisviisi kohaselt tuleks eeldada, et CCIPB sõlmis turundusteenuste lepingud kui lennujaama käitaja⁽⁵³⁾ ning võrrelda tema tegevust tasuvuse väljavaadetest lähtuva hüpoteetilise lennujaama käitaja omaga.
- (316) Teise lähenemisviisi puhul tuleks eeldada, et CCIPB on tegutsenud avaliku sektori asutusena, kellele on määratud üldhuviteenuse osutamise kohustus, antud juhul Pau linna ja piirkonna majandusliku arengu huvides ning et ta on ostanud turundusteenuseid kõnealuste ülesannete täitmiseks, sõltumata asjaolust, et ta on Pau lennujaama käitaja. Selle teise lähenemisviisi puhul tuleks kohtupraktika kohaselt ühelt poolt kontrollida, et kõnealused teenused vastasid riikliku ostja „tegelikele huvidele” ning teiselt poolt, et kõnealuseid teenuseid osteti „turuhinnaga” võrdse või sellest odavama hinnaga⁽⁵⁴⁾, või teisisõnu, et turumajanduse tingimustes tegutsev ning tasuvuse väljavaadetest juhinduv ettevõtja, kes vajab samalaadseid teenuseid (ilma et tegemist oleks tingimata lennujaama käitajaga), oleks valmis nõustuma samalaadsete tingimustega kui CCIPB.
- (317) Teatud huvitatud kolmandate isikute kommentaarid kalduvad vähemalt kaudselt toetama teist lähenemisviisi. Eeskätt on Ryanair esitanud oma eespool viidatud 20. detsembri 2013. aasta uuringus asjaolusid, mis väidetavalt tõendavad, et AMSi turundusteenuste hind ei ületanud hinda, mida võib vaadelda selliste teenuste turuhinnana, märkides sellele väitele täiendavalt, et lennujaamade käitajad ei erine AMSi teist liiki klientidest.
- (318) CCIPB on esitanud andmeid, mis toetavad seda seisukohta, märkides muu hulgas: „Meenutame siinkohal, et CCIPB ülesanne on suurendada tema haldusalas oleva territooriumi majanduslikku atraktiivsust. Seejuures on kõnealuste turundusteenuste eest makstud summad võimaldanud reklaamida Pau linna ja piirkonna olulisi väärtusi ning 56 miljonit eurot, mis Ryanairi reisijad kulutasid 2010. aastal [...] oma kohalviibimise ajal, toetasid otseselt majutus-, restorani- kaubandus- ja kinnisvarasektorit (2005. aastal oli vastav summa 8 miljonit eurot, mis on väga madal summa, võrreldes teiste lennujaamade teostatud mõju-uuringutega).” Sellest lausest ilmneb, et CCIPB arvates tuleb tema tegevust hinnata riikliku ostja tegevusena, kes ostab teenuseid, mis on vajalikud talle usaldatud üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmiseks.
- (319) Komisjon märgib sellega seoses ühelt poolt, et kõnealune väide on vastuolus seisukohaga, mille kohaselt kõnealuste meetmetega seotud CCIPB otsused ei ole seostatavad riigiga. Kui CCIPB väidab, et ta sõlmis lepingud, pidades silmas kohaliku arenguga seotud eesmärki, peab ta paratamatult nõustuma sellega, et tema tegevus on vaadeldav tavapärase kohaliku avaliku sektori asutuse tegevusena.
- (320) Teiselt poolt leiab komisjon, et kahest eespool toodud võimalusest tuleb teine tagasi lükata, kuna selle puhul eitatakse lennujaamasteenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu tihedat seost, mille olemasolu tõestati eespool. Selline lähenemine tähendaks nõustuda sellega, et CCIPB sõlmis turundusteenuste lepingud, võtmata arvesse Ryanairi pakkumisi seoses lennujaamast väljuvate lennuliinidega, mida Ryanair käitas, ning et CCIPB oleks kõnealused lepingud sõlminud isegi nimetatud lennuliinide ja vastavate lennujaamasteenuste lepingute puudumise korral. Eespool põhjendustes 286–313 toodud põhjustel on selline eeldus äärmiselt ebatõenäoline.
- (321) Lisaks sellele, isegi kui kõnealune teine lähenemisviis oleks arvesse võetav, ei oleks selle põhjal võimalik järeldada, et turundusteenused ei andnud Ryanairile ja AMSile majanduslikku eelist.

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

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

- (322) Nagu on märgitud põhjenduses 316, ei piisa otsustamiseks, et avaliku sektori asutuse tehtud ostude näol ei ole tegemist müüjale antava majandusliku eelisega, üksnes sellest, et kõnealused ostud on sooritatud „turuhinnaga” võrdse või sellest madalama hinnaga. Lisaks sellele on vajalik, et need ostud vastaksid riikliku ostja „tegelikele huvidele”.
- (323) Ei saa kindlalt välistada, et Pau linna ja piirkonna majandusarenguga seotud ülesannete täitmisel on CCIPB-l vaja kasutada kaubanduslikke teenuseosutajaid, et viia läbi kõnealuse territooriumi reklaamimisele suunatud kampaania. Samas on kõnealusel juhul tegemist edendusmeetmetega, mis hõlmavad kaht konkreetset ettevõtjat, st Ryanairi ja CCIPBd ennast kui Pau lennujaama käitajat. Avaliku sektori üksus ei saaks järeldada, et üksnes üht ettevõtet või mõnesid täpselt kindlaks määratud ettevõtjaid reklaamivad turundusteenused on seotud kõnealuse asutuse ülesandega, mis seisneb kohaliku majandusarengu edendamises. Tuleb pidada loogiliseks, et selline avaliku sektori asutus lähtub põhimõttest, et kohalikud ettevõtjad peavad ise tagama või rahastama oma turundusteenuseid, ning piirab oma tegevuse kõnealuse territooriumi ja kohaliku majanduse üldise reklaamimisega, keskendumata konkreetsetele ettevõtjatele.
- (324) Igasugune muu lähenemisviis tähendaks, et kohaliku majanduse arendamisega tegelev avaliku sektori asutus võib osta turundusteenuseid, mis on suunatud üksnes teatud kohalike ettevõtjate toodete või teenuste reklaamimisele, ilma et seejuures oleks tegemist riigiabiga, tuues põhjuseks, et kõnealused teenused aitavad kaasa kohalikule majandusarengule ning on ostetud „turuhinnaga”. Selline lähenemisviis oleks vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 sätetega.
- (325) Seega tundub, et turundusteenuseid, mida CCIPB ostis AMSilt, ei saa pidada vastavaks CCIPB kui kohaliku majanduse arendamisega tegeleva avalik-õigusliku asutuse „tegelikule vajadusele”. Seda seisukohta kinnitavad mõned Prantsusmaa esitatud andmed, mille kohaselt „ei saa kahtlemata pidada tavaliseks, et lennujaama käitajate hulka mittekuuluvad kaubandus-tööstuskojad ostaksid lennuettevõtjalt turundusteenuseid” ⁽⁵⁵⁾.
- (326) Seetõttu viiks põhjendustes 316–321 toodud teise lähenemisviisi kohaldamine järeldusele, et turundusteenuste lepingud hõlmavad majanduseelise andmist neid teenuseid osutavatele ettevõtjatele ning lennuettevõtjatele, kes kõnealuste turundusteenuste osutamisest otseselt kasu saavad. Selle lähenemisviisi kohaselt on AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepingu näol tegemist AMSile kui turundusteenuste osutajale antava abiga ja Ryanairile kui nende teenuste osutamisest peamise kasu saajale antava abiga.
- (327) Lisaks sellele, kui avaliku sektori asutus teostab talle usaldatud üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmiseks oste, võiks üldiselt oodata, et ta püüab oma kulutusi minimeerida, korraldades hankemenetluse või vähemalt konsulteerides mitme teenuseosutajaga ja võrreldes nende pakkumisi. See kehtib eriti seoses väga mitmekesiste varade või teenustega, mille puhul ei ole teada ilmseid võrdlusalusena kasutatavaid turuhindu, nii nagu see on selgelt ka turundusteenuste puhul. Kuid antud konkreetsel juhul ei sõlmitud turundusteenuste lepinguid hankemenetluse põhjal. CCIPB välja kuulutatud projektikonkursi tulemusena ei leidunud lennuettevõtjat, kes oleks hankes toodud tingimustel nõustunud Pau lennujaamas tegutsema ⁽⁵⁶⁾. See kaalutus kinnitab teise lähenemisviisi ebakohasust.
- (328) Kõnealust ebakohasust tunduvad samuti kinnitavat CCIPB esitatud märkused uurimismenetluse laiendamise otsuse kohta. On märkimisväärne, et võrreldes omaenda tegevust erinevate eraettevõtjate tegevusega, et tõestada vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele, kasutab CCIPB võrdlusalusena peamiselt teisi lennuettevõtjaid. Nii on ta toonud välja suured Suurbritannia eralennujaamad, ühe Itaalia lennujaama ja kuus Prantsusmaa lennujaama. Selline lähenemisviis tundub kinnitavat seisukohta, mille kohaselt CCIPB sõlmis turundusteenuste lepingud esmajoones lennujaama käitajana ja mitte avaliku sektori asutusena, et täita oma ülesannet seoses kohaliku majandusarengu edendamisega.
- (329) Lisaks sellele on Prantsusmaa väitnud, et Béarni turismi edendamine on Béarn Pays Basque'i piirkondliku turismikomitee pädevuses ja et üldjuhul hõlmas kaubandus-tööstuskodade tegevus „spetsiaalseid turismi edendamise meetmeid läbi nende osalemise mitmete selle valdkonna piirkondlike ja maakondlike struktuuride tegevuses, nagu piirkondlikud ja maakondlikud turismikomiteed”. Kuid turundusteenuste lepingud, mis CCIPB väitel on suunatud eeskätt just Pau linna ja piirkonna turismi- ja kaubandusvaldkonna huviväärsuste reklaamimisele, on sõlminud otseselt CCIPB, ilma turismi edendamisega tegelevate kohalike asutuste vahendusega. See on veel üks täiendav asjaolu, mis kaldub kinnitama, et CCIPB sõlmis turundusteenuste lepingud esmajoones kui lennujaama käitaja.

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

⁽⁵⁶⁾ Vt põhjendus 132.

- (330) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamiseks tuleb seega kasutada põhjenduses 315 toodud esimest lähenemisviisi, mille kohaselt tuleb CCIPB tegevust võrrelda turumajanduse tingimustes tegutseva hüpoteetilise ettevõtjaga, kes lähtub tasuvuse väljavaadetest ja keda vaadeldakse Pau lennujaama käitajana CCIPB asemel.
- (331) See Ryanairi ja AMSi kohta tehtud järeldus kehtib samadel põhjustel ka Transaviaga sõlmitud lepingu kohta, seda enam, et Transavia puhul hõlmab üks ja sama leping samaaegselt lennujaamasteenuseid ja turundusteenuseid.

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

- (332) Eelnevast tuleneb, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel kõnealuste turundusteenuste lepingute suhtes tuleb kõnealuseid lepinguid analüüsida koos vastavate lennujaamasteenuste lepingutega, kuivõrd need lepingud moodustavad ühise tehingu⁽⁵⁷⁾ ning CCIPB tegevust tuleb analüüsida turumajanduse tingimustes tegutseva hüpoteetilise ettevõtja seisukohalt, keda vaadeldakse Pau lennujaama käitajana CCIPB asemel.
- (333) Kõikide nende sel viisil määratletud tehingute analüüsi käigus tuleb välja selgitada, millist kasu võis turundusteenuste lepingust oodata turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline ettevõtja, kes lähtub tasuvuse väljavaadetest. Seejuures ei tule arvesse võtta nende teenuste kui selliste mõju piirkonna turismile ja majandustegevusele. Oluliseks tuleb pidada üksnes kõnealuste teenuste mõju lennujaama kasumlikkusele, kuivõrd see on ainus mõju, mida analüüsi läbiviimisel vaadeldav turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline ettevõtja oleks arvesse võtnud.
- (334) Kuna turundusteenuste eesmärk on teatavate lennuliinide reklaamimine, saab nende abil ergutada turundusteenuste lepingute ja vastavate lennujaamasteenuste lepingutega hõlmatud lennuliinide kasutamist. Isegi kui esmaseks kasusaajaks on lennuettevõtja, saab neist kasu ka lennujaama käitaja. Suurenenud reisijate arv võib lennujaama käitaja jaoks tähendada teatud lennujaamatasudest, lennukite maapealsest teenindamisest saadavate tulude ning lennundusega mitteseotud tulude, nagu parklate, toilitusasutuste ja muude müügi-ettevõtete tegutsemisega seotud tulude suurenemist.
- (335) On selge, et CCIPB asemel Pau lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võtnud turundusteenuste lepingu ja vastava lennujaamasteenuste lepingu kavandamisel seda positiivset mõju arvesse. Selleks oleks ta hinnanud kõnealuste lennuliinide mõju oma tulevastele tuludele ja kuludele, nähes selles kontekstis ette neid lennuliine kasutavate reisijate arvu, mis võib tuleneda turundusteenuste osutamisest põhjustatud positiivsest mõjust. Ta oleks võtnud arvesse mõju kõnealuste lennuliinide kogu toimimise aja jooksul, nagu see oli ette nähtud lennujaamasteenuste lepingus ja turundusteenuste lepingus.
- (336) Menetluse käigus võttis komisjon seda arvesse ning palus Prantsusmaal koostada tulude ja kulude prognoos, mille turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks koostanud enne turundusteenuste lepingute ja lennujaamasteenuste lepingute sõlmimist, võttes sealjuures arvesse turundusteenuste lepingute mõju prognoositavale reisijate arvule. Kui lennujaama käitaja sõlmib lepingu, milles nähakse ette teatud lennuliinide jaoks tõhusad reklaamimeetmed, on võimalik, et ta prognoosib asjaomaste lennuliinide jaoks suhteliselt kõrge täituvuse (ehk koormusteguri)⁽⁵⁸⁾ ning võtab seda oma tulevaste tulude hindamisel arvesse. Selles küsimuses märgib komisjon ära Ryanairi arvamus, mille kohaselt turundusteenuste lepingud ei tähenda lennujaama käitaja jaoks mitte üksnes kulusid, vaid ka võimalikku tulu.
- (337) Tuleb kindlaks määrata, kas CCIPB asemel Pau lennujaama käitav hüpoteetiline ettevõtja oleks võinud mõistuspäraselt oodata ja arvuliselt väljendada muid tulusid kui need, mis tulenevad lennuliinide kasutamise määrale avalduvast positiivsest mõjust, mida peetakse silmas turundusteenuste lepingus seoses lennuliinide käitamise perioodiga ning mis on sätestatud lennujaamasteenuste lepingus või turundusteenuste lepingus.

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

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

- (338) Mõned kolmandad huvitatud isikud, eeskätt Ryanair oma 17. jaanuari 2014. aasta uuringus, toetavad seda seisukohta. 17. jaanuari 2014. aasta uuring põhineb seisukohal, mille kohaselt lennujaama käitaja, sellise nagu CCIPB ostetud turundusteenused tugevdavad lennujaama kuvandit ja aitavad sellest tulenevalt kaasa kõnealust lennujaama kasutavate reisijate arvu jätkusuutlikule suurendamisele mitte üksnes seoses turundusteenuste lepingus ja lennujaamasteenuste lepingus nimetatud lennuliinidega ning kõnealustes lepingutes sätestatud lennuliinide käitamise perioodi kestel. Eeskätt tuleneb sellest uuringust, et Ryanairi väitel võib turundusteenuste osutamine avaldada pikaajalist positiivset mõju lennujaama külastatavusele ka pärast lepingu tähtaja lõppemist.
- (339) Sellega seoses tuleb märkida, et mitte ükski esitatud asjaolu ei toeta seisukohta, et ametliku uurimismenetlusega hõlmataivate turundusteenuste lepingu sõlmimisel oleks CCIPB eelnevalt prognoosinud turundusteenuste võimalikku positiivset mõju, mis ulatub kaugemale üksnes kõnealuste lepingutega hõlmataivate lennuliinidele avaldatavast mõjust, või – ajalisel plaanis – ulatub kaugemale kõnealuste liinide käitamise eeldatavast kestusest. Lisaks sellele ei ole ei Prantsusmaa ega CCIPB pakkunud välja meetodit, mis võimaldaks hinnata sellest mõjust tulenevat võimalikku tulu, mida CCIPB asemel Pau lennujaama käitav hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võinud arvesse võtta turundusteenuste lepingute ja lennujaamasteenuste lepingute sõlmimise asjakohasuse hindamisel.
- (340) Nagu eespool märgitud, on AMSilt ostetud turundusteenused suunatud isikutele, kes külastavad Ryanairi veebisaiti, konkreetselt selle veebisaidi Paule pühendatud lehte, või veebisaidi Suurbritannia versiooni (Pau-Londoni ja Pau-Bristoli lennuliinidega seotud turundusteenuste lepingud), Belgia ja Madalmaade versiooni (Pau-Charleroi lennuliiniga seotud lepingud) või Prantsusmaa versiooni (Pau-Beauvais' lennuliiniga seotud leping). Transavia puhul oli ette nähtud, et kõik veebisaidil www.transavia.com osutatavad turundusteenused hõlmavad Pau sihtkohaga seotud lehekülge. Kõnealused turundusteenused on seega suunatud eeskätt isikutele, kes võivad soovida kasutada turundusteenustega seotud lennuliine. Kõnealuste teenuste positiivne mõju Pausse suunduvate teiste lennuliinide reisijate arvule on märksa hüpoteetilisem, igal juhul on see mõju liiga ebakindel, et mõistuspäraselt käituv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võiks seda kvantifitseeritud kujul arvesse võtta, hinnates oma huvi turundusteenuste lepingu sõlmimiseks.
- (341) Lisaks sellele tunduks ka selle mõju jätkusuutlikkus talle äärmiselt ebakindlana. On mõeldav, et Pau linna ja piirkonna reklaamimine Ryanairi veebisaidil võis innustada seda veebisaiti külastavaid isikuid ostma Ryanairi pileteid Pausse hetkel, mil nad puutusid selle reklaamiga kokku, või sellest natuke hiljem. Seevastu on vähetõenäoline, et Ryanairi veebisaidi külastamisel nähtud reklaam jäi kasutajatele meelde, kinnistus ja võis mõjutada nende lennupiletite ostmise otsuseid veel mõne nädala pärast. Reklaamikampaanial võib olla pikemaajalisem mõju, kui reklaamimeetmeid viiakse ellu ühe või mitme reklaamivahendi kaudu, millega tarbijad puutuvad sageli kokku teatud ajavahemiku jooksul. Näiteks reklaamikampaania laia levikuga tele- ja raadiokanalites, veebisaitidel ja/või mitmetel värskes õhus või avalikes kohtades asuvatel reklaamitahvlitel võib tuua kaasa pikaajalisi mõjusid, kui tarbijad puutuvad reklaamiga kokku passiivsel viisil ja korduvalt. Seevastu reklaamimeede, mis hõlmab vaid mõnda Ryanairi veebisaidi lehekülge, ei ole suuteline avaldama mõju, mis ulatub märkimisväärselt kaugemale kõnealuse reklaamiga kokkupuutumise kestusest.
- (342) On äärmiselt tõenäoline, et enamik inimesi ei külasta Ryanairi veebilehte piisavalt sageli, et neile võiks kauemaks meelde jääda kõnealusel veebisaidil avaldatav piirkonna reklaam. Seda tähelepanekut toetavad olulisel määral kaks asjaolu. Esiteks, mitmesuguste turundusteenuste lepingute kohaselt piirdus Pau piirkonna reklaam Ryanairi avalehel tavalise lingiga CCIPB määratud veebisaidile küllaltki lühikeste perioodide kestel (2005. aasta lepingu kohaselt 42 päeva kestel aastas viie aasta jooksul, aasta jooksul pärast 2007. aasta lepingu sõlmimist, 8 päeva kestel pärast 2008. aasta lepingu sõlmimist, 9 päeva kestel pärast 2009. aasta lepingu sõlmimist, 45 päeva kestel Suurbritannia avalehel, 25 päeva kestel Belgia ja Madalmaade avalehel ja 25 päeva kestel Prantsusmaa avalehel 2010. aasta lepingu kohaselt). Nii kõnealuste reklaamimeetmete laad (tavaline link, mille reklaamimõju on piiratud) kui ka nende lühiajalisus võisid oluliselt piirata nende toimingute ajalist mõju pärast avaldamise lõppemist, seda enam, et kõnealused meetmed hõlmasid vaid Ryanairi veebilehte ja neid ei toetanud teised reklaamivahendid. Teiseks, AMSiga sõlmitud lepingutes ettenähtud muud turundusmeetmed hõlmasid üksnes Pausse suunduvate liinidega seotud lehti veebisaidil. On väga tõenäoline, et suurem osa inimesi ei külasta selliseid lehti kuigi sageli ja teevad seda üksnes juhul, kui nad on sellest sihtpunktist juba ilmselt huvitatud.
- (343) Eelnevad kaalutlused kehtivad ka 2006. aastal Transaviaga sõlmitud lepingu kohta. Selle lepinguga ette nähtud turundusteenused seisnesid lihtsalt sõnumite ja linkide avaldamises Transavia veebisaidil Pau sihtkohaga seotud leheküljel ning elektroonilise ajakirja transavia.com tellijatele regulaarselt e-kirja vahendusel saadetavate Pau huviväärsustega seotud pakkumistes.

- (344) Seega, isegi kui turundusteenuste osutamine võis suurendada turundusteenuste lepingutes osutatud lennuliinide reisijate arvu nende teenuste osutamise perioodil, on väga tõenäoline, et see mõju pärast kõnealuse perioodi lõppemist või teiste lennuliinide puhul oli tähtsusetu või puudus täiesti.
- (345) Ryanairi 17. ja 31. jaanuari 2014. aasta uuringust ilmneb samuti, et turundusteenuste lepingust saadav tulu pärast kõnealustes lepingutes osutatud lennuliinide sulgemist või nende käitamise perioodi lõppu vastavalt turundusteenuste lepingus ja lennujaamasteenuste lepingus sätestatule on äärmiselt ebakindel ja sellel puudub selline usaldusväarsuse tase, mida turumajanduse tingimustes tegutsev informeeritud ettevõtja võiks pidada piisavaks.
- (346) Näiteks on 17. jaanuari 2014. aasta uuringus märgitud⁽⁵⁹⁾: „[...] tulude kasv tulevikus pärast lennujaamasteenuste lepingus ettenähtud tähtaja möödumist on põhimõtteliselt ebakindel”⁽⁶⁰⁾. Lisaks sellele on kõnealuses uuringus esitatud kaks meetodit turundusteenuste lepingu positiivse mõju eelnevaks hindamiseks, neist üks põhineb rahavoogudel ja teine kapitaliseerimisel.
- (347) Rahavoogudel põhinev lähenemisviis seisneb turundusteenuste lepingute ja lennujaamasteenuste lepingute alusel teenitava kasumi hindamises, mida lennujaama käitaja saab osutatavate turundusteenuste ja lennujaamasteenuste eest tulevaste tulude vormis, millest on maha arvatud vastavad kulud. Kapitaliseerimismeetodi puhul vaadeldakse lennujaama kuvandi paranemist tänu turundusteenuste osutamisele immateriaalse varana, mis on omandatud turundusteenuste lepingus toodud hinnaga.
- (348) Uuringus on samas osutatud, et kapitaliseerimismeetodi kohaldamisel tekivad märkimisväärsed raskused, kuivõrd sellise meetodi kasutamisel saadavad tulemused ei ole kuigi usaldusväärsed ning seetõttu tuleks eelistada rahavoogude meetodit. Uuringus on öeldud: „Kapitaliseerimismeetodi puhul tuleks arvesse võtta vaid lennujaama immateriaalsete varadega seostatavate reklaamikulude proportsiooni. Samas võib osutada keeruliseks määrata kindlaks lennujaama tulevaste tulude aluseks olevate reklaamikulude (st lennujaama immateriaalsesse varasse investeerimise) proportsiooni, vastupidiselt nendele kuludele, mis on lennujaama jooksvate sissetulekute aluseks”⁽⁶¹⁾. Uuringus on samuti rõhutatud: „Selleks et kohaldada kapitaliseerimismeetodit, tuleb hinnata keskmist ajavahemikku, mille kestel lennujaam on suuteline klienti kinni hoidma tänu AMSi turunduskampaaniale. Praktikas on andmete ebapiisavuse tõttu äärmiselt keeruline hinnata keskmist ajavahemikku, mille kestel klienti tänu AMSi reklaamikampaaniale kinni hoitakse”⁽⁶²⁾.
- (349) 31. jaanuari 2014. aasta uuringus esitatakse rahavoogude meetodi praktilise kohaldamise võimalus. Selle lähenemisviisi kohaselt omandab turundusteenuste ja lennujaamasteenuste lepingust tulenev kasum, mis ulatub turundusteenuste lõppemisest kaugemale, „lõppväärtuse”, mille suurus arvestatakse lepingu lõppemise kuupäeva seisuga. Kõnealune lõppväärtus arvutatakse lähtuvalt lennujaamasteenuste lepingute ja turundusteenuste lepingutega seotud prognoositavatest täiendavatest tuludest lennujaamasteenuste lepingu kohaldamise viimase aasta jooksul. Meetod seisneb lennujaamasteenuste lepingu kehtivuse viimase aasta eeldatava täiendava tulu projitseerimises tulevikku lennujaamasteenuste lepinguga sama kehtivusajaga lepingule, kohandades seda eelnevalt Euroopa lennundusturu kasvumääraga ja tõenäosuskoefitsiendiga, mis väljendab lennujaamasteenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu suutlikkust anda lennujaamale kasumit pärast kõnealuste lepingute kehtivuse lõppemist⁽⁶³⁾. See suutlikkus tuua pikaajalist kasumit sõltub 31. jaanuari 2014. aasta uuringu kohaselt mitmetest asjaoludest „[...] mis hõlmavad suuremat tuntust ja tugevamat kaubamärki, ning võrgu välismõjude ja korduvreisijate arvu”⁽⁶⁴⁾, kusjuures neid asjaolusid rohkem ei täpsustata. Lisaks sellele võetakse kõnealuse meetodi puhul arvesse kapitalikulu iseloomustavat diskontomäära.

⁽⁵⁹⁾ Vt punkt 6.2.2.7.

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

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

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

⁽⁶³⁾ Vt põhjendused 356 ja 357.

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

- (350) Tõenäosusteguri puhul on uuringus toodud [...] % suurune mõistlikuks peetav protsendimäär. Samas ei tooda väga teoreetilist laadi uuringus selle kohta ühtki tõsiselt võetavat kvantitatiivset või kvalitatiivset põhjendust. Kõnealuse [...] % suuruse protsendimäära põhjenduseks ei tooda uuringus mingeid Ryanairi tegevuse või lennundusturgude või lennujaamateenustega seotud faktilisi andmeid. Samuti ei esitata ühtegi seost kõnealuse protsendimäära ja väga lühidalt nimetatud tegurite (tuntus, tugev kaubamärk, võrgu välismõjud ja korduvreisijad) vahel, mis peaksid väidetavalt võimaldama saada lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu sõlmimisest kasu ka pärast kõnealuste lepingute lõppemist. Ja lõpuks ei põhine uuring, mis analüüsib, millisel määral kõnealused teenused võivad eespool nimetatud tegureid mõjutada, AMSiga sõlmitud eri lepingutes sätestatud turundusteenuste konkreetsel sisul.
- (351) Lisaks sellele ei näidata uuringus, et lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu lõppemisel võiks kasum, mida need lepingud lennujaama käitajale viimase kehtivusaja jooksul tõid, ulatuda teatud tõenäosusega ka tulevikku. Samuti ei põhjendata Euroopa lennundusturu kasvumäära asjakohasust lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu avaldatavate mõjude hindamisel konkreetses lennujaamas.
- (352) Seega ei oleks Ryanairi pakutud meetodi kohaselt arvestatud lõppväärtus kuigi asjakohane selleks, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja võiks seda arvesse võtta lepingu sõlmimise huvi hindamisel.
- (353) 31. jaanuari 2014. aasta lepingust ilmneb seega, et rahavoogude meetodi kasutamine võib anda vaid äärmiselt ebakindlaid ja väheusaldatavaid tulemusi, samuti nagu ka kapitaliseerimismeetod.
- (354) Lisaks sellele ei ole ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik toonud välja asjaolusid, mis näitaksid, et Ryanairi pakutud meetodit või mis tahes muud meetodit, mille puhul võetakse arvesse lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu lõppemise järel saadavat arvuliselt väljendatud kasumit, oleksid tegelikult kasutanud Pau lennujaamaga võrreldavate piirkondlike lennujaamade käitajad. Seejuures ei esitanud Prantsusmaa ühtegi märkust 17. ja 31. jaanuari 2014. aasta uuringute kohta ja ei ole seega selles toodud järeldusi heaks kiitnud.
- (355) Lisaks sellele, nagu on osutatud eespool, on ametliku uurimismenetlusega hõlmatud turundusteenused suunatud ilmselt isikutele, kes võivad soovida kasutada turundusteenuste lepingus nimetatud lennuliine. Kui kõnealuste lennuliinide tegevust pärast lennujaamateenuste lepingu kehtivuse lõppemist ei pikendata, on vähetõenäoline, et turundusteenuste osutamine võib avaldada jätkuvalt positiivset mõju lennujaama reisijate arvule pärast lepingu kehtivuse lõppemist. Seejuures on tõenäosust, et lennuettevõtja soovib pikendada teatud lennuliini toimimist pärast seda, kui lennujaamateenuste lepingus sätestatud lennuliini käitamise kohustus lõpeb, lennujaama käitajal väga raske hinnata. Eeskätt odavlennuettevõtjate puhul on näha, et nad on lennuliinide avamisel ja sulgemisel väga dünaamilised. Selliste tehingute lõpetamisel, mis on hõlmatud ametliku uurimismenetlusega, ei saaks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja olla kindel lennuettevõtja soovis jätkata kõnealuse lennuliini käitamist ka pärast lepingu tähtaja lõppemist.
- (356) Lisaks sellele tuleb täiendavalt märkida, et Ryanairi 31. jaanuari 2014. aasta lepingus esitatud meetodi kohaselt arvestatud lõppväärtus on positiivne (ja avaldab seega positiivset mõju lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu hinnangulisele kasumlikkusele) üksnes juhul, kui kõnealuste lepingute tulemusel saadav täiendav kasum lennujaamateenuste lepingu viimasel kehtivusaastal on positiivne. Meetod seisneb lennujaamateenuste lepingu kehtivuse viimase aasta jooksul eeldatavalt saadava täiendava kasumi projitseerimises tulevikku, kohandades sellele kahte tegurit. Esimene tegur on Euroopa lennutranspordituru üldine kasvumäär, mis peegeldab eeldatavat reisijate arvu suurenemist. Teine tegur on [...] % suurune protsendimäär, mis väljendab skemaatilisel tõenäosust, et lõppenud lepingute toimimine soodustab uute samalaadsete lepingute sõlmimist ja samaväärsete rahavoogude tekitamist tulevikus. Seega, kui lennujaamateenuste lepingu viimasel kehtivusaastal oodatav tulevane täiendav kasum on negatiivne, on ka lõppväärtus negatiivne (või maksimaalselt võrdne nulliga), peegeldades seega asjaolu, et lõppenud lepingutega samalaadsete lepingute sõlmimine vähendab samalaadset lõppenud lepingutega igal aastal lennujaama kasumlikkust.
- (357) 31. jaanuari 2014. aasta uuringus on sellist olukorda vaadeldud väga lühidalt, piirdudes sellega, et ühes joonealuses märkuses on ilma kommentaaride ja põhjendusteta märgitud: „[...] lõppväärtust ei ole võimalik arvestada, kui AMSi maksete täiendav puhastulu asjaomase kehtivusperioodi viimase aasta jooksul on negatiivne”⁽⁶⁵⁾. Nagu allpool näidatakse, toovad kõik käesoleva juhtumi puhul vaadeldavad lepingud kaasa eeldatavad täiendavad rahavood, mille väärtus on kõikide aastate puhul negatiivne, ning mitte üksnes üldise negatiivse nüüdispuhasväärtuse. Seega on

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

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

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

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

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

a) lennujaamasteenuste eest küsitav hind vastab turuhinnale, või

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

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

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

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

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

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

⁽⁶⁶⁾ Uute suuniste punkt 53.

⁽⁶⁷⁾ Uute suuniste punkt 66.

⁽⁶⁸⁾ Uued suunised, punktid 59 ja 61.

⁽⁶⁹⁾ Vt komisjoni 27. jaanuari 2010. aasta otsus riigiabi C 12/08 kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping, ELT L 27, 1.2.2011, lk 24, punktid 88 ja 89.

- (365) Esmalt tuleb märkida, et kogu menetluse käigus ei ole Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik esitanud komisjonile võimalike võrdlusaluseks võetavate lennujaamade valimit, mida võiks kasutada käesoleva juhtumi puhul ja mis oleks piisavalt võrreldavad Pau lennujaamaga järgmise poolest: lennuliikluse maht, liikluse iseloom, osutatavate lennujaamateenuste liik ja tase; lennujaama lähedus suurlinnale, lennujaama teeninduspiirkonna elanike arvu, ümbritseva piirkonna jõukus ja muud geograafilised piirkonnad, kust saaks reisijaid ligi meelitada ⁽⁷⁰⁾.
- (366) Isegi kui selline lennujaamade valim oleks olemas, ei oleks võrdlusmeetodit kõnealuse juhtumi puhul siiski võimalik kasutada. Nagu eespool on näidatud, on analüüsivate tehingute näol tegemist keeruliste kogumitega, mis hõlmavad lennujaamateenuste lepingut ja turundusteenuste lepingut (mille võib mõnikord ühendada ühte õiguslikku dokumenti). Need tehingud hõlmavad mitmeid hindu, seejuures mitmesuguseid lennujaamatasusid, lennukite maapealse teenindamise tasusid ning turundusteenuste tasusid, millest ühed sõltuvad reisijate arvust, teised lendude arvust ning kolmandad on kindlasummalised tasud. Kõik need tehingud tekitavad seega lennujaama käitaja ning lennuettevõtja ja tema tütarettevõtjate vahel palju keerulisi rahavooge, mis pärinevad lennujaamatasudest, maapealse teenindamise tasudest ja turundusteenuste osutamisest saadavatest tuludest.
- (367) Isegi ainult CCIPB poolt lennuettevõtjatele makstud lennujaamatasude võrdlemine võrdlusalustes lennujaamades makstavate lennujaamatasudega ei võimalda saada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamiseks vajalikku teavet. Võrdlusmeetodi kohaldamiseks käesoleva hinnanguga hõlmataivate tehingute suhtes tuleks vähemalt leida võrdlusaluseks olevates lennujaamades võrreldavate tehingute kogum, mis hõlmaks eeskätt samaväärseid turundusteenuseid ja samaväärset maapealset teenindamist. Sellise võrreldavate tehingute valimi leidmine ei osutu aga võimalikuks, sest käesoleva hinnanguga hõlmataivad tehingud on sedavõrd keerulised ja spetsiifilised, seda enam, et maapealse teenindamise ja turundusteenuste hinnad ei ole üldjuhul avalikult kättesaadavad ja on seetõttu raskesti ligipääsetavad võrdlusaluse moodustamiseks.
- (368) Isegi kui vastuvõetava võrdlusanalüüsi alusel eeldada, et kõnealused erinevate tehingute hinnad on võrdlustehingute valimi abil kindlaksmääratud turuhindadega võrdsed või neist kõrgemad, ei saaks komisjon selle põhjal järeldada, et kõnealused tehingud vastavad turuhindadele, kui selgub, et nende hindade kindlaksmääramisel võis lennujaama käitaja eeldada, et kõnealuste tehingute tulemusena tekkivad kulud on suuremad kui vastavad täiendavad tulud. Turumajanduse tingimustes tegutseval ettevõtjal ei ole mingit huvi pakkuda kaupu või teenuseid turuhindadega, kui selle tulemusena väheneb tema täiendav kasum.
- (369) Komisjon peab asjakohaseks märkida seoses selle analüüsiga, et pärast uute suuniste vastuvõtmist paluti nii Prantsusmaal kui ka huvitatud isikutel esitada oma märkused kõnealuste suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes (vt põhjendused 22 ja 23). Ei Prantsusmaa ega huvitatud isikud ei esitanud sisulisi vastuväiteid komisjoni lähenemisviisi suhtes, mille kohaselt ei ole võimalik määratleda asjakohaseid võrdlusaluseid, et välja selgitada lennujaamade poolt lennuettevõtjatele osutatud teenuste usaldusväärsed turuhinnad, kuivõrd kõige asjakohasem kriteerium lepinguosaliste vaheliste kokkulepete hindamiseks on nende täiendava kasumlikkuse eelanalüüs.
- (370) Eelnevat silmas pidades leiab komisjon, et antud juhtumi suhtes tuleb kohaldada uutes suunistes üldiselt soovitatud lähenemisviisi turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte rakendamiseks lennujaamade ja lennuettevõtjate suhete suhtes, mis seisneb täiendava (või lisanduva) kasumlikkuse eelanalüüsi teostamises.
- (371) Sellist lähenemisviisi põhjendab asjaolu, et lennujaama käitajal võib olla objektiivne huvi teha lennuettevõtjaga teatud tehing, kui ta võib mõistuspäraselt eeldada, et see tehing suurendab tema kasumit (või vähendab tema kahjumit) võrreldes kujuteldava olukorraga, kus sellist tehingut ei oleks tehtud ⁽⁷¹⁾, ja seda sõltumatult võrdlusest lennuettevõtjatele teiste lennujaama käitajate pakutavate tingimustega või tingimustega, mida sama lennujaama käitaja pakub teistele lennuettevõtjatele.
- (372) Viimase punkti kohta on komisjon uutes suunistes märkinud, et „hindade diferentseerimine on tavapärane äritava, kuni see on kooskõlas kõigi muude asjaomaste konkurentsialaste ja valdkondlike õigusaktidega. Selline hindade diferentseerimise poliitika peaks aga olema turumajandustingimustes tegutseva isiku testi läbimiseks äriselt õigustatud” ⁽⁷²⁾ (joonealused märkused välja jäetud). Sellega seoses tuleb märkida, et teatud kolmandate isikute

⁽⁷⁰⁾ Uute suuniste punkt 60.

⁽⁷¹⁾ Teisisõnu, kui selle tehingu oodatav täiendav kasumlikkus on positiivne.

⁽⁷²⁾ Uute suuniste punkt 62.

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

Lennujaama käitaja ja kogu CCIPB tegevuse ühine hindamine

- (373) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon esialgu, et CCIPB kogu tegevust tuleb hinnata koos tema tegevusega lennujaama käitajana ning vajaduse korral koos riigi või muude avaliku sektori asutuste tegevusega, kes lennujaama käitajat kontrollivad või tema finantstehingutesse sekkuvad.
- (374) Prantsusmaa teatas, et ta nõustub lennujaama käitamisega tegeleva üksuse tegevuse ja CCIPB kogu tegevuse ning teiste avaliku sektori asutuste tegevuse ühise hindamisega.
- (375) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel tuleb arvesse võtta CCIPB tegevust tervikuna ja mitte üksnes tema lennujaama käitamisega tegeleva üksuse tegevust. CCIPB üksus, mis tegeleb lennujaama käitamisega, ei ole CCIPBst eraldiseisev juriidiline isik. Teiselt poolt tuleb arvestada, et kui lennujaamasteenuste lepingud sõlmiti lennujaamaga, kes on Ryanairi ja teiste lennuettevõtjate makstavatest lennujaamamaksudest saadava tulu saaja, siis turundusteenuste lepingutega seotud kulud kanti peaaesjalikult CCIPB üldeelarvest ja need ei kajastu tingimata lennujaama arveldustes. Prantsusmaa märgib sellega seoses, et CCIPB võttis need kulud otseselt enda kanda ⁽⁷³⁾.
- (376) Seega leiab komisjon, et lennujaama käitaja tegevust ja CCIPB tegevust tervikuna tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel hinnata koos, vaadeldes seejuures nende suhet lennuettevõtjate ja nende tütarettevõtjatega.

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise meetodite kokkuvõte

- (377) Eelnevast tuleneb, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel kõnealuste lepingute suhtes peab komisjon iga turundusteenuste lepingu puhul analüüsima seda lepingut ja vastavat lennujaamasteenuste lepingut koos ning määrama kindlaks, kas tasuvuse väljavaadetest juhinduv turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline käitaja, keda vaadeldakse Pau lennujaama käitajana CCIPB asemel, oleks need tehingud teinud. Selleks tuleb määrata kindlaks nende lepingute sõlmimise tulemusena tekkiv täiendav kasum, nagu seda oleks hinnanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja nende lepingute sõlmimisel, võttes arvesse kogu lepingute kehtimise perioodi kestel järgmisi tegureid:
- lepingute sõlmimisega seoses oodatav tulevane reisijate arvu suurenemine, võttes vajaduse korral arvesse turundusteenuste osutamise mõju lepinguga hõlmatavate lennuliinide täituvuse määrale;
 - lepingute sõlmimisega seoses oodatavad tulevased täiendavad tulud, sealhulgas lennujaamatasudega ja maapealse teenindamisega seotud tulud, mis puudutavad nimetatud lepingutega ettenähtud lennuliine, ning lennundusega mitteseotud tulud, mis tulenevad lepingute sõlmimisest tingitud reisijate arvu suurenemisest;
 - lepingute sõlmimisega seoses oodatavad tulevased täiendavad kulud, mis hõlmavad lepingutega seotud tegevuskulusid ja võimalike täiendavate investeeringutega seotud kulusid, ning turundusteenustega seotud kulud.
- (378) Nende arvestuste põhjal määratakse kindlaks iga-aastased tulevased rahavood, mis võrduvad täiendavate tulude ja täiendavate kulude vahega ning mida tuleb vajaduse korral ajakohastada lennujaama käitaja kapitalikulud kajastava koefitsiendi abil. Positiivne nüüdispuhasväärtus näitab põhimõtteliselt, et kõnealused lepingud ei anna majanduseelist, samas kui negatiivne nüüdispuhasväärtus näitab sellise eelise olemasolu.

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

- (379) Tuleb märkida, et sellise hinnangu puhul ei saa pidada asjakohaseks CCIPB ja Ryanairi märkusi, mille kohaselt CCIPB ostetud turundusteenuste hind on samaväärne või madalam turuhinnana käsitatavast hinnast. Tasuvuse väljavaadetest juhitud turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline käitaja ei oleks valmis ostma selliseid teenuseid isegi turuhinnaga võrdse või sellest madalama hinnaga, kui ta näeks, et vaatamata kõnealuste teenuste positiivsele mõjule asjaomaste lennuliinide reisijate arvule ületavad lepingute sõlmimise tulemusena tekkivad ajakohastatud täiendavad kulud ajakohastatud täiendavaid tulusid. Sel juhul ületaks turuhind tema valmisoleku maksta ja see viiks loogiliselt kõnealustest teenustest loobumisele.
- (380) Samadel põhjustel ei saa pidada käesoleva analüüsi puhul asjakohaseks asjaolu, et lennujaamasteenuste lepingus sätestatud teenuste hinnad võivad olla kõrgemad või võrdsed raskesti võrreldavate hindadega, mis on samade teenuste jaoks kehtestanud teiste lennujaamade käitajad, kui ei ole võimalik eeldada, et nende hindadega lepingu sõlmimise tulemusena tekivad piisavad täiendavad tulud ajakohastatud täiendavate kulude katmiseks.

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine

- (381) Kõnealuste lepingute hindamisel, võttes arvesse eespool toodud märkusi, tuleb meelde tuletada, et nendes lepingutes abi olemasolu ja selle määra hindamisel tuleb arvestada nende lepingute sõlmimisel kehtinud asjaolusid⁽⁷⁴⁾, eeskätt tuleb arvesse võtta sel hetkel kasutada olnud andmeid ja eeldatud arengutendentse.
- (382) 30. mai 2011. aasta kirjas märkis Prantsusmaa, et 2005. aasta Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute sõlmimise hetkel ei olnud olemas ühtki lennujaama ja Ryanairi vastastikuseid kohustusi hõlmavat turu-uuringut ega neid kohustusi majanduslikult hindavat ja põhjendavat äriplaani.
- (383) Prantsusmaa esitatud andmete põhjal ilmneb samuti, et CCIPB ei koostanud ka enne teiste ametliku uurimismenetlusega hõlmatud lepingute sõlmimist ühtki turu-uuringut, äriplaani ega arvandmeid hõlmavat kasumlikkuse hinnangut, välja arvatud 2006. aastal Transaviaga sõlmitud leping, mille puhul võeti 2005. aasta detsembris vastu äriplaani (edaspidi „Transavia äriplaani“).
- (384) Arvestamata Transavia äriplaani, on ainuke Prantsusmaa esitatud arvandmeid hõlmav majandushinnang ajavahemiku 2003–2004 kohta koostatud mõjuhinnang, milles hinnatakse Ryanairi reisijate majandusliku mõju suuruseks piirkonnale 8–10 miljonit eurot. Ka Prantsusmaa esitatud küsitlus, mis 2011. aasta jaanuaris viidi läbi lennujaama reisijate seas, kinnitab neid tulemusi ja hindab ühe Ryanairi Pausse suunduva lennu reisijaga seotud kulu suuruseks 339 eurot. Samas ei ole need uuringud kohased turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamiseks. Need käsitlevad Ryanairi tegevuse mõju piirkonna majandusele üldiselt ja mitte lähtuvalt lennujaama kasumlikkusest. Järgepideva kohtupraktika kohaselt ei saa piirkonna arenguga seotud järeldusi võtta arvesse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel⁽⁷⁵⁾.
- (385) Ryanairi väitel ei saa äriplaani puudumist ametliku uurimismenetlusega hõlmavate lepingute sõlmimise hetkel käsitada mittevastavusena turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.
- (386) Komisjon leiab, et äriplaani puudumine on oluline asjaolu, mis toetab järeldust, mille kohaselt Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud ei järgi turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, seda enam, et kõnealuste lepingute puhul ei esitanud ei Prantsusmaa ega CCIPB ühtegi isegi mitte poolikut arvandmeid hõlmavat kulude-tulude analüüsi, mis oleks koostatud enne lepingute sõlmimist.
- (387) Üldises plaanis ei ole Prantsusmaa esitanud mitte ühtegi asjaolu, mis annaks tunnistust sellest, et lennujaama käitaja teostas Ryanairi ja AMSiga lepingute sõlmimisel riskianalüüsi seoses nende lepingute täitmise tulemusel tekkida võivate täiendavate tuludega. Vastupidi, Prantsusmaa väitel juhendus CCIPB vaid piirkondliku arenguga seotud eesmärgist. See asjaolu on oluline täiendav tegur, mis näitab, et Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud ei vasta turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

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

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

- (388) Nagu on näidatud allpool, kinnitab neid järeldusi komisjoni hinnang selle kohta, milline oleks olnud turutingimustes tegutseva hüpoteetilise ettevõtja teostatud kulude-tulude analüüs.
- (389) Menetluse käigus palus komisjon Prantsusmaal koostada arvandmeid sisaldav rekonstruktsioon kulude-tulude analüüsist, mille turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks teostanud enne Ryanairi ja AMSiga lepingute sõlmimist, tuginedes objektiivsetele andmetele, mis CCIPB-l olid teada lepingute sõlmimise ajal, ja eeldatavatele arengutele.
- (390) Vastuseks sellele pakkumisele koostas Prantsusmaa kõikide Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute täiendavate kulude ja tulude rekonstruktsiooni. See analüüs põhineb suures osas tagantjärele, st pärast lepingu sõlmimist saadud andmetel. Prantsusmaa kasutatav meetod seisneb keskmiste kulude ja tulude väljaarvutamises ühe reisija kohta lähtuvalt lennujaama tegevuskuludest, tuludest ja reisijate arvust aastatel 2003–2011. Iga lepingu analüüsimisel kasutas Prantsusmaa neid andmeid, korrutades neid arve iga lepingu puhul prognoositava reisijate arvu suurenemisega, see tähendab, lähtudes reisijate arvust, mida oli lepingu sõlmimise hetkel võimalik eeldada, kui leping oleks rakendunud. Kuna see analüüs põhineb suures osas pärast mitmesuguste lepingute sõlmimist saadud andmetel kulude ja tulude kohta ning ei kajasta tingimata lepingute sõlmimise hetkel prognoositavaid asjaolusid, ei saa seda vaadelda kui kasumlikkuse hinnangut, mille teeks turumajanduses tegutsev ettevõtja enne kõnealuste lepingute sõlmimist.
- (391) Lisaks sellele võetakse täiendavate tegevuskulude osas Prantsusmaa kohaldatava meetodi puhul arvesse täielikke kulusid ühe reisija kohta, see tähendab kõiki lennujaama tegevuskulusid reisija kohta ja mitte täiendavaid kulusid, see tähendab iga konkreetse lepinguga iga reisija kohta tekkivaid spetsiifilisi kulusid. Kuid täiendavad kulud võivad olla erinevad kogukuludest ühe reisija kohta ja on üldjuhul väiksemad, võttes arvesse püsikulude olulist osa lennujaamas. Ühe reisija kohta arvestatud kogukulude kasutamine on Prantsusmaa rakendatava meetodi teine nõrk külg. Lisaks sellele vähendab see märkimisväärselt lepingute kasumlikkust, karistades seeläbi lennuettevõtjaid, kes ei ole kõnealuseid lepinguid sõlminud.
- (392) Seetõttu viis komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel läbi oma analüüsi, rekonstrueerides erinevate lepingute täiendavad kulud ja tulud, nii nagu oleks neid eelnevalt hinnanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Aluseks võetud eeldused ja analüüsi tulemused on toodud põhjendustes 393–440. Transaviaga sõlmitud lepingu puhul kasutas komisjon hinnangu andmisel otseselt Transavia äriplaani.

Ajavahemik

- (393) Hinnates oma huvi sõlmida lennujaamateenuste leping ja/või turundusteenuste leping, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja valinud hindamisel kestuseks kõnealuste lepingute kehtivusaja. Teisisõnu oleks ta hinnanud täiendavaid kulusid ja tulusid lepingute kohaldamise kestel.
- (394) Pikema perioodi valimine ei oleks põhjendatud. Lepingu sõlmimise kuupäeval ei oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtlik ettevõtja saanud arvestada lepingute samadel või muudel tingimustel pikendamisega nende lõppemisel, eriti kui võtta arvesse, et odavlennuettevõtjad, nagu Ryanair ja Transavia, on tuntud oma tegevuse väga dünaamilise arendamise poolest ja sagedaste lennuühenduste avamise ja sulgemise või lennumahtude suurendamise ja vähendamise poolest. Lepingute mis tahes pikendamine oli seega kaugesse tulevikku jääv perspektiiv, mis oli liialt ebakindel selleks, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võiks sellel alusel teha mõistlikke majandusotsuseid.
- (395) Lisaks sellele tuleb märkida, et teatud lepingute puhul ei kattu lepingus sätestatud tegevuse tegeliku alustamise kuupäev lepingu sõlmimise kuupäevaga. Sellisel juhul võeti arvesse tegevuse alustamise tegelikku kuupäeva ja mitte lepingu sõlmimise kuupäeva⁽⁷⁶⁾.
- (396) Samuti tuleb märkida, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel ei võetud arvesse asjaolu, et Ryanair ei käitanud teatavaid lennuliine kogu vastavates lepingutes ettenähtud perioodi kestel, kuna see asjaolu ei olnud lepingute sõlmimise ajal teada ega prognoositav.
- (397) Otsuse järgmises osas vaatleb komisjon Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepinguid täiendava reisijate arvu ning täiendavate kulude ja tulude seisukohalt, lähtudes püstitatud hüpoteesidest ning esitab seejärel kokkuvõtte Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute kohta ning seejärel Transaviaga sõlmitud lepingu kohta.

⁽⁷⁶⁾ Vt tabel 6.

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

- (398) Komisjoni tehtud analüüs põhineb täiendaval lennuliikluse mahul (st lisanduval reisijate arvul), mida CCIPB asemel Pau lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks saanud lepingute sõlmimisel prognoosida. Näiteks 2003. aasta lepingu puhul määratakse kindlaks reisijate arv, mida Pau lennujaama käitaja võis eeldada 2003. aastal, pärast Ryanairi käitatava Pau-Londoni liini avamist lepingu kehtivusajal.
- (399) Hinnanguline suurenev lennuliikluse maht määrati kindlaks erinevates lennujaamasteenuste lepingutes ja turundusteenuste lepingutes toodud lennuliinide arvu ja lennuseduse põhjal ning sellest tuletatud lendude koguarvu põhjal.
- (400) Lisaks sellele võttis komisjon arvesse Ryanairi kasutatud lennukite mahutavust, tegemist oli lennukitega Boeing 737–800, milles oli 189 istekohta ⁽⁷⁷⁾.
- (401) Komisjon lähtub hüpoteesist, et lendude täituvuse määr on 85 %. Tegemist on Ryanairi jaoks soodsa hüpoteesiga, sest 85 % täituvuse määra loetakse kõrgeks. See täituvuse määr on seejuures veidi kõrgem Ryanairi võrgustiku keskmisest täituvuse määra ⁽⁷⁸⁾ ja kõrgem või võrdne täituvuse määraga, mida Prantsusmaa kasutas eri lepingute osas tehtud kulude-tulude analüüsi rekonstruktsioonis. Samas leiab komisjon, et seda kõrget täituvuse määra on võimalik kasutada, isegi arvestades, et tegemist on kõrge määraga, et näidata turundusteenuste positiivset mõju eri lepingutega hõlmatud lennuliinide sageduse mõjutamisel ning võttes arvesse, et puuduvad muud tegurid, mis iseloomustavad kõnealuste teenuste prognoositavat mõju täituvuse määrale.
- (402) Kui lepingu kohaldamisperiood ei kattunud tervete kalendriaastatega, võttis komisjon seda arvesse, arvestades lepingu kohaldamise iga aasta puhul prognoositava lennuliiklusmahu proportsionaalselt lepingu kohaldamise päevade arvuga konkreetse aasta jooksul.
- (403) Mõned lepingud hõlmasid andmeid prognoositava reisijate arvu kohta lepingus ettenähtud lennuliinidel. Samas ei olnud need andmed õiguslikult siduvad ning turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja ei oleks neid tingimata oma kulude-tulude analüüsi tegemisel arvesse võtnud. Komisjon ei võtnud neid andmeid arvesse ja püstitas hüpoteesina 85 % suuruse täituvuse määra kõikide lepingute jaoks (seejuures on kõnealune määr lepingutes toodud andmetest kõrgem).
- (404) Lisaks sellele hõlmasid mõned lepingud lennuettevõtja võetud kohustust seoses reisijate minimaalse arvuga asjaomastel lennuliinidel. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks ilmselt arvestanud lennuettevõtja tagatava suurema reisijate minimaalarvuga. Tõenäoliselt oleks ta püstitanud hüpoteesi, et lennuettevõtja näeb ette teatava ohutusvaru kohustusena võetud minimaalse liiklusmahu ja mõistuspäraselt eeldatava reisijate arvu vahel. Komisjon otsustas seega mitte võtta kõnealust reisijate kohustuslikku minimaalset arvu oma hinnangus arvesse.
- (405) Komisjoni arvestuste põhjal saadud reisijate arvu suurenemine on üldiselt suurem kui siduv miinimumtase ja eri lepingutes toodud mittesiduvad andmed.
- (406) Lõpuks tuleb märkida, et 2009. aastal muutsid CCIPB ja Ryanair/AMS 2005. aasta lepingu tingimusi, vähendades Pau-Londoni lennuliini lennusedusi ja määrates 2009. aastal hinnanguliseks lendude arvaks 211 lendu, ning vähendades turundusteenuste eest aastast makstavat summat [...] euron. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel rakendas komisjon selle lisalepingu puhul sama põhimõtet kui teiste lepingute puhul, leides, et lepingu sõlmimisega seotud täiendav reisijate arv vastab kõikidele kõnealuses lisalepingus toodud lennuliinidele, lennusedustele ja lendude arvule.

Täiendavad tulud (Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud)

- (407) Iga analüüsiga hõlmatud tehingu puhul määras komisjon kindlaks täiendavad tulud, see tähendab tulud, mis on seotud selle tehinguga, nii nagu seda oleks prognoosinud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.
- (408) „Ühise kassa“ põhimõtet kohaldades leiab komisjon, et arvesse tuleb võtta nii lennundusega seotud kui ka lennundusega mitteseotud tulud.

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

⁽⁷⁸⁾ Vaata <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

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

— maandumistasu, st teatud summa iga lennukorra eest,

— reisijatasu, st teatud summa iga reisija eest,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 5

Lennundusega mitteseotud tulud

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

Täiendavad kulud (Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingud)

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

- turundusteenuste ostmise kulud;
- täiendavate investeeringute kulud, mis on tingitud tehinguga seoses tehtud investeeringutest;
- täiendavad tegevuskulud, sealhulgas tegevuskulud (personalikulud, mitmesugused ostud), mida tehingu teostamine võib kaasa tuua.

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

⁽⁸²⁾ Vt põhjendus 410.

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

- (418) Samuti nagu lennuliikluse mahu prognooside puhul, ei väljenda hinnangulised turunduskulud tingimata tegelikult makstud summasid, sest teatud lepingute sõlmimisele järgnenud sündmused võisid viia algselt prognoositud summadest kõrvalekaldumisele. Selline olukord tekib juhul, kui leping lõpetatakse ennetähtaegselt. Samas ei tule selliseid sündmusi võtta arvesse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel, kuna need sündmused on hilisemad lepingu sõlmimise kuupäevast.
- (419) Täiendavate investeerimiskulude kohta tuleb märkida, et Prantsusmaa väitel ei tehtud Pau lennujaamas käesoleva menetlusega hõlmatud lepingutega seondult ühtki investeringut. Seega, võttes arvesse, et mitte ükski uurimismenetluse käigus ilmnenu asjaolu ei anna alust arvata, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks eeldanud teatud investeringute tegemist seoses käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud ühe või mitme lepinguga, ei võetud käesoleva analüüsi tegemisel täiendavaid investeerimiskulusid arvesse.
- (420) Eri lepingute sõlmimise ajal prognoositud tegevuskulud on lepinguga seotud äriplaani puudumisel kõige raskemini analüüsitavad andmed. Tegevuskulude puhul ei ole võimalik kasutada lennundusega mitteseotud tulude puhul kasutatud meetodit, mis põhineb lennujaama kogutuludel, millest tuletati lennundusega mitteseotud tulud ühe reisija kohta. Sellise lähenemisviisi korral vaadeldaks kõiki lennujaama kulusid, mis on jaotatud reisijate arvu peale, täiendavate tegevuskuludena. Kuid oluline osa lennujaama tegevuskuludest on püsikulud, mis tähendab et ühe reisija kohta arvestatud tegevuskulud võivad enamasti osutada märkimisväärselt suuremaks uue reisijate arvu suurenemise tingitud lepingu sõlmimisega kaasnevatest täiendavatest kuludest.
- (421) Selleks et hinnata täiendavate tegevuskulude suurust, peab komisjon lähtuma lennujaama käitaja analüüsiandmetest, kuna ta ei saa ise hinnata, mil viisil võib lepingu sõlmimine mõjutada lennujaama erinevaid kuluartikleid.
- (422) Ainuke hinnang, millele komisjon võib tugineda, on toodud Transavia lepingu äriplaanis, milles CCIPB leidis, et Transaviaga sõlmitud leping toob kaasa täiendavad keskmised tegevuskulud suurusega [...] eurot ühe täiendava reisija kohta Transavia äriplaanis kajastatud perioodi 2006–2012 jooksul⁽⁸³⁾. Paremate andmete puudumisel leiab komisjon, et see väärtus on piisav alus täiendavast lennuliiklusemahust tingitud lennujaama tegevuskulude kindlaksmääramiseks. Komisjon kasutas seda näitajat Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute analüüsimiseks, võttes aluseks 2 % suuruse indekseerimise iga aasta kohta⁽⁸⁴⁾ alates 2009. aastast, mis paikneb võrdlusperioodi 2006–2012 keskel. Lisaks sellele leiab komisjon, et selline indekseerimine on kooskõlas tulude puhul nimetatud indekseerimisega.
- (423) Komisjon märgib, et CCIPB tegi selle hinnangu enne enamiku käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute allkirjastamist ning see oli seega kättesaadav nende lepingute sõlmimise ajal. Ainukesed erandid on Ryanairi ja AMSiga 2003. ja 2005. aastal sõlmitud lepingud. Neid käsitletakse põhjendustes 425 ja 426.
- (424) Komisjon märgib, et Transavia äriplaani koostati Ryanairist erineva lennuettevõtja jaoks. Sellele vaatamata leiab komisjon, et Transavia kasutab odavlennuettevõtja majandusmudelit, mis on Ryanairiga võrreldav ning et seetõttu on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja eeldatavad täiendavad tegevuskulud ühe reisija kohta kahe lennuettevõtja puhul tõenäoliselt sarnased.

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

⁽⁸⁴⁾ Vt põhjendus 410.

- (425) Transavia äriplaan võeti vastu 15. detsembril 2005. See äriplaan on seega vastu võetud hiljem, kui sõlmiti 2003. ja 2005. aasta lepingud Ryanairi ja AMSiga, vastavalt 28. jaanuaril 2003 ja 30. juunil 2005. Sellele vaatamata leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks hinnanud täiendavaid tegevuskulusid ühe reisija kohta 2005. aasta juunis erinevalt kui 2005. aasta detsembris, ehk vaid kuus kuud hiljem. On vähetõenäoline, et lennujaama käitaja kulude struktuur muutuks oluliselt kuue kuu jooksul. 2005. aasta detsembris tehtud hinnang on seega vastuvõetav ligikaudne hinnang, mille turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks 2005. aasta juunis koostanud selleks, et hinnata kõnealuste Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute asjakohasust.
- (426) 2003. aasta leping on sõlmitud peaaegu kolm aastat enne Transavia äriplaani koostamist. Samas ei ole selle kolmeaastase perioodi jooksul toimunud lennujaama lennuliikluse ja struktuuri suuri muudatusi. Seetõttu leiab komisjon parema alternatiivi puudumisel, et keskmiste täiendavate tegevuskulude suurus [...] eurot ühe reisija kohta koos 2 % suuruse indekseerimisega 2009. aasta suhtes on samuti sobiv 2003. aasta lepingu analüüsimiseks.
- (427) Komisjon märgib, et Prantsusmaa esitatud täiendavate tegevuskulude suurus [...] eurot ühe reisija kohta, mis on arvestatud keskmiste tegevuskuludena ühe reisija kohta ajavahemikul 2003–2011, on märkimisväärselt suurem komisjoni kasutatavast täiendavate tegevuskulude suurusest [...] eurot ühe reisija kohta, mida komisjon peab eespool toodud kaalutlustest lähtuvalt asjakohasemaks.
- (428) Iga tehingu puhul korrutatakse täiendav tegevuskulu ühe reisija kohta prognoositava reisijate arvu suurenemisega, et määrata iga aasta jaoks kindlaks konkreetse lepinguga seotud täiendav tegevuskulu.

Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute kohta saadud tulemused

- (429) Olles sel viisil määranud kindlaks iga lepingu puhul täiendavad tulud ja kõik täiendavad kulud, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis ette näha, saab komisjon määrata iga lepingu puhul aasta aastalt kogu lepingu kehtivuse aja jooksul kindlaks täiendavad arvestatud rahavood (tulud miinus kulud). Need tulemused on toodud allpool tabelites 6–11.
- (430) Komisjon märgib, et kõikide lepingute ja 2005. aasta Pau-Londoni lennuliini lepingu 16. juuni 2009. aasta lisalepingu puhul on kõik aastased täiendavad rahavood negatiivsed, nagu on näidatud allpool toodud tabelites ning seda vaatamata Ryanairi jaoks soodsatele hüpoteesidele, millest komisjon lähtus, eeskätt seoses reisijate arvu suurenemise ja täiendavate kuludega.
- (431) Komisjon märgib täiendavalt, et see järeldus kehtib ka 2007., 2008., 2009. ja isegi 2010. aasta lepingute puhul ning seda isegi juhul, kui välistada täielikult kõik täiendavad tegevuskulud ja arvestada täiendavate kuludena üksnes turundusteenuste ostmisega seotud kulud.
- (432) Seega on selge, et käesoleva menetlusega hõlmatud lepingud, mille CCIPB sõlmis Ryanairi ja AMSiga, ning 16. juuni 2009. aasta lisaleping 2005. aasta Londoni lennuliini lepingule annavad kõik Ryanairile ja/või AMSile majanduseelise. Kuivõrd see eelis sõltub Ryanairi või AMSiga sõlmitud lepingute kokkuleppelistest sätetest, on tegemist valikulise eelisega.
- (433) 16. juuni 2009. aasta lisaleping 2007. aasta lepingule Pau-Charleroi lennuliini jaoks, milles suurendatakse tutvustuskampaaniaga seotud kulutusi alates 1. jaanuarist 2009 [...] eurolt [...] euron aastast ilma teenuste sisu muutmata, annab Ryanairile ja AMSile samuti valikulise eelise, kuivõrd CCIPB ei saa mingit vastutatu täiendava [...] euro suuruse makse eest aastast ja eeskätt ei või eeldada reisijate arvu suurenemist.

Tabel 6

Reisijad. (s = hooajaline)

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

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

Tabel 7

2003. aasta leping Pau-Londoni lennuliini kohta

(eurodes)

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

(eurodes)

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

Tabel 8

2005. aasta leping Pau-Londoni lennuliini kohta

(eurodes)

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

Tabel 9

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

(eurodes)

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

Tabel 10

2007. aasta leping Pau-Charleroi lennuliini kohta

(eurodes)

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

(eurodes)

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

Tabel 11

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

(eurodes)

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

(eurodes)

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

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine Transaviaga sõlmitud lepingu suhtes

- (434) Komisjon meenutab, et CCIPB koostas enne Transaviaga lepingu sõlmimist Pau-Amsterdami lennuliini kohta äriplaani (edaspidi „Transavia äriplaani”). Komisjon leiab, et see äriplaani on sobiv lähtepunkt turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamiseks Transavia lepingu suhtes ning tal ei ole põhjusi esitatud hüpoteeside kahtluse alla seadmiseks, välja arvatud ühes küsimuses, mis on seotud hinnangus seatud ajalise perspektiiviga. Seda küsimust arutatakse põhjalikumalt allpool.
- (435) Komisjon märgib, et selles äriplaanis on välja toodud „aasta finantstulemus” (samalaadne Ryanairi/AMSi lepingute analüüsimisel kasutatud täiendavate rahavoogudega (tulud miinus kulud)), mis on ajavahemiku 2006–2008 puhul negatiivne ja seejärel ajavahemiku 2009–2012 puhul positiivne (vt tabel 12).
- (436) Transavia äriplaani kohaselt „muutub investering tulutoovaks (ilmneb positiivne investeringutasuvus) (kumuleeritult) alles 7. aastal”. Teisisõnu ei kohaldata selle äriplaani puhul prognoositavate aasta rahavoogude suhtes diskontomäära, et arvutada välja nende nüüdispuhasväärtus ja veenduda, kas lennujaama kasumlikkuse seisukohalt kompenseerivad kogu perioodi positiivsed rahavood algusperioodi negatiivsed rahavood. Äriplaanis kasutatakse selle asemel ajakohastamata rahavoogude kumuleeritud kogusummat (vt „kumuleeritud tulem” tabelis 12), mis on ajavahemikul 2006–2011 negatiivne, kuid muutub 2012. aastal positiivseks ⁽⁸⁵⁾.
- (437) Komisjon palus Prantsusmaal viia läbi väljatöötatud analüüs, mis tugineb CCIPB-le teadaolevale objektiivsele teabele Transaviaga lepingu sõlmimise hetkel, et kontrollida, kas tasuvuse väljavaadetest lähtuv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks saanud sellise lepingu sõlmida.
- (438) Selle analüüsi jaoks võttis Prantsusmaa Transavia äriplaani aastast finantstulemuse, lahutades sellest äriühingu tulumaksu nende aastate puhul, kui rahavoog oli positiivne, ja kohaldas selle suhtes seejärel 6,5 % suurust diskontomäära, et arvutada nüüdispuhasväärtus. Analüüsi tulemusena saadakse nüüdispuhasväärtus [-100 000 kuni –200 000] eurot, mis on arvatud Pau-Amsterdami lennuliini kavandatud avamiskuupäeva, st 26. aprilli 2006. aasta seisuga.
- (439) Samas märgib komisjon, et nii Transavia äriplaani kui ka Prantsusmaa tehtud arvestus põhinevad ajavahemiku 2006–2012 kohta tehtud kasumlikkuse hinnangul, samas kui lepingus sätestatud tingimuste kohaselt pidi leping kehtima vaid 2009. aastani ja ei hõlmanud automaatse pikendamise klauslit. Põhjendustes 393–397 toodud põhjustel tuleb hinnanguline kulude-tulude analüüs teha aga esialgses lepingus sätestatud kehtivusaja kohta ja mitte pikema perioodi kohta. See on eeskätt seotud asjaoluga, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ja kaalutlev ettevõtja ei saa

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

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

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

Tabel 12

Kohandatud äriplaani, Transaviaga sõlmitud leping Amsterdam-Pau lennuliini kohta

(tuhandetes eurodes)

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

8.1.1.3. Konkurentsi moonutamine

- (441) Kui liikmesriigi antud finantsabi tugevdab ettevõtjate seisundit liidusiseses kaubavahetuses võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimatinimetatuid vaadelda ettevõtjatena, keda see abi mõjutab. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt⁽⁸⁷⁾ on selleks, et meede kahjustaks või ähvardaks kahjustada konkurentsi, piisav, kui abisaaja konkureerib teiste äriühingutega konkurentile avatud turgudel.
- (442) Alates lennutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi jõustumisest 1. jaanuaril 1993⁽⁸⁸⁾ ei takista miski Euroopa Liidu lennuettevõtjatel käitamast Euroopa Liidu sisesed lennuliini ja saamast kasu lubatud piiramatust kabotaažist.

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

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

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

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

8.1.1.4. Kokkuvõte

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

8.1.2. ABI EBASEADUSLIKKUS

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

8.1.3. KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

- (446) Kõnealuste meetmete puhul on tegemist tegevusabiga. Seetõttu võib need kuulutada siseturuga kokkusobivaks vaid erakorraliste ja nõuetekohaselt põhjendatud asjaolude korral.
- (447) Lisaks sellele tuleneb Euroopa Kohtu kohtupraktikast⁽⁸⁹⁾, et Prantsusmaa ülesanne on näidata, millisele õiguslikule alusele tuginedes võiks kõnealust abi käsitada siseturuga kokkusobivana, ning tõestada, et kokkusobivuse tingimused on täidetud. Komisjon palus Prantsusmaal menetluse algatamise otsuses ja täiendava teabe esitamise nõudes näidata ära kokkusobivuse võimalikud õiguslikud alused ning kontrollida, kas kohaldatavad kokkusobivuse tingimused on täidetud, eriti olukorras, kus kõnealust abi tuleb käsitada uute lennuliinide avamiseks antava starditoetusena. Samas ei ole Prantsusmaa kunagi väitnud, et vaadeldavate meetmete näol on tegemist siseturuga kokkusobiva starditoetusega ning ei ole samuti toonud välja teisi õiguslikke aluseid ega põhjendusi, mis võimaldaksid kuulutada kõnealuse abi siseturuga kokkusobivaks. Lisaks sellele ei ole ka ükski huvitatud kolmas isik püüdnud tõestada kõnealuse abi kokkusobivust siseturuga.
- (448) Komisjon peab siiski vajalikuks välja selgitada, millises ulatuses võiks kõnealuse abi tunnistada siseturuga kokkusobivaks, võttes arvesse, et see toetab võimalike uute lennuliinide avamist või lennusaaduse suurendamist. Samas tuleb siiski rõhutada, et tegemist on vaid täiendava analüüsiga, sest kuivõrd liikmesriik ega ükski huvitatud kolmas isik ei ole esitanud asjaolusid, mis näitaksid abi kokkusobivust, tuleb abi kuulutada siseturuga kokkusobimatuteks.
- (449) Sellise abi kohta on uutes suunistes sätestatud: „Lennuettevõtjatele antava stardiabi puhul kohaldab komisjon käesolevate suuniste põhimõtteid kõigi teatatud stardiabimeetmete suhtes, mille kohta ta peab võtma vastu otsuse, alates 4. aprillist 2014, isegi kui meetmetest teatati enne nimetatud kuupäeva. Vastavalt ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitlevale komisjoni teatisele kohaldab komisjon lennuettevõtjatele antava ebaseadusliku stardiabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju. Nii ei kohalda ta käesolevate suuniste põhimõtteid ebaseadusliku stardiabi suhtes, mida anti lennuettevõtjatele enne 4. aprilli 2014”⁽⁹⁰⁾.
- (450) 2005. aasta suunistes on sätestatud: „Komisjon hindab kõikide ilma tema nõusolekuta ja seega asutamislepingu artikli 88 lõiget 3 rikkudes esitatud lennujaama infrastruktuuride rahastamise toetuste ja starditoetuste kokkusobivust käesolevate suuniste alusel, kui abi hakati andma pärast nende suuniste avaldamist Euroopa Liidu Teatajas. Muudel juhtudel teeb ta seda eeskirjade järgi, mida kohaldatai hetkel, mil abi andma hakati”⁽⁹¹⁾.
- (451) Komisjon meenutab, et kõnealust abi anti selleks, et stimuleerida uute lennuliinide avamist või suurendada lennusaadust olemasolevatel lennuliinidel või selleks, et hoida käigus lennuliine, mis vastasel juhul oleks võidud sulgeda. Seega on tegemist tegevusabiga, mis on suunatud piirkondlikust lennujaamast lähtuva lennuliikluse edendamisele. Sellega seoses tuleb märkida, et komisjoni väljakujunenud otsustuspraktika kohaselt on tegevuse toetamiseks antud abi võimalik siseturuga kokkusobivaks kuulutada küllalt harva, kuna selline abi kahjustab tavaliselt konkurentsi sektoris, milles seda antakse.

⁽⁸⁹⁾ Vt Euroopa Kohtu 28. märtsi 1993. aasta otsus C-364/90: Itaalia vs. komisjon (EKL 1993, lk I-02097), punkt 20.

⁽⁹⁰⁾ Uute suuniste punkt 174.

⁽⁹¹⁾ 2005. aasta suuniste punkt 85.

8.1.3.1. Enne 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmed

- (452) 2003. aasta leping ja 2005. aasta lepingud sõlmiti enne 2005. aasta suuniste avaldamist 9. detsembril 2005⁽⁹²⁾. Enne seda kuupäeva antud abi puhul osutab nii 2005. aasta suuniste punkt 85 kui ka uute suuniste punkt 174 abi andmise hetkel kohaldatavatele eeskirjadele.
- (453) Enne 2005. aasta suuniste vastuvõtmist oli komisjon vastu võtnud 1994. aasta suunised⁽⁹³⁾. Samas ei keskendunud need suunised konkreetselt tegevuse toetuseks antud abile, mis on suunatud piirkondlikest lennujaamadest lähtuva lennuliikluse edendamisele. See problemaatika hakkas järk-järgult ilmnema pärast teatud Euroopa suurte lennujaamade üha suurenevat ülekoormust ja odavlennuettevõtjate tegevuse arengut, mida 1994. aastal veel ei täheldatud. Komisjon leiab, et sellest tulenevalt ei ole ka 1994. aasta suunised antud juhtumi suhtes kohaldatavad. Komisjon peab kõnealuse abi kokkusobivust hindama seega otseselt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.
- (454) Sellega seoses tuleb märkida, et komisjoni hinnang sellise riigiabi suhtes on aja jooksul mõnevõrra muutunud, kuid teatavad punktid on jäänud samaks. Need punktid tulenevad üldpõhimõtetest, mis reguleerivad abi siseturuga kokkusobivust vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu eespool osutatud sättele.
- (455) Nii on komisjon leidnud Manchesteri lennujaama käsitlevas 1999. aasta juuni otsuses⁽⁹⁴⁾, et riigiabi reguleerivate eeskirjadega võib pidada kokkusobivaks ajaliselt piiratud ja mittediskrimineerivaid lennujaamatasude allahindlusi kui meetmeid, mis on suunatud uute lennuliinide avamisele.
- (456) Samuti on komisjon 2004. aasta veebruaris tehtud otsuses Charleroi lennujaama kohta⁽⁹⁵⁾ selgitanud, et tegevusabi, mis on suunatud uute lennuliinide avamisele või teatud lennusaaduste suurendamisele, võib olla oluline arengustruuk väikeste piirkondlike lennujaamade jaoks. See võib nimelt veenda huvitatud ettevõtteid võtma uutesse lennusaadadesse investeerimise riski. Siiski, et oleks võimalik pidada sellist abi asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel kokkusobivaks, tuleks määratleda, kas abi on vajalik ja proportsionaalne taotletava eesmärgi seisukohast ja kas ta ei kahjusta kaubavahetust, olles vastuolus ühiste huvidega. Komisjon oli määranud kindlaks teatud tingimused, mis võimaldavad kuulutada tegevusabi siseturuga kokkusobivaks:
- abi peab vastama ühenduse huviga seotud eesmärgile arendada piirkondlikku lennujaama lennuliikluse mahu märkimisväärse suurendamise teel uute lennusaadade avamisega⁽⁹⁶⁾;
 - abi peab olema vajalik selles mõttes, et see ei ole suunatud sama lennuettevõtja käitatava olemasoleva lennuliini toetamiseks või mõne teise lennuettevõtja kasutatava lennuliiniga samasuguse lennuliini toetamiseks⁽⁹⁷⁾;
 - abi peab olema innustav selles mõttes, et see peab olema suunatud sellise tegevuse toetamisele, mis teatud aja pärast on võimeline muutuma tulutoovaks, see tähendab ühtlasi, et abi andmise kestus peab olema piiratud⁽⁹⁸⁾;
 - abi peab olema proportsionaalne, see tähendab, et abisumma peab vastama lennuliikluse arengule⁽⁹⁹⁾;
 - abi andmine peab olema läbipaistev ja mittediskrimineeriv ning abi ei tohi anda samaaegselt teiste abiliikidega.

⁽⁹²⁾ Vt joonealune märkus nr 18.

⁽⁹³⁾ Komisjoni suunised, mis käsitlevad EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning Euroopa Majanduspiirkonna lepingu artikli 61 kohaldamist lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).

⁽⁹⁴⁾ Vt 14. juuni 1999. aasta otsus NN 109/98, mille pealkiri on „Ühendkuningriik, Manchester Airport”.

⁽⁹⁵⁾ Komisjoni otsus 2004/393/EÜ, 12. veebruar 2004, mis käsitleb Valloonia piirkonna ja Brussels South Charleroi Airporti poolt lennufirmale Ryanair antud soodustusi viimase tegevuse alustamisel Charlerois (ELT L 137, 30.4.2004, lk 1). See otsus tühistati Üldkohtu 17. detsembri 2008. aasta otsusega kohtuasjas T-196/04: Ryanair Ltd vs. komisjon („Charleroi otsus”) (EKL 2008, lk II-3643); see näitab komisjoni hinnangu muutumist kõnealuse abi suhtes.

⁽⁹⁶⁾ Vt punktid 283–297.

⁽⁹⁷⁾ Vt punktid 288–309.

⁽⁹⁸⁾ Vt punktid 311–317.

⁽⁹⁹⁾ Vt punktid 318–325.

- (457) 2005. aasta suunised ja uued suunised on kõnealuseid kokkusobivuse eeskirju täpsustanud, kuid endiselt võib komisjon kuulutada lennuettevõtjatele antava tegevusabi siseturuga kokkusobivaks, kui kõnealune abi toetab väikese lennujaama arengut lennuliikluse selge suurendamise teel seoses uute lennuliinide avamisega, kui abi on vajalik, see tähendab, et sellega ei toetata sama lennuettevõtja käitatava olemasoleva lennuliini arendamist või mõne teise lennuettevõtja käitatava sama või sarnase lennuliini arendamist⁽¹⁰⁰⁾, ning kui selle andmine on ajaliselt piiratud ja lennuühendus, mille arendamiseks abi antakse, on suuteline muutuma tulutoovaks⁽¹⁰¹⁾, kui abi summa on seotud lennuliikluse nähtava arendamisega ja kui abi on antud läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil ning samaaegselt ei anta lennuettevõtjale muud abi⁽¹⁰²⁾.
- (458) Sellega seoses märkis komisjon menetluse laiendamise otsuse punktis 140, et ta vaatleb kõnealuste meetmete kokkusobivust eespool esitatud viie samaaegse kriteeriumi valguses. Tuleb märkida, et ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud isik ei ole neid kriteeriume vaidlustanud.
- (459) Seetõttu leiab komisjon, et antud konkreetset juhul tuleb 2003. aasta lepingu ja 2005. aasta lepingute siseturuga kokkusobivust hinnata lähtuvalt eespool toodud kriteeriumidest.

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

- (460) Pau lennujaama lennuliikluse maht ajavahemikul 2003–2005 oli ligikaudu 700 000 reisijat aastas. Komisjon leiab, et sel ajajärgul oli tegemist väikese lennujaamaga.
- (461) Komisjon leiab, et uue lennuliini Pau-London Stansted avamine 2003. aasta lepingu alusel kujutas endast uue lennuühenduse avamist, mis võis suurendada lennuliikluse mahtu. Seevastu 2005. aasta lepingud hõlmasid sama lennuliini tegevuse jätkamist kaks aastat pärast lennuliini avamist, ilma et sellega oleks kaasnenud lennuseduse suurendamine. Seetõttu leiab komisjon, et lennuliikluse mahu suurendamisega seotud tingimus ei ole 2005. aasta lepingute puhul täidetud.

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

- (462) Kui Ryanair 2003. aastal avas lennuliini Pau-London Stansted, ei käitanud seda liini mitte ükski lennuettevõtja.
- (463) 2005. aasta lepingud hõlmasid lennuliini Pau-London Stansted. Seda lennuliini käitas Ryanair juba peaaegu kahe aasta jooksul 2003. aasta lepingu alusel, kusjuures lennusedus vastas 2003. aasta lepingus sätestatule. Seetõttu leiab komisjon, et eespool osutatud tingimus ei ole 2005. aasta lepingute puhul täidetud.

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

- (464) Komisjon märgib, et vaatamata Prantsusmaale adresseeritud ettepanekule ei esitanud Prantsusmaa mingit uuringut 2003. ja 2005. aasta lepingutes käsitletud Pau-Londoni lennuliini elujõulisuse kohta, mille Ryanair oleks võinud koostada põhjendamaks kõnealuste lepingute alusel antavat abi. Seega ilmneb uurimismenetluse käigus kogutud materjalidest, et kõnealust abi andnud ametiasutuste arvates puudus selge perspektiiv selle kohta, et Pau-Londoni lennuliin võiks lähemas või kaugemas tulevikus muutuda tulutoovaks. Komisjon rõhutab sellega seoses, et Prantsusmaa esitatud uuringutes Ryanairi käitatavate lennuliinide majandusliku mõju kohta analüüsitakse mõju, mida need lennuliinid võivad avaldada piirkonna arengule, kuid uuring ei hõlma prognoose kõnealuste lennuliinide või teiste Ryanairi tulevikus käitatavate võimalike lennuliinide tulevase elujõulisuse kohta. Vastupidi, Ryanairiga sõlmitud mitmete lepingute analüüsist ilmneb, et Ryanairile nende lennuliinidega seoses antud abi suurust tuli aja jooksul suurendada isegi pärast 2003. ja 2005. aasta lepingute lõppemist, et tagada nende lennuliinide piisav tulutoovus Ryanairi jaoks, nii et ettevõtja on nõus nende lennuliinide käitamist jätkama.
- (465) Lisaks sellele märgib komisjon, et kuigi kõnealused meetmed on ajaliselt piiratud, ei olnud viie aasta pikkuse tähtaja kehtestamine kõigi asjaomaste lepingute puhul ei vajalik ega proportsionaalne uue lennuliini avamise kuludega, kuna lennundussektoris piisab üldjuhul kolme aasta pikkusest tähtjast⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Vt 2005. aasta suuniste punktid 71–75 ja punkti 79 alapunktid b ja c ning uute suuniste punktid 139, 140, 141, 151.

⁽¹⁰¹⁾ Vt 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktid b, d ja i ning uute suuniste punkt 147.

⁽¹⁰²⁾ Vt 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktid g ja h ning punkt 80 ning uute suuniste punkti 150, 152 ja 153.

⁽¹⁰³⁾ Uute suuniste punkt 147.

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

Abisumma peab vastama lennuliikluse mahu suurenemisele

- (467) 2003. aasta leping oli seotud uue igapäevase lennuliini avamisega Pau ja Londoni vahel ning komisjoni hinnangul on selle liini reisijate koguarv 117 275 reisijat aastas reaalne (vt tabel nr 7). See leping on seega seotud reisijate arvu selge suurenemisega, kuivõrd kõnealust lennuliini varem ei olnud.
- (468) Seevastu 2005. aasta lepingud ei hõlmanud uue lennuliini avamist, vaid olemasoleva Pau-Londoni lennuliini käitamise jätkamist, ilma et sellega oleks kaasnenud lennusageduse suurendamine. Komisjon leiab seetõttu, et 2005. aasta lepingute alusel antava abi summa ei olnud seotud lennuliikluse mahu suurenemisega.

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

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

Kokkuvõte

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

8.1.3.2. Pärast 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmed

- (471) Komisjon kohaldab 2005. aasta suuniseid nende lepingute suhtes, mis on sõlmitud pärast kõnealuste suuniste jõustumist.
- (472) 2005. aasta suuniste punktis 27 on täpsustatud, et lennuettevõtjatele antava tegevusabi (näiteks starditoetus uute lennuliinide avamiseks) võib kuulutada ühisturuga kokkusobivaks üksnes erandkorras ja rangetel tingimustel Euroopa vähem soodsates piirkondades, st piirkondades, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis a sätestatud erandit, ning äärepoolseimates ja väikese rahvastikutihedusega piirkondades.
- (473) Kuivõrd Pau lennujaam ei asu sellises piirkonnas, ei saa seda erandit tema suhtes kohaldada.
- (474) Samuti nagu enne 2005. aasta suuniste jõustumist võetud meetmete puhul, märgib komisjon, et ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik ei ole tõestanud kõnealuste meetmete siseturuga kokkusobivust ei 2005. aasta suuniste alusel ega mingil muul alusel.
- (475) Võttes arvesse 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktides a–l sätestatud tingimusi, esitab komisjon põhjendustes 476–480 järgmised tähelepanekud.
- (476) Teatud kriteeriumid, nagu 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunktides a ja b toodud kriteeriumid, mis käsitlevad lennuettevõtja tegevusloa olemist ja lennujaama kategooriat, on täidetud.
- (477) 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunkt h (abi mittediskrimineeriv andmine) on sõnastatud järgmiselt: „Iga avalik-õiguslik asutus, kes kavatseb kas lennujaama kaudu või muul viisil anda mõnele lennuettevõtjale stardiabi uue liini avamiseks, peab avalikustama oma projekti piisava aja jooksul ja piisavalt avalikult, et kõik asjast huvitatud lennuettevõtjad saaksid oma teenuseid pakkuda.” Komisjon märgib, et antud konkreetset juhul toimusid lepingutega seotud läbirääkimised otseselt asjaomaste lennuettevõtjatega, ilma avalikkust teavitamata. Tegemist on abi andmisega hanget välja kuulutamata, kusjuures teised potentsiaalselt huvitatud lennuettevõtjad oleksid stardiabi soovides samuti võinud esitada oma kandidatuuri kõnealuste lennuliinide samadel tingimustel käitamiseks.

- (478) Seejuures märgib komisjon, et CCIPB avaldas 2007. ja 2009. aastal teateid ajakirjas „Air & Cosmos”⁽¹⁰⁴⁾, et kutsuda huvitatud lennuettevõtjaid üles pakkuma uusi teenuseid vastutasuks stardiabi eest. Samas märgib Prantsusmaa, et need menetlused ei kandnud vilja ja seetõttu pidi CCIPB „pidama läbirääkimisi otseselt teatud lennuettevõtjatega”. Seega ei ole käesoleva menetlusega hõlmatud ebaseaduslik abi seotud mitte eespool osutatud teadete avaldamisega, vaid kahepoolsete läbirääkimistega. Seega ei ole täidetud punkti 79 alapunkti h toodud tingimus.
- (479) Seoses 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunkti i sätestatud kriteeriumiga (elujõulisust tõendav äriplaan ja analüüs uue liini mõju kohta konkureerivatele liinidele) palus komisjon Prantsusmaal näidata, kas sellised äriplaanid koostati, ja esitada sel juhul nende koopiad. Kuid ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik ei teatanud selliste äriplaanide olemasolust. Seega ei ole täidetud punkti 79 alapunkti i toodud tingimus.
- (480) 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunkti j (reklaam) on sätestatud, et asjaomased avaliku sektori asutused tagavad, et avaldataks iga lennujaama kohta abi saavate lennuliinide loetelu, näidates igähe puhul ära rahastamisallikas, abi saaja, antava abi summa ja asjaomaste reisijate arv. Antud konkreetsel juhul kinnitas Prantsusmaa, et lennuliinide loetelu ja abi saajaid ning turundustasude summat ei ole igal aastal avaldatud. Seega ei ole täidetud 2005. aasta suuniste punkti 79 alapunkti j toodud tingimus.

Kokkuvõte

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

8.2. LENNUJAAMA KÄITAJA KASUKS VÕETUD MEETMED

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

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

- (483) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (484) Et meetet võiks käsitada riigiabina, peavad olema korraga täidetud järgmised tingimused: 1) kõnealust meetet rahastatakse riigi ressurssidest või ja see on omistatav riigile, 2) meede annab majandusliku eelise, 3) antav eelis on valikuline, 4) kõnealune meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust ja 5) meetmest kasusaaja on ettevõtja Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, mis eeldab, et ta tegeleb majandustegevusega.
- (485) Selleks et kindlaks määrata, kas põhjendustes 88–108 osutatud toetuste näol on tegemist riigiabiaga, tuleks eeskätt kontrollida, kas nende toetuste saaja, Pau lennujaama käitaja, tegeles majandustegevusega kõnealuste toetuste andmise hetkel. Komisjon vaatleb esmalt seda küsimust ning analüüsib seejärel üksteise järel riiklike ülesannete täitmise seotud toetusi ja taristutoetusi, et määrata kindlaks, kas nende toetuste näol on tegemist riigiabiaga.

8.2.1.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

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

⁽¹⁰⁴⁾ Vt põhjendus 132.

⁽¹⁰⁵⁾ Vt tabel 3.

⁽¹⁰⁶⁾ Punktid 28 ja 29.

- (487) Lisaks sellele, nagu on samuti osutatud uutes suunistes⁽¹⁰⁷⁾, ei pruugi lennujaama kogu tegevus olla majandusliku iseloomuga. Tegevust, mille eest oma avaliku võimu teostamise pädevuse raames vastutab tavaliselt riik, ei käsitata majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata üldjuhul riigiabiieskirju.
- (488) Tabelist 4 nähtub, et 2004. ja 2009. aastal antud taristutoetusi kasutati ruleerimisteede, maandumisraja, valgustuse ja parklaga seotud investeeringute rahastamiseks. Kõnealust taristut ja varustust kasutab majandustegevuseks CCIPB, kes on lennujaama käitaja ja kes võtab kõnealuse vara kasutajatelt tasu. Need investeeringud on seega seotud lennujaama käitaja äritegevusega. 2004. ja 2009. aasta taristutoetused on järelikult aidanud kaasa majandustegevusele. Lisaks sellele on need toetused antud pärast 12. detsembrit 2000. Võttes arvesse ettevõtte ja majandustegevuse mõiste määratlust võivad need toetused jääda seega riigiabi suhtes kohaldatavate eeskirjade kohaldamisalasse.
- (489) Seevastu tabelis 4 toodud 1999. ja 2000. aasta taristutoetused, mille abil rahastati investeeringuid kauba- ja reisiterminali ehitusse, lennuraja varustusse ja koostootmisjaama, anti enne 12. detsembrit 2000. Sellest tulenevalt ei pea komisjon kõnealuseid meetmeid kõnealuse otsuse kontekstis vaatlema.
- (490) Toetused 779 000 euro ulatuses⁽¹⁰⁸⁾, mis Pyrénées Atlantiquesi üldnõukogu maksis ajavahemikul 2000–2005 laenukapitali tasumiseks, anti 5. novembril 1990 sõlmitud Pau lennujaama rahastamiskavale lisatud protokollil alusel. Kõnealune protokoll hõlmab avaliku sektori asutuste kindlat kohustust kõnealuse võla tagasimaksmiseks. Kuivõrd see protokoll on sõlmitud enne „Aéroports de Paris” kohtuotsust, ei pea komisjon protokollil alusel tehtud makseid vaatlema riigiabi suhtes kehtestatud eeskirjade põhjal.
- (491) Komisjon vaatleb punktis 8.2.1.2, millises ulatuses kasutati riiklike ülesannete täitmiseks antud toetusi tegelikult selliste ülesannete rahastamiseks, mis on põhimõtteliselt riigi vastutusel vastavalt tema avaliku võimu teostamise pädevusele.

8.2.1.2. Riiklike ülesannete täitmise rahastamiseks antud toetused

- (492) Nagu on näidatud tabelis 3, hõlmab ametlik uurimismenetlus FIATA toetusi ning mitmete investeeringute rahastamiseks antud toetusi, näiteks on need olnud suunatud ruumidele ja sõidukitele, mis on seotud ohutusteenuste ja lennukite tuletõrjemeetmetega (SSLIA hoone), samuti ka läbivalgustusseadmetega⁽¹⁰⁹⁾. Need eri toetused anti Prantsusmaa lennujaamades riiklike ülesannete täitmise üldise rahastamissüsteemi alusel, mida on kirjeldatud punktis 4.3.2.
- (493) Nagu eespool on meelde tuletatud, ei käsitata uute suuniste ja kohtupraktika kohaselt tegevust, mille eest oma avaliku võimu teostamise pädevuse kohaselt vastutab tavaliselt riik, majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata üldjuhul riigiabiieskirju. Uute suuniste kohaselt peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks selliseid tegevusvaldkondi nagu lennujuhtimine, politsei ja tolli tegevus, tuletõrje, meetmed, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest, ning investeeringuid, mis on seotud sellise tegevuse teostamiseks vajaliku taristu ja seadmetega⁽¹¹⁰⁾.
- (494) Lisaks sellele on uutes suunistes sätestatud, et sellise mittemajandusliku tegevuse riiklik rahastamine ei kujuta endast riigiabi, kui see piirdub vaid seonduvate kulude hüvitamisega, ning see ei tohi põhjustada lennujaamade vahel põhjendamatut diskrimineerimist. Kõnealuse teise tingimusega seoses on uutes suunistes täpsustatud, et kui teatava õiguskorra alusel tuleb lennujaamadel tavapäraselt kanda teatavaid tsiviillennujaama käitamisega seotud kulusid, võidakse teistele lennujaamadele, kes seda tegema ei pea, seega anda eelis olenemata sellest, kas sellised kulud on seotud üldjuhul mittemajanduslikuna käsitatava tegevusega⁽¹¹¹⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ Punktid 34 ja 35.

⁽¹⁰⁸⁾ Vaata tabeli 3 eelviimane rida.

⁽¹⁰⁹⁾ Vaata tabeli 3 esimene ja teine rida.

⁽¹¹⁰⁾ Punkt 35.

⁽¹¹¹⁾ Punktid 36 ja 37.

- (495) Punktis 4.3.2 kirjeldatud ülesanded, mille täitmist rahastatakse Prantsusmaa lennujaamades riiklike kohustuste hulka kuuluvate ülesannete rahastamise üldise süsteemi kaudu, hõlmavad tsiviillennunduse kaitsmist õigusvastase sekkumise eest⁽¹¹²⁾, politseitööd⁽¹¹³⁾, päästetöid ja tuletõrjet⁽¹¹⁴⁾, lennuliikluse ohutust⁽¹¹⁵⁾ ning inim- ja looduskeskkonna kaitset⁽¹¹⁶⁾. Sellist tegevust võib õiguspäraselt vaadelda kui avaliku võimu pädevuse alusel riigi vastutusalasse kuuluvate ülesannete täitmist. Seega võib Prantsusmaa õiguspäraselt käsitada neid ülesandeid riigiabi suhtes kehtestatud eeskirjade kontekstis riiklike kohustuste täitmisena ja mitte majandustegevusena. Samuti võib Prantsusmaa näha ette riikliku rahastamismehhanismi selleks, et hüvitada lennujaama käitajate kulud selliste ülesannete täitmisel sedavõrd, kuivõrd need ülesanded on lennujaama käitajatele pandud riiklike õigusaktide alusel ning eeldusel, et selle rahastamisega ei kaasne ülemäära hüvitamist ega diskrimineerimist lennujaamade vahel.
- (496) Punktis 4.3.2 toodud kirjeldusest ilmneb, et Prantsusmaa õigusaktide alusel kehtestatud süsteem põhineb kulude rangel kontrollimehhanismidel, mis hõlmavad eel- ja järelkontrolli, ning tagab, et lennujaamade käitajad ei saa lennujaamamaksude ja täiendava rahastamismehhanismi abil suuremat tulu, kui on rangelt vajalik kulude katmiseks.
- (497) Lisaks sellele kohaldatakse seda süsteemi kõikide Prantsusmaa tsiviillennujaamade suhtes ja kontroll hõlmab nii ülesannete liike, mille täitmisega seotud kulud hüvitatakse, kui ka rahastamisvahendeid. Seega on diskrimineerimise puudumist hõlmav tingimus täidetud. See tähendab, et kui Prantsusmaa õigusaktidega on pandud riiklike kohustuste täitmine lennujaamade käitajatele, ei ole nende täitmise rahastaja mitte kõnealused lennuettevõtjad, vaid riik. Seega ei vähenda nende ülesannete täitmisega seotud kulude hüvitamine riiklikest vahenditest kulusid, mida lennujaamade käitajad peaksid tavapäraselt Prantsuse õiguskorra alusel kandma.
- (498) Sellest tulenevalt ei ole rahastamise näol, mis Prantsusmaa lennujaamade käitajad said kõnealuse süsteemi alusel, tegemist riigiabiga.
- (499) Seega ei ole käsitatavad riigiabina tabeli 3 teises ja kolmandas reas toodud toetused, mis on seotud riiklike kohustuste täitmisega ja millega rahastati investeeringuid seoses tsiviillennunduse kaitsmisega ebaseadusliku sekkumise eest, lennukitega seotud päästetöid ja tuletõrjemeetmeid.

8.2.1.3. 2004. ja 2009. aasta taristutoetused

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

Tabel 13

2004. aasta ja 2009. aasta investeeringud ja taristutoetused

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

⁽¹¹²⁾ Selle kategooria alla kuuluvad ka registreeritud pagasi läbivaatus, reisijate ja käsipagasi läbivaatus ning piiratud juurdepääsuga aladele ligipääsu kontrollimine.

⁽¹¹³⁾ See kategooria hõlmab ka biomeetrilist kontrolli hõlmavaid automaatse piirikontrolli meetmeid.

⁽¹¹⁴⁾ Nagu on osutatud põhjenduses 493, on need kolm kategooriat sõnaselgelt nimetatud uutes suunistes kui majandustegevuse alla mittekuuluvad tegevused.

⁽¹¹⁵⁾ Loomade hukkamist vältivad meetmed kuuluvad sellesse kategooriasse.

⁽¹¹⁶⁾ Keskkonnaseire meetmed kuuluvad sellesse kategooriasse.

(miljonites eurodes)

Taristutoetusi andnud asutused	Toetuse andmise aasta	Investeeringu laad	Makstud kogusumma	Investeeringu kogusumma
Pau Pyrénées lennujaama ühisame- tiühing	2009	Lennuraja ja val- gustuse remont Parkla laiendamine	4,1	5,1
Kokku			5,8	7,7

Riigi ressursid ja seostatavus riigiga

- (501) Toetusi, mis Pyrénées-Atlantiquesi üldnõukogu maksis CCIPB-le, rahastati detsentraliseeritud kohaliku omavalitsuse, nimelt Pyrénées-Atlantiquesi departemangu ressurssidest. Tuleb meenutada, et kõnealuste ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisel⁽¹¹⁷⁾ käsitatakse kohalike omavalitsuste ressursse riigi ressurssidena. Ühtlasi on selliste organite tehtud otsused seostatavad riigiga, sarnaselt riigi keskvõimu otsustega⁽¹¹⁸⁾.
- (502) Sama kehtib ka Akvitaania piirkondlikult nõukogult ja ühisametiühingult saadud toetuste suhtes; ühisametiühingu näol on tegemist kohalike organite ühendusega, mis on täielikult nende kontrolli all.
- (503) Lisaks sellele rahastati osa ruleerimisteedega seotud töödest Euroopa Regionaalarengu Fondi (FEDER) vahenditest. FEDERi kaudu rahastamist käsitatakse riigi ressursside kasutamisenäol ja see rahastamine on seostatav riigiga, sest FEDERi vahendite eraldamine toimub asjaomase liikmesriigi kontrolli all⁽¹¹⁹⁾.
- (504) 2004. ja 2009. aasta taristutoetusi rahastati seega täielikult riigi ressurssidest ning see rahastamine on seostatav riigiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Lennujaama käitajale antav valikuline eelis

- (505) Selleks et hinnata, kas teatava riikliku meetme näol on tegemist ettevõtjale antava abiga, tuleb kindlaks teha, kas kõnealune ettevõtja on saanud majandusliku eelise, mis on tal võimaldanud vältida kulusid, mida ta oleks tavapärastel pidanud kandma oma rahalistest ressurssidest, või kas ta on saanud eeliseid, mida ta tavapärastes turutingimustes ei oleks saanud⁽¹²⁰⁾, või kas kõnealust meedet võib käsitada *Altmarki* kohtuotsuses toodud tingimustele vastava hüvitisena avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest⁽¹²¹⁾.
- (506) Viimase asjaolu puhul tuleb esiteks märkida, et Prantsusmaa ei ole selgelt väitnud, et tema arvates oli Pau lennujaama käitaja kohuseks tegeliku üldhuviteenuse osutamine. Oma kommentaarides menetluse laiendamise otsuse kohta piirdus Prantsusmaa selles küsimuses märkusega, milles väitis, et „kuivõrd kõnealusel ajajärgul [(enne 2005. aasta suuniste avaldamist)] puudus üheselt kohaldatav õiguslik alus, võisid Prantsusmaa asutused õiguspäraselt hinnata, et sel ajal tehtud lennujaama taristusse investeerimise otsuse näol oli tegemist maakorralduspoliitika alase otsusega ning et kõnealune lennujaam täitis kokkuvõttes üldisest majandushuvist lähtuvat ülesannet, mis ei kuulu riigiabi valdkonda reguleerivate eeskirjade kohaldamisalasse”⁽¹²²⁾.

⁽¹¹⁷⁾ Üldkohtu 12. mai 2011. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-267/08 ja T-279/08: Région Nord-Pas-de-Calais (EKL 2011, lk II-01999, punkt 108).

⁽¹¹⁸⁾ Üldkohtu 6. märtsi 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-127/99, T-129/99, T-140/99 (EKL 2002, lk II-1330, punkt 142).

⁽¹¹⁹⁾ FEDERi ressursside käsitlemise kohta riigiabi vti näiteks komisjoni otsus seoses juhtumiga N 514/06: Ühendkuningriik, projekt „South Yorkshire Digital Region”, põhjendus 29; komisjoni otsus seoses juhtumiga N 44/10: Läti Vabariik, projekt „Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center” (Krievu Sala taristu arendamine sadamategevuse linnakeskusest ümberpaigutamiseks), põhjendused 69–70.

⁽¹²⁰⁾ Euroopa Kohtu 14. veebruari 1990. aasta otsus C-301/87: Prantsuse Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL I-307), punkt 41.

⁽¹²¹⁾ Euroopa Kohtu 24. juuli 2003. aasta otsus C-280/00: Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vs. Nahverkehrsgesellschaft Altmark („Altmarki kohtuasi”) (EKL 2003, lk I-7747).

⁽¹²²⁾ Punkti 13 alapunkt 1.

- (507) Prantsusmaa lisas: „Prantsuse ametiasutused leiavad, et kõiki lennujaamu, kelle aastane reisijate arv jääb alla 1 miljoni inimese, tuleks käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajatena, võttes arvesse nende olulist rolli vastava piirkonna maakorralduse planeerimise ning majandusliku ja sotsiaalse arengu seisukohalt ning nende tegevuse põimumist. Nad leiavad samuti, et kõnealused lennujaamad avaldavad vaid piiratud mõju ühisturule. Nad leiavad seetõttu, et lennujaamadele võimaldatud rahastamist ei tuleks käsitada riigiabina või et need tuleks kuulutada ühisturuga kokkusobivaks ja nendest ei peaks komisjonile teatama vastavalt kuni 20. detsembrini 2011 kehtinud komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsusele Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes”⁽¹²³⁾.
- (508) Komisjon leiab igal juhul, et toodud põhjendused ei ole piisavad otsustamiseks, et Pau lennujaama käitaja ülesanne on osutada tegelikku üldist majandushuvi pakkuvat teenust. Uutes suunistes on märgitud⁽¹²⁴⁾, et komisjon on seisukohal, et nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel on võimalik üldist majandushuvi pakkuva teenusena käsitada lennujaama üldist käitamist. Samas leiab komisjon, et nii võib see olla vaid juhul, kui osa lennujaama potentsiaalselt teenindatavast piirkonnast oleks lennujaamata ülejäänud EList niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks piirkonna sotsiaal- ja majandusarengut.
- (509) Sellest põhimõttest lähtudes ei saa eeldada, et kõikide Prantsusmaa lennujaamade, mille aastane reisijate arv jääb alla ühe miljoni reisija, käitamise näol oleks tegemist tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega. Prantsusmaa ülesanne on hinnata sellesse kategooriasse kuuluva mis tahes lennujaama konkreetset olukorda ning esitada selle analüüsi tulemused komisjonile, kui ta soovib tõestada väidet, mille kohaselt kõnealune lennujaam osutab üldist majandushuvi pakkuvat teenust. Vaid sellisel juhul saab komisjon iga juhtumit eraldi kontrollides otsustada, kas Prantsusmaa ei ole teinud ilmset hindamisviga, käsitades kõnealust lennujaama üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajana.
- (510) Praegusel juhul ei ole Pau lennujaama kohta esitatud ühtki sellelaadset konkreetset analüüsi. Lisaks sellele, võttes arvesse, et Tarbesi lennujaam asub vaid 50 km ja 40 minutise sõidutee kaugusel, ei saa väita, et ilma Pau lennujaamata oleks potentsiaalselt teenindatav piirkond ülejäänud EList niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks piirkonna sotsiaal- ja majandusarengut. Sellise väite esitamine annaks tunnistust hindamisel tehtud ilmsest veast.
- (511) Vastavalt komisjoni teatisele Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes⁽¹²⁵⁾ tuleb selleks, et *Altmarki* kohtuotsuse esimene tingimus oleks täidetud, anda avaliku teenuse osutamise ülesanne ühe või mitme aktiga, mis võib sõltuvalt liikmesriigi õigusest olla õigusaktid, reguleerivad aktid või lepingud. Lisaks sellele peavad akt või mitu akti sätestama vähemalt avalike teenuste osutamise kohustuste täpse laadi ja kestuse, asjaomase ettevõtja ja vajaduse korral territooriumi, ainu- või erioiguste laadi, mille asjaomane ametiasutus on ettevõtjale andnud, hüvitise väljaarvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid ning ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise korra. Ainukesed võimalikud sellistena käsitatavad aktid, mis Prantsusmaal on vastu võtnud, on 1965. aasta määrus⁽¹²⁶⁾ ja sellega seotud hilisemad lisalepingud, kuivõrd sellega pannakse CCIPB-le teatud tähtjaks lennujaama käitamise mitmed kohustused (sh määratakse kindlaks kohustuslikud lahtiolekuajad ja kasutajate võrdse kohtlemise kohustus) ja majandamise, hooldamise ja korraldamise kohustused. Samas ei hõlma ükski neist aktidest hüvitusmehhanismi arvestuse ja kontrollimise meetodeid.
- (512) Seetõttu leiab komisjon uurimise käigus kogutud materjalide põhjal, et Pau lennujaama käitamist ei saa käsitada tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena.
- (513) Isegi kui eeldada, et tegemist oleks sellise teenuse osutamisega, ei vasta käesoleva uurimisega hõlmatud taristutoetused samaaegselt ikkagi kõikidele *Altmarki* kohtuotsuses toodud tingimustele. Tegemist on eri ajavahemikel makstud sihtotstarbeliste toetustega, millega kaeti neil ajavahemikel vajalikuks osutunud investee-ringutega seotud kulud. Nende toetustega ei kaasnenud seega objektiivselt ja läbipaistvalt määratletud hüvitusmehhanismi, mis oleks vastu võetud enne hüvitise andmist, seega siis, kui avaliku sektori asutused otsustasid usaldada lennujaama käitamist CCIPB-le või siis, kui võeti vastu aktid, millega pikendati kõnealust lennujaama käitamist või muudeti selle tingimusi. Seega ei vasta need toetused *Altmarki* kohtuotsuses toodud teisele tingimusele, mis on sõnastatud järgmiselt: „Hüvitise väljaarvutamise parameetrid tuleb eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt viisil kindlaks määrata, et vältida majanduslike eeliste andmist, mis võiksid soosida abisaaja ettevõtjat võrreldes konkureerivate ettevõtjatega”⁽¹²⁷⁾.

⁽¹²³⁾ Punkti 13 alapunkt 3.

⁽¹²⁴⁾ Punkt 72.

⁽¹²⁵⁾ ELT C 8, 11.1.2012, lk 4, punkt 52.

⁽¹²⁶⁾ Vt põhjendus 27.

⁽¹²⁷⁾ Vt eespool joonealuses märkuses nr 121 osutatud *Altmarki* kohtuotsuse punkt 90.

- (514) Kuivõrd kõnealused taristutoetused ei vasta *Altmarki* kohtuotsuse tingimustele, tuleb veel vastavalt eespool öeldule kontrollida, kas need toetused anti tavapärastele turutingimustele vastavatel asjaoludel.
- (515) Sellega seoses tuleb märkida, et „riigiabi ei saa pidada kapitali, mille riik on otse või kaudselt andnud ettevõtja käsutusse normaalsele turutingimustele vastavatel asjaoludel”⁽¹²⁸⁾.
- (516) Selleks et kindlaks määrata, kas 2004. ja 2009. aasta taristutoetused anti tavapärastele turutingimustele vastavatel asjaoludel, tuleb nende suhtes kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet. Tuleb hinnata, kas kõnealuste toetuste andmisel võisid avalik-õiguslikud asutused loota neist mingit rahalist tulu, jättes sellest analüüsist välja eeldatavad eelised kohaliku majandusarengu jaoks kui sellised.
- (517) Käesoleval juhul märgib komisjon esiteks, et CCIPB haldab lennujaama 2015. aastal lõppeva kontsessioonilepingu alusel. Kõnealuse lennujaama omandiõigus kuulus algselt riigile, kuid see anti 1. jaanuaril 2007 üle ühisametiühingule. CCIPB ei ole seega lennujaama all oleva maa ja lennujaama taristu omanik.
- (518) Oma kommentaarides kinnitas CCIPB taristutoetuste kohta, et „kõnealused summad olid ette nähtud investeeringute rahastamiseks, mis lennujaama taristu omanikud olid teinud taristu hooldamiseks ja täiustamiseks; neist investeeringutest tõusis kasu üksnes selle taristu omanikule. Seevastu ei andnud need summad CCIPB-le kui lennujaama käitajale mingit tulu” (joonealused märkused välja jäetud). CCIPB lisab: „Seega toimivad kontsessiooni andnud ametiasutus ja kohalikud organid kõnealuseid taristutoetusi andes täiesti loomulikult lennujaamataristu omanikena, lähtudes kõnealusest kontsessioonilepingust, et tagada osutatava lennujaamateenuse vastavus nõuetele, tagada selle püsivus ja seda täiustada, suurendades seeläbi oma vara väärtust. Tegemist on seega investeeringutega, mille tegemise kohustus langeb riigivara omanikule ja mitte selle käitajale.”
- (519) Samas ilmneb menetluse jooksul kogutud materjalidest, et kontsessiooni majandustingimuste kohaselt peab vajalikke investeeringuid rahastama CCIPB ja mitte avalik-õiguslik omanik. 1965. aasta otsusega, milles kontsessiooni tingimused kindlaks määrati, sätestati sõnaselgelt, et rajatiste, hoonete, sisseseade ja vahendite rajamise, teostamise ja hooldusega seotud kohustused on usaldatud kontsessiooni võtjale. Prantsusmaa on seda kinnitanud järgmiselt: „Lennujaama nõuetelevastavuse tagamiseks ja uuendamiseks, hoolduseks, laiendamiseks ja kaasajastamiseks vajalikud investeeringud teeb kontsessionäär.”
- (520) Sellega seoses märgib Prantsusmaa, et 1965. aasta otsuse 8. novembri 2001. aasta lisaleping („kolmas lisaleping”) ei muutnud kontsessiooni majandustingimusi, sh ka mitte lennujaama ülalpidamise ja uuendamisega seotud investeeringute rahastamise osas. Lisaks sellele märkis Prantsusmaa, et ka pärast 2007. aastal omandiõiguse üleandmist ühisametiühingu ja CCIPB vahel sõlmitud 3. märtsi 2010. aasta lisalepinguga („neljas lisaleping”) ei muudetud kontsessiooni majandustingimusi ning lennujaama tegevuseks vajalike investeeringute tegemise kohustus jäi endiselt kontsessionäärile⁽¹²⁹⁾.
- (521) Nagu näitab 1965. aasta otsuse ja selle lisalepingute vaatlemine, nagu seda kinnitab Prantsusmaa ja vastupidiselt CCIPB väidetule, peab nimelt CCIPB tegema ja rahastama selliseid investeeringuid, nagu seda on kõnealuste taristutoetustega seotud investeeringud.
- (522) Teiselt poolt tundub, et 2004. ja 2009. aasta taristutoetusi andes ei saanud mitmed avalik-õiguslikud asutused oodata tehtud investeeringult sellist tulu, mis oleks rahuldanud nende asemel toimunud turumajanduse tingimustes tegutsevat ettevõtjat. 2004. aastal kuulus maa ja taristu riigile ja 2009. aastal ühisametiühingule. Mõlema nimetatud avalik-õigusliku omaniku puhul oli ainuke Pau lennujaamalt saadav tulu üliväike kasutusmaks suurusega 100 franki aastas kuni 2010. aastani, pärast seda tõsteti kõnealuse maksu suurus 100 euroniks aastas. 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste tulemusena kõnealuse kasutusmaksu suurus ei tõusnud, selle suurus määrati kindlaks 1965. aasta määrusega ja seda muudeti teatud lisalepingutega. Ei riik ega ühendametiühing ei võinud omanikena eeldada, et vastavalt 2004. ja 2009. aasta investeerimistoetused võiksid anda arvestatavat tulu, vähemalt mitte enne kontsessiooni lõppemist 2015. aastal. Lisaks sellele ei osuta menetluse käigus kogutud materjalid mingil viisil sellele, et riik või ühisametiühing oleksid vastavalt 2004. või 2009. aastal võinud eeldada seda, et kõnealused taristutoetused

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

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

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

- (523) Ka avalik-õiguslikud asutused, kes osalesid kõnealuste toetuste rahastamises, ilma et nad nende andmise hetkel oleksid olnud otseselt või ühisametiühingu kaudu kaudselt maa või taristu omanikud, ei saanud samuti oodata investeeringult tulu, mis oleks nende investeeringutega seotud kulutused muutnud tulutoovaks. See märkus kehtib Pyrénées Atlantiquesi üldnõukogu ja Akvitaania piirkondliku nõukogu kohta, kes ei olnud lennujaama omanikud hetkel, kui nad otsustasid 2004. aastal osaleda ruleerimisteede tööde rahastamises.
- (524) Lisaks sellele tuleb märkida, et Prantsusmaa väidab, et „avalik-õiguslike asutuste investeerimisotsus ei põhine üksnes otsestel tasuvuse väljavaadetel ja CCIPB maksab tagasi vaid sümboolset tasu. Asutuste investeerimisotsus tugineb kõnealuse piirkonna saadaval kasul majanduse ja turismi arengut silmas pidades”. See väide kinnitab, et avalik-õiguslikud asutused ei eeldanud, et nende investeeringud oleksid mingilgi määral tulutoovad. Kõnealuste asutuste asemel turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks võtnud arvesse üksnes majanduse ja turismi arenguga seotud kasu, millele osutasid asutused. See sunnib järeldama, et kõnealuste taristutoetuste suhtes ei ole turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine võimalik.
- (525) Eelnevast lähtuvalt ei vasta 2004. aasta ja 2009. aasta taristutoetused turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Kõnealused toetused leevendasid investeerimiskulusid, mida CCIPB oleks pidanud kandma ilma piisavate investeeringutasuvuse väljavaadeteta asutuste jaoks, kes kõnealused toetused olid andnud. Lisaks sellele, kuivõrd kõnealuseid eeliseid anti vaid ühele ettevõtjale, on tegemist valikuliste eelistega.

8.2.1.4. *Mõju liidu kaubandusele ja konkurentsile*

- (526) Pau lennujaama käitajana konkureerib CCIPB eeskätt teiste lennujaamadega ja seejuures eriti sama teeninduspiirkonda teenindavate lennujaamadega. Komisjon märgib, et Tarbes-Lourdes-Pyrénées lennujaam asub Pau lennujaamast 50 km kaugusel ja on alates 2009. aastast samuti pakkunud Londonisse suunduvaid lende. Ka Biarritz-Anglet-Bayonne'i lennujaam asub Pau lennujaamast vähem kui 100 km kaugusel ning pakub lende Charleroiisse ning Londoni Stanstedi lennujaama, Manchesteri ja teistesse Ühendkuningriigis asuvatesse sihtpunktidesse. CCIPB-le antav abi võib seega kahjustada konkurentsi. Kuivõrd lennujaamateenuste turg ja lennundusturg kuuluvad Euroopa Liidus avatud turgude hulka, võib antud abi kahjustada ka liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (527) Üldisemas plaanis tuleb märkida, et Euroopa Liidu lennujaamade käitajad konkureerivad omavahel, püüdes muuta end lennuettevõtjate jaoks atraktiivseks. Lennuettevõtjad otsustavad, milliseid lennuliine nad käitavad ja millise sagedusega nad lende võimaldavad, lähtuvalt eri kriteeriumidest. Need kriteeriumid hõlmavad võimalike klientide arvu, mida nad seoses nende lennuliinidega loodavad saavutada, kuid lisaks sellele ka lennuliinide otspunktides asuvate lennujaamade pakutavade tingimusi.
- (528) Lennuettevõtjad vaatlevad eeskätt selliseid kriteeriume, nagu pakutavad lennujaamateenused, lennujaama ümbritseva piirkonna elanikkond ja majandustegevus, lennujaama suurus, juurdepääsuvõimalus maismaa kaudu, aga ka tasude suurus ning lennujaamataristu ja teenuste kasutamise üldised kaubanduslikud tingimused. Tasude suurus on otsustav tegur, sest lennujaama riiklikku rahastamist võidakse kasutada lennujaamatasude kunstlikult madalal hoidmiseks, mis meelitab ligi lennuettevõtjaid ning moonutab seega märkimisväärselt konkurentsi⁽¹³⁰⁾.
- (529) Seetõttu jagavad lennuettevõtjad oma ressursse, eeskätt lennukite ja meeskondade näol eri lennuliinide vahel, pidades muu hulgas silmas lennujaama käitajate pakutavaid teenuseid ning nende osutatavate teenuste eest küsitavat hinda.
- (530) Toodud asjaoludest ilmneb, et 2004. ja 2009. aasta taristutoetused, millega anti CCIPB-le majanduseelis, võisid tugevdada kõnealuse lennujaama käitaja olukorda võrreldes teiste Euroopa lennujaamade käitajatega. Sellest tulenevalt võisid kõnealused toetused kahjustada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

⁽¹³⁰⁾ Uute suuniste punkt 43.

8.2.1.5. Otsus abi olemasolu kohta

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

8.2.2. ABI EBASEADUSLIKKUS

- (532) 2004. ja 2009. aasta taristutoetused anti ilma neist komisjonile teatamata.
- (533) Nagu eespool on osutatud, märkis Prantsusmaa oma kommentaarides, et ta on seisukohal, et kõiki lennujaamu, kelle aastane reisijate arv jääb alla ühe miljoni, tuleks käsitleda üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajadena ning seetõttu ei tuleks nendele pakutavat rahastamist pidada riigiabiks või tuleks see kuulutada siseturuga kokkusobivaks ning vabastada teatamiskohustusest üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse alusel.
- (534) Nagu on osutatud eespool, leiab komisjon uurimise käigus kogutud materjalide põhjal, et Pau lennujaama käitamist ei saa käsitleda tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisenä. Seetõttu ei saa 2004. ja 2009. aasta toetusi vabastada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teatamiskohustusest üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse alusel.
- (535) Lisaks sellele, nagu on osutatud eespool, ei kaasnenud nende toetustega objektiivselt ja läbipaistvalt määratletud hüvitismehhanismi, mis oleks vastu võetud enne hüvitise andmist, seega siis, kui avaliku sektori asutused otsustasid usaldada lennujaama käitamist CCIPB-le või siis, kui võeti vastu aktid, millega pikendati kõnealust lennujaama käitamist või muudeti selle tingimusi. Seega ei vasta kõnealused toetused üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsuse artikli 4 punktis d sätestatud kriteeriumile, mille kohaselt peavad aktid või aktid, millega antakse üle üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise kohustus, sätestama hüvitise väljaarvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid. See on teine põhjus, miks ei saa 2004. ja 2009. aasta taristutoetusi vabastada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teatamiskohustusest üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse alusel.
- (536) Eelnevast lähtuvalt on 2004. aasta ja 2009. aasta taristutoetuste näol tegemist ebaseadusliku abiga.

8.2.3. KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

- (537) Nagu eespool selgitatud, vähendasid 2004. ja 2009. aasta taristutoetused investeerimiskulusid, mida CCIPB oleks tavaolukorras pidanud kandma. Seega on tegemist investeerimisabiga. Seejuures on kõnealused toetused antud enne 4. aprilli 2014, millal kehtestati uued suunised. Kõnealuste suuniste kohaselt kohaldab komisjon lennuettevõtjatele antava ebaseadusliku investeerimisabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju⁽¹³¹⁾.
- (538) 2009. aasta toetuse puhul oli abi andmise ajal kehtinud eeskiri 2005. aasta suunised, seega tuleb kohaldada seda õigusakti. 2004. aasta toetus anti aga enne 2005. aasta suuniste jõustumist, ajajärgul, mil puudusid konkreetsed kriteeriumid lennujaamadele antava investeerimisabi kokkusobivuse kohta. Komisjon peab kõnealuse toetuse kokkusobivust hindama seega otseselt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel, pidades silmas oma otsustuspraktikat kõnealuses küsimuses. Tuleb meenutada, et komisjoni otsustuspraktika lennujaama käitajatele antava abi kokkusobivuse hindamisel konsolideeriti 2005. aasta suunistega. Seetõttu leiab komisjon, et 2004. aasta toetuse kokkusobivust siseturuga tuleb hinnata 2005. aasta suunistes sätestatud kriteeriumide alusel.
- (539) Seega analüüsis komisjon 2005. aasta suuniste alusel⁽¹³²⁾ 2004. ja 2009. aasta taristutoetusi, pidades silmas järgmisi kriteeriume:
- taristu ehitamine ja käitamine vastavad selgelt määratletud üldisest huvist lähtuval eesmärgile (regionaalareng, juurdepääs...);
 - taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga;
 - taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskpikas perspektiivis, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga;

⁽¹³¹⁾ Uute suuniste punkt 173.

⁽¹³²⁾ Punkt 61.

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

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

- (540) Lisaks sellele, et lennujaamadele antav riigiabi peab vastama põhjenduses 539 toodud kriteeriumidele, peab see nagu igasugune muu riigiabi selleks, et seda saaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel kuulutada kokkusobivaks siseturuga, olema vajalik seatud eesmärgi saavutamiseks ning olema sellega proportsionaalne. Komisjon vaatab seega lisaks 2005. aasta suunistes toodud kriteeriumidele ka vastavust vajalikkuse ja proportsionaalsuse kriteeriumidele.
- (541) Esiteks märgib komisjon, et 2005. aasta suuniste kohaselt peavad lennujaamadele investeerimiseks antud abi jaoks abikõlblikud kulud piirduma investeerimiskuludega, mis on seotud lennujaama taristuga kitsas tähenduses (stardi- ja maandumisrada, terminalid, ühenduste...) või vahetu toetusega (tuletõrjeseaded, ohutust ja julgeolekut tagav varustus). Abikõlblike kulude hulka ei saa aga kuuluda lennujaama põhitegevusse otseselt mittepuutuvad äritegevusega seotud kulud, nagu ruumide ja kinnisvara ehitus, rahastamine, kasutamine ja väljaüürimine mitte üksnes kontoriruumideks ja ladudeks, vaid ka lennujaama territooriumil asuvate hotellide ja tööstusettevõtete jaoks ning kaupluste, toitlustusettevõtete ja parklate jaoks.
- (542) 2004. aasta toetust kasutati täies ulatuses ruleerimisteede uuendamiseks. Kõik nende töödega seotud investeerimiskulud olid 2005. aasta suuniste kohaselt abikõlblikud, sest ruleerimisteede näol on tegemist lennujaamataristu osaga. 2009. aasta toetus anti aga mitmete investeeringute rahastamiseks, mis olid seotud lennuraja ja valgustusega, väiksemal määral investeerimiskulude kogusummast⁽¹³³⁾ ka autoparkla laiendamise ja lennuraja ja valgustus kuuluvad lennujaamataristu hulka. Seega on nendega seotud investeerimiskulud abikõlblikud. Seevastu autoparklaga seotud kulud tuleb abikõlblike kulude hulgast välja arvata, kuna autoparkla ei kuulu lennujaamataristu hulka. 2009. aasta toetuse kogusumma, 4,1 miljonit eurot ei ületa lennuraja ja valgustusega seotud abikõlblike kulude kogusummat, mis on 4,7 miljonit eurot. Seega rahastati 2009. aasta toetuse abil üksnes abikõlblikke kulusid⁽¹³⁴⁾.
- (543) 2004. ja 2009. aasta taristutoetused (mille kogusummad on vastavalt 1,6 ja 4,1 miljonit eurot) ei ületa kahe kõnealuse toetuse puhul arvestatud abikõlblike kulusid (vastavalt 2,6 ja 4,7 miljonit eurot), kuid näitavad, et abi osakaal on kõrge (vastavalt 62 % ja 88 %).

8.2.3.1. Selgelt määratletud üldise huviga seotud eesmärk

- (544) 2004. aasta investeerimistoetust kasutati ruleerimisteedega seotud tööde jaoks, et tagada nende vastavus nõuetele ja suurendada läbilaskevõimet, et võimaldada hakkama saada ärilendudega seotud tipp tundidel.
- (545) 2009. aasta taristutoetuse kaudu rahastatud abikõlblikud investeeringud olid seotud lennuraja ja valgustuse remondiga, mis oli vajalik selleks, et lennujaam säilitaks lennukite vastuvõtuvõime ja läbiks sertifitseerimise, mis võimaldab jätkuvalt vastu võtta keskmise suurusega 200- kuni 250kohalisi lennukeid. Ajavahemikul 1992–1993 väljaehitatud III kategooria valgustus ja 1990. aastal uuendatud manööverdusala teekate vajadid täielikku ümberehitamist seoses nende vananemisega (nende eluiga on üldjuhul 10–15 aastat) ning seoses vajadusega tagada nende vastavus nõuetele. Nõuetele vastavuse tagamine oli vajalik, kuna lennujaamade ametliku registreerimise ja käitamise tingimusi sätestavas määruses toodud nõuded, eeskätt 3. kategooria lennujaamade osas tehtud täpsustused võisid lühiajalises perspektiivis viia lennujaama sertifikaadi äravõtmiseni.
- (546) Seega ei suurendanud 2004. aasta ega 2009. aasta toetused märkimisväärselt lennujaama läbilaskevõimet. Eeskätt rahastati nende abil remonditööd ja nõuetele vastavuse tagamiseks tehtavaid töid, mille eesmärk oli hoida taristu nõuetekohasel tasemel ning jätkata sama liiki lennukite vastuvõttu sama lennuliikluse mahu juures, parandades lennujaama toimimist tipp tundide ajal.

⁽¹³³⁾ Alla 10 % investeerimiskulude kogusummast (vt tabeli 4 allmärkus 1).

⁽¹³⁴⁾ Vt komisjoni otsus juhtumi SA.38168 kohta: Horvaatia – Dubrovnik Airport Development, punktid 10 ja 28.

- (547) Pau lennujaam teenindab olulisel määral ärireisijaid, kes moodustavad 60–70 % reisijate koguarvust. Selline lennuliiklus on seotud mitmete ettevõtete paiknemisega Pau linnas ja selle ümbruses. Prantsusmaa on sellega seoses märkinud, et Pau piirkond on Lacqi ja Oloroni piirkonna kõrval Edela-Prantsusmaa (Grand Sud-Ouest) kolmas majanduslik tõmbekeskus. Paus asuvad mitmete suurte ettevõtjate rahvusvahelised ja piirkondlikud peakorterid ning mitmed uurimis- ja tootmiskesked. Pau lennujaama puudumine või selle vastuvõtuvõime oluline vähenemine võiks seda majandustegevust kahjustada, kuna ärireisijad soovivad üldjuhul minimeerida oma lennuaega, eeskätt püüdes edasi-tagasi sõidu sooritada ühe päeva jooksul. Seega võib vajadus kasutada Pausse suunduvate või Paust väljuvate ärireiside jaoks lennujaama, mis – nagu näiteks Tarbesi lennujaam – ei asu linna vahetus läheduses, osutada mitmete ettevõtjate jaoks tõsiseks probleemiks.
- (548) Lisaks sellele võtab Pau lennujaam vastu märkimisväärseid turistide vooge, mis on eeskätt seotud Pürenee mägede lähedusega ja piirkonnas asuvate mitmete talispordikeskustega. CCIPB osutatud uuringutes on muu hulgas näidatud, et vaid Ryanairi reisijad, kelle puhul oli tegemist peamiselt turistidega, kulutasid Pau piirkonna külastamise ajal 2005. aastal kokku 8 miljonit eurot ja 2010. aastal 56 miljonit eurot.
- (549) Nimetatud põhjustel toetasid taristutoetused, mis CCIPB sai 2004. ja 2009. aastal, lennujaama avaldatud mõju tõttu turismile ja majandustegevusele üldiselt Pau linna ja piirkonna majandusarengut.
- (550) Kõnealused toetused suurendasid ka piirkonna juurdepääsetavust eeskätt turistide ja ärireisijate jaoks. Sellega seoses tuleb märkida, et Pau lennujaam asub 50 km kaugusel Tarbesi lennujaamast ja 100 km kaugusel Biarritzi lennujaamast. Biarritzi lennujaam ei ole kauguse tõttu Pau lennujaamast eriti hästi käsitatav Pau lennujaama reaalse alternatiivina ajateguri suhtes tundlike reisijate, eeskätt ärireisijate jaoks.
- (551) Samas tundub, et kõnealuse kolme lennujaama lennuliikluse laad on küllalt erinev:
- Paud iseloomustab eeskätt suur ärireisijate osakaal, millest annab tunnistust suhteliselt suur Air France'i ja Régionali teenindatav riigisisese lennuliikluse osakaal reisijate koguarvust.
 - Biarritzi iseloomustab Atlandi ookeani rannikule ja Hispaania piiri suunas suunduvate turistide suur osakaal ning sellele lennujaamale on iseloomulik lennuliikluse suur maht suveperioodil ja suur odavlennuettevõtjate teenuseid kasutav reisijate arv.
 - Tarbes tegutseb eeskätt nišiturul, keskendudes Lourdesile, mis on palverännakute sihtkoht. Seda tõestab ka asjaolu, et kõnealuse lennujaama lennuliikluse maht oli ajavahemikul 2001–2011 ligikaudu 400 000 reisijat aastas, välja arvatud 2008. aastal, millal see ulatus maksimaalse 678 000 reisijani seoses Lourdesi juubeliaastaga.
- (552) Nendest asjaoludest ilmneb, et kõnealused eri lennujaamad teenindavad küllalt erinevaid turusegmente ning on üksteise jaoks vaid osalisel asendajad. Neid asjaolusid kinnitab lennuliikluse mahu statistiline vaatlus, mis on üksikasjalikumalt esitatud põhjendustes 567–572, kus vaadeldakse abi andmisega põhjustatud konkurentsi moonutamist. Seega suurendas Pau lennujaama endist taset hoida võimaldav investeerimisabi teatud määral piirkonna juurdepääsetavust, sest see aitas reisijatel ja lennuettevõtjatel vältida lennujaama osaliselt asendava teise lennujaama kasutamist.
- (553) Lisaks sellele tuleb märkida, et Pausse ei lähe kiirrongiliini (TGV), lähim liin läbib Bordeaux' linna, mis asub umbes 1 t 40 min maanteeõidu kaugusel. Suurema osa sihtpunktide puhul, kuhu on võimalik pääseda Pau lennujaamast väljuva lühilennuga, põhjustab kiirrongi kasutamine alternatiivse transpordivahendina märgatavalt pikema reisija ja on seega väga ebasobiv asendusvõimalus. Lähimad Hispaanias asuvad lennujaamad asuvad vähemalt kahe tunni maanteeõidu kaugusel ja ei ole suurema osa reisijate jaoks arvestatavad alternatiivsed võimalused Pau lennujaama kasutamisele.
- (554) Seega ilmneb, et vaatamata alternatiivsete transpordivõimaluste olemasolule Pau lennujaamast väljuvale lennutranspordile ja vaatamata Tarbesi lennujaama lähedusele toetasid 2004. ja 2009. aasta taristutoetused piirkonna juurdepääsetavuse parandamist ning piirkonna majandusarengut.

8.2.3.2. *Taristu on vajalik ja kindlaksmääratud eesmärgiga proportsionaalne*

- (555) Nagu on näidatud põhjenduses 546, ei toonud 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste abil rahastatud tööd kaasa lennujaama läbilaskevõime märgatavat suurendamist, vaid võimaldasid lennujaama taristut üksnes hoida tasemel, mis aitas tal vastu võtta varasemaga samal tasemel lennuliiklust ning paremini hakkama saada tippundidega.

- (556) Seega ei läinud investeeringud kaugemale tasemest, mis oli vajalik selleks, et lennujaam saaks nõuetekohasel tasemel teenindada varasemaga samas mahu lennuliiklust, sealhulgas tiptundide ajal. Kõnealused investeeringud olid seega vajalikud ja kindlaksmääratud eesmärgiga proportsionaalsed.

8.2.3.3. *Taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskpikas perspektiivis*

- (557) Tuleb märkida, et ajavahemikul 2000–2009 kõikus Pau lennujaama kasutanud reisijate arv 580 000 reisija ja 820 000 reisija vahel aastas, seejuures maksimaalne reisijate arv 820 000 oli seotud aastaga 2008. Ajavahemikul 2000–2009 jäi ainult 2002. aastal reisijate arv alla 600 000 reisija. Kuid ka sel aastal ulatus reisijate arv selle lähedale (580 000). Võttes arvesse küllaltki suurt varieeruvust lennuliikluse mahu puhul, mis oli siiski peaaegu alati üle 600 000 reisija, ning võttes samuti arvesse lennuliikluses, sealhulgas ärireiside puhul suurimat osakaalu omava Air France'i pidevat kohalolekut, võis CCIPB nii 2004. kui 2009. aastal arvestada lennuliikluse mahu heade väljavaadetega, eeldatavasti vähemalt lennujaama põhitegevuse tasemel, see tähendab ulatudes vähemalt 600 000 reisijani aastas
- (558) Need väljavaated võimaldavad põhjendada investeeringuid, mille eesmärk oli hoida lennujaama taristut tasemel, mis võimaldas tal vastu võtta varasemaga samal tasemel lennuliiklust ning paremini hakkama saada tiptundidega, ning mis ei toonud kaasa lennujaama läbilaskevõimsuse olulist suurenemist. Sellega seoses tuleb meenutada asjaolu, et 2004. aasta toetusega rahastatud ruleerimisteede uuendamise eesmärk oli tagada nende nõuetele vastavus, mis võimaldas paremini hallata tiptundide lennuliiklust. Lisaks sellele oli 2009. aastal teostatud lennuraja- ja valgustustööde puhul tegemist remonditöödega, mille abil saavutati endine olukord, sest ei suurenenud ei teede kandevõime ega lennuraja pikkus, mis oleks võimaldanud vastu võtta suuremaid lennukeid, samuti ei paranenud lennuvälja käitamise miinimumnõuded halva nähtavuse korral. Kõnealuste süsteemide eluiga ulatub 10–15 aastani ning varasemalt kasutuses olnud varustus oli paigaldatud 16–19 aastat enne uuendustööde teostamist. 2009. aasta taristutoetust kasutati seega lihtsalt selliste süsteemide uuendamiseks, mis olid jõudnud oma kasutusea lõpuni.
- (559) Kokkuvõtteks võib nentida, et uuendatud taristu pakub pärast toetuste eraldamist piisavaid kasutamise väljavaateid keskpikas perspektiivis.

8.2.3.4. *Võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule*

- (560) Pau lennujaam on avatud märkimisväärsete piiranguteta eri lennuettevõtjatele, kes soovivad seda kasutada. Taristule on tagatud 2005. aasta suunistes sätestatud tingimustel võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs.

8.2.3.5. *Kaubavahetust ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega*

- (561) Nagu on märgitud eespool, asub Pau lennujaam 50 km kaugusel Tarbesi lennujaamast ja 100 km kaugusel Biarritzi lennujaamast. Kauguse tõttu Pau lennujaamast ei saa Biarritzi lennujaama pidada Pau lennujaama reaalseks alternatiiviks olulise osa reisijate jaoks. Seetõttu ei saa eeldada, et seda lennujaama oleks olulisel määral mõjutanud Pau lennujaama saadud abi.
- (562) Seevastu Tarbesi lennujaam asub Pau lennujaamale suhteliselt lähedal, jäädes 50 km ja umbes 40 minutilise maanteeõidu kaugusele. Seega võib see lennujaam esmapilgul vaadates olla märkimisväärselt mõjutatud 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste tõttu.
- (563) Samas leevendavad seda tähelepanekut mitmed asjaolud. Esiteks on Pau lennujaama näol tegemist vana lennujaamaga, kust regulaarlennud on toimunud juba mitme aastakümne jooksul. Käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud taristutoetused on sihtotstarbelised toetused, mis on ajaliselt küllalt eraldatud ja mis on eeskätt piiratud selliste tööde rahastamisega, mis aitavad hoida lennujaama taristut seisundis, mis võimaldab tal võtta vastu endises mahu lennuliiklust. Toetustega ei rahastatud märkimisväärselt lennuliikluse mahu suurendamist. Seega seisneb kõnealuste taristutoetuste peamine mõju Tarbesi lennujaamale selles, et suhteliselt lähedal asuvat pikka aega tegutsenud lennujaama hoiti nõuetele vastavas seisukorras; samal ajal ei oleks kõnealuste toetuste puudumisel Pau lennujaam saanud tegevust jätkata või oleks pidanud seda tegema halvemates tingimustes. Samas ei viinud kõnealused toetused selleni, et Tarbesi lennujaamaga konkureeriva lennujaama lennuliikluse maht oleks kasvanud.
- (564) Lisaks sellele ei ole kõnealuste taristutoetuste näol tegemist tegevusabiga kestva tegevuskahjumi katmiseks. Käesoleva uurimismenetluse raames ei ole tuvastatud sellise tegevusabi andmist, menetlus keskendub üksnes investeerimisabile.

- (565) Lisaks sellele keskenduvad Pau ja Tarbesi lennujaamad küllalt erinevatele turusegmentidele. Tarbesi lennuliikluses domineerivad tšarterlennud, mis keskenduvad peamiselt Lourdesi usukeskusele ja hõlmavad olulisel määral rahvusvahelisi lende⁽¹³⁵⁾.
- (566) Erinevalt Tarbesi lennujaamast iseloomustab Pau lennujaama eeskätt suur ärireisijate osakaal, millest annab tunnistust suhteliselt suur Air France'i ja Régionali teenindatav riigisisese lennuliikluse, eeskätt Pau-Pariisi lennuliini osakaal reisijate koguarvust. Nagu on osutatud põhjenduses 547, moodustavad ärireisijad 60–70 % Pau lennujaama reisijate koguarvust, mis on tingitud sellest, et Pau on Lacq'i ja Oloroni piirkonna kõrval Edela-Prantsusmaa (Grand Sud-Ouest) kolmas majanduslik tõmbekeskus. Seega keskenduvad Pau ja Tarbesi lennujaamad erinevatele turusegmentidele. Seega ei tähendaks Pau lennujaama sulgemine või selle tegutsemistingimuste halvenemine tingimata lennuliikluse mahu ümberkandumist Tarbesi lennujaama või vastupidi.
- (567) Tabelis 14 toodud Pau, Tarbesi ja Biarritzi lennujaamade lennuliikluse mahu muutumine näitab, et sellised muutused kõnealustes lennujaamades ei ole selgelt vastastikku seostatavad.

⁽¹³⁵⁾ Lennujaama veebilehel on märgitud: „Tegemist on suuruselt teise Kesk-Pürenee lennujaamaga, mis teenindab aastas 400 000 kuni 450 000 reisijat. Lennujaama iseloomustab tšarterlendude suur osakaal, mis on tingitud lennujaama lähedusest Lourdes'is asuvale pühapaigale. Enam kui 50 lennuettevõtjat pakuvad siit igal aastal lende enam kui 80 sihtpunkti Euroopas ja kogu maailmas. Vaata: <http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297>.”

Tabel 14

Pau, Tarbesi ja Biarritzi lennujaamade lennuliikluse arengu võrdlus

Lennujaam	Lennuliikluse liik	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Riigisene lennuliiklus, v. a odavlennud	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Ryanairi lennuliiklus	1							1	13	7	41
	Muud odavlennud ja tsarterlennud	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Kokku	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Riigisene lennuliiklus, v. a odavlennud	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Ryanairi lennuliiklus			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Teised odavlennuettevõtjad					1	25	33	25	11	5	9
	Tšarterlennud	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
Biarritz	Kokku	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
	Riigisene lennuliiklus, v. a odavlennud	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Ryanairi lennuliiklus	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Teised odavlennuettevõtjad					6	6	12	170	176	186	195
	Tšarterlennud	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Kokku	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

[illegible]

(tuhandetes eurodes)

Aastad	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Omafinantseerimise võime	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Allikas: Prantsusmaa esitatud dokumendid

- (575) Tabelist nähtub, et lennujaam oli aastatel 2003–2011 (k.a) pidevalt kahjumis. Kõnealuse kahjumi suurus ulatus 2009. aastal ligi miljoni euron. Lisaks sellele varieerus lennujaama omafinantseerimise võime kõnealusel perioodil [...] ja [...] euro vahel. 2004. aasta taristutoetuse väljamaksmise aastal, 2005. aastal oli kõnealune omafinantseerimise võime vaid [...] eurot, mis on ruleerimisteede uuendamisel tehtud tööde maksumusega (2,6 miljonit eurot) võrreldes väga madal tase. 2009. aasta taristutoetuse väljamaksmise aastatel, st 2009. ja 2010. aastal, oli lennujaama omafinantseerimise võime vastavalt [...] ja [...] eurot. Isegi nende kahe summa liitmisel saadav summa on oluliselt madalam lennuraja ja valgustuse remondi maksumusest (4,7 miljonit eurot). Lennujaama tegevusest saadavad vahendid olid seega ebapiisavad selleks, et osaleda märkimisväärses ulatuses kõnealuste investeeringute rahastamises.
- (576) Olemasolevatest andmetest ilmneb, et lennujaama eelarve tulem pärast investeeringute tegemist, kuid enne taristutoetuste maksmist 2005. aastal, kui teostati ruleerimisteede uuendamisega seotud tööd, oli [...] eurot, ning 2009. aastal, kui tehti suurem osa lennuraja ja valgustuse uuendamisega seotud töid, [...] eurot. Neid andmeid tuleb võrrelda lennujaama puhastulemiga pärast toetuste maksmist, mis oli 2005. aastal [...] eurot ja 2009. aastal [...] eurot. Seega oleks kõnealuste investeeringute rahastamine täielikult või märkimisväärses osas lennujaama omavahendite arvelt oluliselt suurendanud lennujaama juba niigi märkimisväärselt kahjumit.
- (577) Teiselt poolt, võttes arvesse lennujaama pikaajalist kahjumit, tuleb pidada vähetõenäoliseks, et CCIPB oleks suutnud rahastada olulist osa kõnealustest investeeringutest oma võlakooormuse suurendamise teel, mis ulatus 2005. aastal ligikaudu [...] euron ja 2009. aastal ligikaudu [...] euron.
- (578) Seega olid 2004. ja 2009. aasta toetused vajalikud nende abil rahastatavate investeeringute teostamiseks. Teisisõnu oli neil toetustel innustav mõju, kuna CCIPB ei oleks kõnealuseid investeeringuid ilma nende toetusteta teinud. Lisaks sellele vastavad need toetused ka proportsionaalsuse põhimõttele, kuna CCIPB ei oleks oma osalust kõnealuste investeeringute rahastamises saanud märkimisväärselt suurendada.

8.2.3.7. Kokkuvõte 2004. aasta ja 2009. aasta taristutoetuste kohta

- (579) Põhjendustes 537–578 toodud põhjustel leiab komisjon, et 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste näol on tegemist siseturuga kokkusobiva abiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.
- (580) See kokkuvõte põhineb 2005. aasta suunistes lennujaamadele investeerimisabi andmise kohta sätestatud kriteeriumidel. See kokkuvõte ei või mingil määral kahjustada võimalikke tulevasi hinnanguid Pau lennujaamale antud investeerimisabi kohta, mida komisjon võib tulevikus anda uute suuniste alusel.

9. KOKKUVÕTE

- (581) Eespool toodu valguses märgib komisjon, et Prantsusmaa andis 2004. ja 2009. aastal ebaseaduslikult taristutoetusi, rikkudes sellega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid⁽¹³⁶⁾. Samas on 2004. ja 2009. aasta taristutoetuste näol tegemist siseturuga kokkusobiva abiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.
- (582) Toetuste näol, mis on toodud tabeli 3 kahes esimeses reas ja mille abil rahastati riiklike kohustuste hulka kuuluvate ülesannete täitmist, ei ole tegemist riigiabiga.
- (583) Tabelis 3 toodud muud toetused anti Pau lennujaama käitajale enne 12. detsembrit 2000. Seetõttu käesolev otsus neid toetusi ei hõlma⁽¹³⁷⁾.

⁽¹³⁶⁾ Vt põhjendus 536.

⁽¹³⁷⁾ Vt põhjendused 489 ja 490.

- (584) Lisaks sellele märgib komisjon, et käesoleva ametliku uurimismenetlusega hõlmatud erinevad CCIPB ning Ryanairi, AMSi ja Transavia vahel sõlmitud lennujaamateenuste ja turundusteenuste lepingud sisaldavad riigiabi andmist, kusjuures seda abi anti Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid rikkudes ja need ei ole siseturuga kokkusobivad.

Tagasimaksmine

- (585) Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta otsustab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, kohustada liikmesriiki kõnealuse abi andmise lõpetama või seda abi muutma⁽¹³⁸⁾.
- (586) Nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 artiklis 14 on sätestatud⁽¹³⁹⁾: „Kui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada (edaspidi „tagastamisotsus“). Komisjon ei nõua abi tagastamist, kui see on vastuolus ühenduse õiguse üldpõhimõttega.” Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab juhul, kui komisjon kuulutab abi siseturuga kokkusobimatuks, kohustama liikmesriiki taastama varasema olukorra⁽¹⁴⁰⁾. Sellega seoses leiab komisjon, et see eesmärk saavutatakse, kui abi saajad maksavad tagasi ebaseadusliku abina saadud summad, kaotades seega konkurentide ees saadud eelise. Sel viisil taastatakse abi andmisele eelnenud varasem olukord⁽¹⁴¹⁾.
- (587) Antud konkreetsel juhul ilmneb, et mitte ükski Euroopa Liidu õiguse üldine põhimõte ei ole vastuolus käesoleva otsuse raames kindlaks tehtud ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu abi tagasinõudmisega. Seejuures ei ole Prantsusmaa ega huvitatud isikud esitanud sellega seoses mingeid põhjendusi.
- (588) Seega peab Prantsusmaa võtma kõik vajalikud meetmed selleks, et nõuda Ryanairilt, AMSilt ja Transavialt tagasi kõnealuste lepingute alusel ebaseaduslikult antud abisummad.
- (589) Tagasinõutavad abisummad määratakse iga lepingu ja lisalepingu puhul kindlaks järgmiselt. Iga uuritud tehingut (mis võib hõlmata lennujaamateenuste lepingut ja turundusteenuste lepingut) tuleb käsitada selliselt, et selle alusel maksti teatud aastane abisumma⁽¹⁴²⁾ iga selle tehinguga hõlmatud lepingute kehtivusaja jooksul. Kõik summad arvutatakse välja lähtuvalt prognoositavast täiendavast negatiivsest rahavoost (tulud miinus kulud) tabelites 7–12 toodud tehingute sõlmimise ajal. Need summad vastavad summadele, mis oleks tulnud igal aastal lahutada turundusteenuste hinnast (või mis oleks tulnud liita lennuettevõtjalt võetavale lennujaamatasule ja maapealse teenindamise tasule), et lepingu nüüdispuhasväärtus oleks positiivne, või teisisõnu, et leping vastaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.
- (590) Selleks et võtta arvesse lennuettevõtja ja tema tütarettevõtjate poolt kõnealuste lepingute tulemusena saadud tegelikku eelist, võib osutada vajalikuks muuta eelmises põhjenduses osutatud summasid lähtuvalt Prantsusmaa esitatud tõendusmaterjalidest, vastavalt i) erinevusele ühelt poolt lennuettevõtja poolt lennujaamateenuste lepingu

⁽¹³⁸⁾ Euroopa Kohtu 12. juuli 1973. aasta otsus kohtuasjas C-70/72: komisjon vs. Saksamaa (EKL 1973, lk 00813), punkt 13.

⁽¹³⁹⁾ Nõukogu määrus (EÜ) nr 659/1999, 22. märts 1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).

⁽¹⁴⁰⁾ Euroopa Kohtu 14. septembri 1994. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-278/92, C-279/92 ja C-280/92: Hispaania vs. komisjon (EKL 1994, lk I-4103) punkt 75.

⁽¹⁴¹⁾ Euroopa Kohtu 17. juuni 1999. aasta otsus kohtuasjas C-75/97: Belgia vs. komisjon (EKL 1999, lk I-03671), punktid 64–65.

⁽¹⁴²⁾ Nagu on selgitatud erinevate lepingutega antava majanduseelise analüüsi käigus, tuleneb abi CCIPB ning Ryanairi või Ryanair/AMSi vahelistest kahesuunalistest rahavoogudest. Need rahavood on erineva sagedusega ning teatud voogude puhul on tegemist pidevate rahavoogudega või rahavoogudega, mille maksete toimumise sagedus on selline, mis ei võimalda neid lepingute sõlmimise ajal täpselt prognoosida. Sama kehtib ka lennujaamatasude maksmise kohta. Kuid majanduseelise olemasolu analüüsimiseks tuleb arvesse võtta täiendavaid prognoositavaid rahavooge. Transavia äriplaanist ja Prantsusmaa esitatud täiendavate rahavoogude äriplaanide rekonstruktsioonide ettepanekutest ilmneb, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja oleks kõnealusel juhul määranud kindlaks eri lepingute täiendavad hinnangulised iga-aastased rahavood. Tuleb pidada loogiliseks, et ka eri lepingutest tulenevad abisummad määratakse kindlaks iga aasta kohta. Kõnealused abisummad vastavad summadele, mille iga-aastast maksmist turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks Ryanairilt/AMSilt nõudnud lisaks lennujaamatasudele ja maapealse teenindamise tasudele, sõltumata muudest tasudest (eeskätt turundustasudest), et leping oleks muutunud tulutoovaks.

alusel tegelikult makstud, st tagantjärele kindlaks tehtud maandumistasu, reisijatasu ja maapealse teenindamise tasu summade, ja teiselt poolt (eelnevalt) prognoositud rahavoogude vahel, mis vastavad konkreetsetele tuluridadele ja on toodud tabelites 7–12, ii) erinevustele ühelt poolt lennuettevõtja poolt turundusteenuste lepingu alusel tegelikult makstud, st tagantjärele kindlaks tehtud turundustasude, ja teiselt poolt (eelnevalt) prognoositud turunduskulude vahel, mis vastavad konkreetsetele tuluridadele ja on toodud tabelites 7–12.

- (591) Lisaks sellele leiab komisjon, et lennuettevõtja saadud tegelik eelis on piiratud asjaomase lepingu kehtimise ajaga. Pärast iga konkreetse lepingu lõppemist ei saanud Ryanair/AMS enam selle lepingu alusel makseid ja tal ei olnud enam võimalust selle lepingu alusel kasutada lennujaama taristut ega maapealset teenindamist. Seetõttu muutuvad eespool kirjeldatud meetodi alusel arvutatavad abisummad selle konkreetse lepingu puhul neil aastatel, kui leping ei kehtinud, nulliks (eeskätt lepingu ennetähtaegsel lõpetamisel või lepingu lõppemisel lepinguosaliste vahelise kokkuleppe alusel).
- (592) Seetõttu tuleb Ryanairi ja AMSi tagasi makstavad summad teatud lepingute puhul, mida ei kohaldatud kuni lepingus sätestatud lõpptähtajani, lugeda nulliks ajavahemiku puhul, mis algab lepingu tegeliku kohaldamise lõpetamisest ja kestab kuni lepingu sõlmimisel ettenähtud lepingu lõppemise tähtajani. See märkus puudutab 28. jaanuari 2003. aasta, 30. juuni 2005. aasta ja 25. septembri 2007. aasta lepinguid ning kahe viimati nimetatud lepingu lisalepinguid.
- (593) Tabelis 16 on toodud teave summade kohta, millest lähtuvalt arvutatakse tagasi makstavad summad. Need summad hõlmavad täiendavaid negatiivseid rahavoogusid (tulud miinus kulud), mis on määratud kindlaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise teel, kusjuures Ryanairi ja AMSi lepingute puhul on summasid vähendatud seoses nende aastatega, mil lepinguid tegelikult ei kohaldatud⁽¹⁴³⁾.

⁽¹⁴³⁾ Pau-Londoni lennuliiniga seotud 28. jaanuari 2003. aasta lepingu puhul, mille tegelik kohaldamine lõppes 30. juunil 2005, on selle lepingu alusel saadud abisummad aastate 2006–2008 (k.a) puhul võrdsed nulliga. 2005. aasta puhul vastab abisumma 2005. aasta jaoks arvutatud prognoositava täiendava rahavoo negatiivsele osale, mida kohandatakse koefitsiendiga, mis vastab 2005. aasta sellele osale, mil lepingut tegelikult kohaldati. Sama lähenemist kasutati 30. juuni 2005. aasta lepingu puhul, mille tegelik kohaldamine lõppes 1. jaanuaril 2009 (16. juuni 2009. aasta lisalepingu tõttu). Sama lähenemist kasutati ka 25. septembri 2007. aasta lepingu 16. juuni 2009. aasta lisalepingu ja seda muutva 16. juuni 2009. aasta lisalepingu puhul, mille tegelik kohaldamine lõppes 30. märtsil 2010, kui jõustus uus leping Londoni, Charleroi ja Beauvais' lennuliinide kohta. Lisaks sellele võib osutada vajalikuks kohandada tabelis 16 toodud summasid tagasi makstavate summade arvutamiseks, vt põhjendus 589.

Tabel 16

Teave tagasi makstavate summade kohta

Abisaaja nimetus	Lepingud	Eri lepingute alusel saadud ligikaudne abisumma ⁽¹⁾									(eurodes)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	London – 28. jaanuar 2003	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]							[300 000–599 999]
Ryanair/ AMS	London – 30. juuni 2005			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]				
	30. juuni 2005. aasta lepingu (London) 16. juuni 2009. aasta lisaleping							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Charleroi – 25. september 2007					[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]		
	25. septembri 2007. aasta lepingu (Charleroi) 16. juuni 2009. aasta lisaleping								[0–99 999]		
	Bristol – 17. ja 31. märts 2008						[0–99 999]				
	Bristol – 16. juuni 2009							[0–99 999]			
	London, Charleroi ja Beauvais – 28. jaanuar 2010								[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	Kokku (Ryanair/AMS)			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000–299 999]	[1 500 000–2 199 999]
Transavia	Amsterdam – 23. jaanuar 2006				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]				[300 000–599 999]

⁽¹⁾ Intressi arvutamiseks loetakse abi maksmise kuupäevaks asjaomase aasta 31. detsember. Vt põhjendus 597.

⁽¹⁾ Intressi arvutamiseks loetakse abi maksmise kuupäevaks asjaomase aasta 31. detsember. Vt põhjendus 597.

- (594) Nagu on selgitatud põhjenduses 290, leiab komisjon, et riigabi eeskirjade kohaldamisel tuleb Ryanairi ja AMSi vaadelda ühe majandusüksusena ning et samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid tuleb vaadelda kõnealuse üksuse ja CCIPB vahelise üheainsa tehinguna. Seetõttu leiab komisjon, et Ryanair ja AMS vastutavad solidaarselt ajavahemikul 2005–2010 sõlmitud lepingute alusel saadud abisummade tagasimaksmise eest, mille põhiosa ligikaudne kogusumma on [1 500 000–2 199 999] eurot. Seevastu on üksnes Ryanair vastutav 28. jaanuari 2003. aasta lepingu alusel makstud abisumma tagasimaksmise eest, mille ligikaudne suurus on [300 000–599 999] eurot, kuna see leping sõlmiti otse CCIPB ja Ryanairi vahel, ilma et AMS oleks selles tehingus osalenud.
- (595) 26. jaanuaril 2006. aastal CCIPB ja Transavia vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingu alusel ajavahemikul 2006–2009 tegelikult makstud abisummad ulatuvad ligikaudu [300 000–599 999] euroni.
- (596) Prantsuse ametiasutused peavad eespool toodud summad sisse nõudma 4 kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest.
- (597) Prantsuse ametiasutused peavad lisaks sellele lisama abisummadele tagasinõutavad intressid, mida arvestatakse alates kuupäevast, mil abisummad anti ettevõtja käsutusse, see tähendab alates iga abisumma tegeliku väljamaksmise kuupäevast kuni kõnealuste summade tegeliku tagasimaksmiseni⁽¹⁴⁴⁾, vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatüki sätetele⁽¹⁴⁵⁾. Võttes arvesse, et käesoleval juhul on abiga seotud rahavood keerulised ja tekkisid aasta jooksul mitmel erineval kuupäeval või teatud tulude puhul ka pidevalt, leiab komisjon, et tagasi makstavate intresside arvutamisel on lubatav eeldada, et asjaomaste abisummade väljamaksmine toimus aasta lõpul, see tähendab iga asjaomase aasta 31. detsembril.
- (598) Kohtupraktika kohaselt võib liikmesriik ettenägematute raskuste või asjaolude ilmnemisel, mis komisjonil olid märkamata jäänud, anda neist probleemidest komisjonile teada ja edastada vajalike muudatuste tegemise ettepanekud komisjonile hindamiseks. Sellisel juhul peavad komisjon ja asjaomane liikmesriik tegema raskuste ületamiseks heas usus koostööd, järgides samas rangelt Euroopa Liidu toimimise lepingu sätteid⁽¹⁴⁶⁾.
- (599) Komisjon palub Prantsusmaal teatada kõikidest käesoleva otsuse elluviimisel tekkivatest probleemidest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Riigiabi, mida Prantsusmaa andis Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid rikkudes ebaseaduslikult Ryanairile 28. jaanuaril 2003. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel sõlmitud ning lennuliini Pau-London Stansted puudutava lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu alusel, on siseturuga kokkusobimatu.
2. Järgmiste riigiabi sisaldavate meetmete kasutamist on Prantsusmaa Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid rikkudes võimaldanud ebaseaduslikult samaaegselt Ryanairile ja ettevõtjale Airport Marketing Services ning need on siseturuga kokkusobimatud:
 - a) 30. juunil 2005. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel sõlmitud lennuliini Pau-London Stansted puudutav lennujaamateenuste leping ja samal päeval Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud lennuliini Pau-London Stansted puudutav turundusteenuste leping;
 - b) 30. juunil 2005. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud lennuliini Pau-London Stansted puudutava turundusteenuste lepingu 16. juunil 2009. aastal sõlmitud lisaleping;
 - c) Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja 25. septembri 2007. aasta kiri Ryanairile, millega laiendati Pau-Charleroi lennuliinile 30. juunil 2005. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ja samal päeval Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu tingimusi;

⁽¹⁴⁴⁾ Vt määruse (EÜ) nr 659/99 artikli 14 lõige 2.

⁽¹⁴⁵⁾ Komisjoni määrus (EÜ) nr 794/2004, 21. aprill 2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

⁽¹⁴⁶⁾ Vt näiteks Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-94/87: komisjon vs. Saksamaa Liitvabariik (EKL 1989, lk 175), punkt 9 ja Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-348/93: komisjon vs. Itaalia Vabariik (EKL 1995, lk 673), punkt 17.

- d) 25. septembril 2007. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu 16. juunil 2009. aastal sõlmitud lisaleping;
- e) Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja 17. märtsi 2008. aasta kiri Ryanairile, millega laiendati Pau-Bristoli lennuliinile 30. juunil 2005. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamasteenuste lepingu tingimusi, ning 31. märtsil 2008. aastal sama lennuliini kohta Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste leping;
- f) Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja 16. juuni 2009. aasta kiri Ryanairile, millega laiendati Pau-Bristoli lennuliinile 30. juunil 2005. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamasteenuste lepingu tingimusi, ning samal päeval sama lennuliini kohta Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud turundusteenuste leping;
- g) 28. jaanuaril 2010. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja ettevõtja Airport Marketing Services vahel sõlmitud lennuliine Pau-London, Pau-Charleroi ja Pau-Beauvais puudutav turundusteenuste leping ja tuvastatud „varjatud” lennujaamasteenuste leping⁽¹⁴⁷⁾.
3. Riigiabi, mida Prantsusmaa andis Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid rikkudes ebaseaduslikult Transaviale 23. jaanuaril 2006. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ja Transavia vahel sõlmitud lennujaamasteenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu alusel, on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 2

1. Taristutoetuste näol, mida Prantsusmaa võimaldas 2004. ja 2009. aastal Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale kogusummas 5,8 miljonit eurot, on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning Prantsusmaa on seda andnud Euroopa Liidu toimimise artikli 108 lõike 3 sätteid rikkudes.
2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud riigiabi on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

Artikkel 3

1. Prantsusmaa on kohustatud artiklis 1 osutatud abisummad abisaajalt sisse nõudma.
2. Tagasi makstavatelt summadelt tuleb tasuda intressi alates kuupäevast, mil need anti abisaajate käsutusse, kuni nende täieliku tagasimaksmiseni.
3. Intressid arvutatakse liitintressina kooskõlas määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükiga ja määrust (EÜ) nr 794/2004 muutva komisjoni määrusega (EÜ) nr 271/2008⁽¹⁴⁸⁾.
4. Prantsusmaa tühistab kõik artiklis 1 osutatud abi väljamaksmata maksed alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.

Artikkel 4

1. Artiklis 1 osutatud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.
2. Prantsusmaa tagab, et käesolev otsus viiakse ellu nelja kuu jooksul pärast otsusest teatamise kuupäeva.

Artikkel 5

1. Kahe kuu jooksul alates käesolevast otsusest teatamisest edastab Prantsusmaa komisjonile järgmise teabe:
- a) artikli 3 kohaselt tagasinõutavate abisummade suurus;
- b) tagasinõudmisega seotud intresside arvestus;

⁽¹⁴⁷⁾ Vt põhjendus 286.

⁽¹⁴⁸⁾ Komisjoni määrus (EÜ) nr 271/2008, 30. jaanuar 2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 82, 25.3.2008, lk 1).

- c) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;
- d) dokumendid, mis tõendavad, et abisaajatele on antud korraldus abi tagasi maksta.
2. Prantsusmaa teavitab komisjoni järjekindlalt käesoleva otsuse rakendamiseks võetud riiklike meetmete elluviimisest seni, kuni artiklis 1 osutatud abi on täielikult tagasi makstud. Prantsusmaa esitab komisjoni taotlusel viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Samuti esitab Prantsusmaa üksikasjalikud andmed abisaajatelt juba tagasi saadud abisummade ja intresside kohta.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 23. juuli 2014

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA

ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET