

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2016/1698,

20. veebruar 2014,

meetmete SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) kohta, mida Prantsusmaa võttis Marseille Provence'i lennujaama ja seda lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kasuks

(teatavaks tehtud numbri C(2014) 870 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,

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

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud artiklitele ja võttes neid märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 8. mail 2006 sai komisjon kaebuse, mille esitaja oli Ryanair ja milles osutati ebaseaduslikule abile, mis seisnes vastavalt riigisisestele lendudele ja rahvusvahelistele lendudele kehtestatud lennujaamatasude erinevuses. 21. juuni 2006. aasta kirjaga palus komisjon Prantsusmaal esitada teavet kõnealuses kaebuses tõstatatud punktide kohta.
- (2) 27. märtsil 2007 sai komisjon 15. märtsi 2007. aasta kirjaga teise kaebuse, mille esitas Air France; kaebus puudutas Bouches du Rhône'i departemangu volikogu (edaspidi „departemangu volikogu“) antud ebaseaduslikku abi Marseille Provence'i lennujaamale ning lennujaama antud ebaseaduslikku abi Ryanairile ja teistele lennuettevõtjatele. Kõnealused eelised seisnesid eeskätt vähendatud määraga lennujaamatasudes, mille eesmärk oli soodustada lendusid, mis toimusid uuest terminalist „Marseille-Provence 2“ (edaspidi „terminal mp2“).
- (3) 27. novembri 2009. aasta kirjaga esitas Air France kaebuse ebaseadusliku abi kohta, mida andsid mitmed piirkondlikud lennujaamad, sealhulgas Marseille Provence'i lennujaam.
- (4) 13. juuli 2011. aasta kirjaga teatas komisjon Prantsusmaale oma otsusest algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 2 ettenähtud menetlus ⁽¹⁾.
- (5) Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkusi ühe kuu jooksul alates käesoleva otsuse avaldamisest.
- (6) Komisjon sai 13. detsembril 2011 märkused Marseille-Provence'i kaubandus-tööstuskojalt (edaspidi „CCIMP“) ja 15. detsembril 2011 Air France'ilt, Ryanairilt, Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduselt ja CCIMP-lt. Komisjon edastas need märkused Prantsusmaale 10. veebruari 2012. aasta kirjaga, andes talle võimaluse neid märkusi kommenteerida. Komisjon sai Prantsusmaa märkused 12. märtsi 2012. aasta kirjaga.

⁽¹⁾ ELT C 334, 15.11.2011, lk 8.

- (7) 13. aprillil 2012, 10. aprillil 2013, 20. detsembril 2013, 17. jaanuaril 2014 ja 30. jaanuaril 2014 sai komisjon märkused ka Ryanairilt. Need täiendavad märkused edastati Prantsusmaale kirja teel vastavalt 13. juulil 2012, 3. mail 2013, 9. jaanuaril 2014 ja 4. veebruaril 2014. 17. juuli 2012. aasta, 4. juuni 2013. aasta, 29. jaanuari 2014. aasta ja 5. veebruari 2014. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa komisjonile, et ei soovi märkusi esitada.
- (8) Prantsusmaa esitas komisjonile täiendavat teavet 26. märtsi 2012. aasta, 10. aprilli 2012. aasta, 20. septembri 2012. aasta, 30. oktoobri 2013. aasta ja 24. detsembri 2013. aasta kirjaga, pärast seda kui komisjon oli esitanud vastava nõude 23. veebruari 2012. aasta, 12. juuni 2012. aasta ja 20. novembri 2013. aasta kirjaga.

2. ASJAOLUDE ÜKSİKASJALIK KIRJELDUS

2.1. HUVITATUD ISIKUD

2.1.1. MARSEILLE PROVENCE'I LENNUJAAM

- (9) Marseille Provence'i lennujaam on üks Prantsusmaa suurimaid lennujaamu Pariisi, Nice'i ja Lyoni lennujaamade järel. 2012. aastal teenindas lennujaam 8 295 479 reisijat.

Tabel 1

Reisijate arvu muutumine

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Terminali mp1 reisijate arv	5 859 480	6 008 466	6 028 292	5 907 174	5 619 879	5 799 435	5 990 703	6 483 863
Terminali mp2 reisijate arv	0	107 478	934 481	1 058 703	1 670 240	1 722 732	1 372 164	1 811 616
Reisijate arv kokku	5 859 480	6 115 944	6 962 773	6 965 877	7 290 119	7 522 167	7 362 867	8 295 479

Allikas: Prantsusmaa 24. detsembril 2013 esitatud teave

2.1.2. MARSEILLE-PROVENCE'I KAUBANDUS- JA TÖÖSTUSKODA, MARSEILLE PROVENCE'I LENNUJAAMA KONTESSIONÄÄR

- (10) Prantsusmaal kujutavad kaubandus-tööstuskodad (edaspidi „CCI“) endast haldusliku iseloomuga avalikke asutusi. CCI esindab oma piirkonna kaubanduse, tööstuse ja teenindusega seotud üldhube. Tema ülesanded ja eelisõigused on kindlaks määratud seaduse alusel⁽²⁾ ning ta allub piirkonna prefekti vahendusel valitsuse haldusjärelevalvele⁽³⁾. Järelevalvet teostaval ametiasutusel on õigus pääseda kaubandus-tööstuskodade üldkogude kõikidele istungitele ning ta võib nende istungite päevakorda lisada ühe või mitu päevakorrapunkti. Järelevalvet teostav asutus võib vajaduse korral peatada või lõpetada CCI liikme volitused. Seejuures kuuluvad vähemalt eelarvega seotud otsused, laenuotsused ja kolmandate isikutega sõlmitavad kokkulepped täitmisele alles pärast järelevalvet teostava ametiasutuse heakskiitu⁽⁴⁾. CCIMP haldab oma tütaretevõtjaid, eeskätt Marseille Provence'i lennujaama ja mitmeid koolitusasutusi. Tütaretevõtjate näol ei ole tegemist eraldiseisvate juriidiliste isikutega⁽⁵⁾. Samas peetakse lennujaama tegevuse kohta eraldi raamatupidamisarvestust. Otsuseid ei ole võimalik ellu rakendada enne nende edastamist järelevalvet teostavale ametkonnale.

⁽²⁾ 2. augusti 2005. aasta seadus nr 2005-882, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete kohta.

⁽³⁾ Prantsuse õigussüsteemis on haldusjärelevalve üks viise, kuidas üks avalik-õiguslik juriidiline isik rakendab oma mõjuvõimu teise üle. Piirkondliku kaubandus-tööstuskodade ning kohalike kaubandus-tööstuskodade üle teostab järelevalvet piirkonna prefekt, keda abistab riigi rahandusameti piirkondlik juht. Põhiseaduse ja riigisiseste õigusaktide kohaselt hõlmab haldusjärelevalve üksnes järelevalve all oleva asutuse tehtud otsuse õiguspärasuse kontrollimist.

⁽⁴⁾ Kaubandusseadustiku artiklid R.712-2 kuni R.712-11-1.

⁽⁵⁾ Vt http://www.ccimp.com/ccimp/nous_connaitre/une_structure_publique.

- (11) CCIMP haldab Marseille Provence'i lennujaama alates 1934. aastast lennujaama omaniku, Prantsuse riigi antud kontsessiooni alusel, tegeledes selle majandamise, hoolduse ja käitamisega. 1987. aastal pikendati kõnealust kontsessiooni järgmiseks kolmekümneks aastaks ⁽⁶⁾.

2.1.3. MARSEILLE PROVENCE'I LENNUJAAMA MAJANDUSLIK NÕUANDEKOMITEE

- (12) Bouches-du-Rhône'i departemangu volikogu, Provence Côte d'Azuri piirkondlik nõukogu ja linnade ühendus Marseille Provence Métropole pidasid konsultatsioone lennujaama haldamise kohta lennujaama majandusliku nõuandekomitee (edaspidi „Cocoéco“) tegevuse raames. Kõnealuse komitee ülesanne on esitada arvamusi investeringute arengu, lennujaama tegevuse ning lennujaama osutatavate teenuste hinna kohta.
- (13) Tsiivilennunduse seadustiku kohaselt tuleb komitee kokku vähemalt üks kord aastas, et esitada aramus asjaomase lennuvälja kohta tehtavate otsuste ja nende kohaldamise kohta, lennujaamatasude suuruse kohta ning lennujaama investeerimiskavade kohta. Komiteelt võib nõu küsida lennuvälja käitaja osutatavate mis tahes teenuste kohta.
- (14) Cocoéco liikmeskond hõlmab kasutajate rühma ja käitajate rühma, viimaste hulka kuulub Provence Alpes Côte d'Azuri piirkonnannõukogu (PACA) esimees või tema esindaja, Bouches-du-Rhône'i departemangu volikogu esimees või tema esindaja ja linnade ühenduse Marseille Provence Métropole esimees või tema esindaja.

2.2. UUS ODAVLENDUDE TERMINAL MP2

2.2.1. TERMINALI MP2 RAJAMISE PÕHJENDUS

- (15) Pärast reisijate arvu vähenemist enam kui miljoni võrra alates 2001. aastast, mis oli eeskätt tingitud Vahemere kiirrongiliini (TGV) avaldatavast konkurentsist Pariisi-Marseille liinil, 11. septembri 2001. aasta terroriaktist ja mitme lennuettevõtja pankrotistumisest (Sabena, SwissAir jt), püüdis Marseille Provence'i lennujaam uuesti elavdada oma lennuliiklust ja suunata oma arengu Euroopa sihtpunktidele. Selleks otsustas lennujaam 2004. aastal rajada „odavlendude“ terminali.
- (16) Kõnealuse uue terminali rajamiseks otsustas CCIMP ehitada ümber endise kaubaterminali nr 1. Odavlendude klientide vastuvõtmiseks nõudis kõnealune hoone suhteliselt madala hinnaga ümberehitamist. Tööd algasid 2005. aasta detsembris ja terminal mp2 alustas tööd 2006. aasta septembris.
- (17) Reisijate arvu jagunemine (tegelik reisijate arv) terminalide mp1 ja mp2 vahel ajavahemikul 2006–2013 on toodud põhjenduses 9 esitatud tabelis.

2.2.2. UUT TERMINALI MP2 KASUTAVAD LENNUETTEVÕTJAD

- (18) Selleks et hinnata lennuettevõtjate huvi terminali mp2 kasutamise vastu, kuulutas CCIMP 2004. aastal välja lennuettevõtjatele suunatud projektide pakkumise. Sellele vastasid lennuettevõtjad Air France, Ryanair ja easyJet. Kõnealuste lennuettevõtjate pakkumistes sisaldunud reisijate arvu kogusumma ei ületanud terminali kavandatavat suutlikkust ning seetõttu ei olnud valiku tegemine vajalik.
- (19) Terminali mp2 kasutajate hulgas oli kõige suurem lennuettevõtja Ryanair, kuid Prantsusmaa nimetas samuti lennuettevõtjaid Bmibaby.com, Condor, easyJet, Jet4you.com, Myair.com.
- (20) 12. juulil 2004 esitas Air France CCIMP-le oma kandidatuuri terminali mp2 kasutamiseks. Lennuettevõtja teatas, et terminali mp2 võiks samuti kasutada lennu „La Navette“ (Marseille–Pariis-Orly liin) reisijad. Air France esitas kava, mis hõlmas Pariis-Orly suunal 19 lendu päevas esmaspäevast reedeni, 14 lendu laupäeviti ja 18 lendu

⁽⁶⁾ 22. juuli 1987. aasta dekreet Marseille-Marignane'i lennuvälja majandamise, hoolduse ja käitamise kontsessiooni andmise kohta Marseille' kaubandus- ja tööstuskajale, Prantsuse Vabariigi Teataja, 29. juuli 1987, lk 8487.

pühapäeviti. Selliste lendude üle peetud läbirääkimised Air France'i ja CCIMP vahel ei andnud tulemusi. Air France tõi eeskätt välja kaks takistust: terminali mp2 piiratud võimalused „punktist punkti“ lendude jaoks ja asjaolu, et lennujaam sai vastu võtta üksnes kohalikke ja Euroopa Liidu siseseid lende.

- (21) Prantsusmaa väitel said kõik terminali mp2 kasutada soovinud lennuettevõtjad seal tegevust alustada.

2.3. VAADELDAVAD MEETMED

- (22) Otsuses menetluse algatamise kohta hinnati järgmisi meetmeid:

- a) ajavahemikul 2001–2010 CCIMP-le antud investeerimistoetus summas 24,2 miljonit eurot, mis hõlmab toetust terminali mp2 ehitamiseks, mille maksumus ulatub 7,577 miljoni euroni;
- b) ajavahemikul 2001–2010 kaks rahavoogu summas [...] (*) miljonit eurot CCIMP ja CCI üldtalituse vahel;
- c) reisijatasu suuruse kindlaksmääramine terminali mp2 jaoks;
- d) piiratud suurusega reisijatasud riigisiseste lendude jaoks;
- e) lennujaamatasude piiramine seoses uute lennuliinide avamisega;
- f) öise parkimistasu vähendamine;
- g) turundusteenuste rahastamine;
- h) ettevõttega Airport Marketing Services sõlmitud reklaamipinna ostmise leping, mille puhul ei kuulutatud välja konkursi ega avaldatud hanketeadet;
- i) terminali mp2 tulusus, mis oli välja toodud CCIMP esitatud äriplaanis.

2.3.1. CCIMP-LE ANTUD INVESTEERIMISTOETUSED

- (23) Komisjoni käsutuses oleva teabe kohaselt rahastati uue terminali mp2 ehitamiseks tehtud investeeringut Bouches-du-Rhône'i departemangu volikogu 7,577 miljoni euro suuruse toetuse abil.
- (24) Lisaks sellele sai CCIMP ajavahemikul 2001–2010 toetusi departemangu volikogult, piirkondlikult nõukogult, ühendusel Marseille Provence Métropole, riigilt (ökoloogia, jätkusuutliku arengu ja energeetika ministeeriumi juures asuv tsiviillennunduse peavalitsus, edaspidi „DGAC“) ja Euroopa Regionaalarengu Fondilt (ERF), kokku 16,624 miljoni euro ulatuses. Departemangu volikogult sai CCIMP kolm toetust lennujaama laiendamiseks ja ümberkorraldamiseks, mille summad olid vastavalt 1,519 miljonit eurot, 210 000 eurot ja 2,997 miljonit eurot. Piirkondlik nõukogu eraldas talle 3,616 miljonit eurot lennujaama laiendamiseks ja ümberkorraldamiseks ning 255 000 eurot kaubaterminali väljaehitamiseks. Marseille Provence Métropole maksis CCIMP-le 889 000 euro suuruse toetuse rahvusvahelise lennuliikluse arendamiseks. Riik (DGAC) rahastas registreeritud pagasi ülevaatus ja läbivalgustamist 464 000 euro ulatuses ning pagasi ülevaatus ja läbivalgustamise tõhustamist ning pagasikontrolli vahendite hankimist 5,032 miljoni euro ulatuses. Ja lõpuks toetas ERF kaubalennunduse arengut (kaubalennukite parkimisalad, kaubalennukite ala ühendusteel, kaubaterminalide ümberehitus, piirkonna taaselustamine) 1,520 miljoni euro ulatuses.
- (25) Marseille lennuvälja kontsessiooni puhul kohaldatava tehnilise kirjelduse artikli 2 punkti 1b ja artikli 15 punkti 1 kohaselt tehakse investeeringud kontsessiooni saaja kulus.

2.3.2. RAHAVOOD CCIMP JA CCI ÜLDTALITUSE VAHEL

- (26) Ajavahemikul 2001–2010 CCIMP ja CCI üldtalituse vahel liikunud rahavood ulatusid [...] * miljoni euroni.

(*) Teave on kaitsstud ärisaladusega.

2.3.3. PIIRATUD SUURUSEGA REISIJATASUD TERMINALI MP2 KASUTAJATE JAOKS

- (27) Reisijatasude määrad on eri terminalide kasutajate jaoks erinevad: „odavlendude“ terminali mp2 kasutajate reisijatasud on väiksemad kui terminali mp1 kasutajate omad (saalid 1–4). Kõnealused tasumäärad määrati kindlaks CCIMP otsuse alusel. Air France vaidlustas Marseille Provence'i lennujaama esialgsed tasumäärad 2006., 2007. ja 2008. aastaks ning riiginõukogu tühistas kõnealused määrad.
- (28) 7. mail 2008 tühistas riiginõukogu (7) Marseille-Provence'i lennujaama terminali mp2 jaoks alates 1. juunist 2006 kehtestatud ühtlustatud reisijatasude määrad ning 1. jaanuarist 2007 kehtestatud määrad seoses tasu arvutamise aluseks võetud raamatupidamislike andmete vähese põhjendatusega. Selle juhtumi puhul ei tühistanud riiginõukogu põhiterminali jaoks kehtestatud reisijatasude määrasid.
- (29) 26. detsembril 2008 tühistas riiginõukogu Marseille-Provence'i lennujaama põhiterminali ja terminali mp2 jaoks alates 1. jaanuarist 2008 kehtestatud reisijatasude määrad.
- (30) Ühes 15. mai 2009. aasta otsuses kinnitas riiginõukogu asjaomaste ministrite keeldumist ühtlustada terminali mp2 jaoks alates 1. jaanuarist 2009 kohaldatavad tasumäärad.
- (31) Kõnealuste tasumäärade tühistamise järel lasi DGAC ettevõttel Cabinet Mazars vää läbi uuringu tulude ja kulude arvessevõtmise ja hinnakujunduse meetodite kohta mõlema terminali puhul, see uuring esitati 2008. aasta novembris. Teostatud auditi alusel tegi CCIMP otsuse reisijatasude uute määrade kohta, mida kohaldata tagasiulatuvalt. Need tagasiulatuvalt kohaldatavad tasumäärad puudutavad terminali mp1 (saalid 1–4) aastal 2008 ja terminali mp2 aastatel 2006–2008. CCIMP väitel määrati need uued tasumäärad kindlaks sellisel kujul, et need võrduvad terminalide mp1 ja mp2 reisijateeninduse kuludega samaväärsete kattermääradega (8).
- (32) 25. mai 2009. aasta otsusega määras CCIMP kindlaks reisijatasude määrad, mida kohaldatakse alates 1. augustist 2009. Kuna järelevalvet teostav ametiasutus ei nõustunud CCIMP alates 1. juulist 2010 kehtestatud tasumääradega, kohaldatai endiselt alates 1. augustist 2009 kohaldatavaid tasumäärasid.
- (33) 17. juulil 2009 esitas Air France riiginõukogule nõude tühistada CCIMP 25. mai 2009. aasta otsus selles osas, mis hõlmab tagasiulatuvalt kohaldatavaid terminalide mp1 ja mp2 reisijatasu määrasid alates 1. jaanuarist 2008, ning selles osas, mis hõlmab reisijatasu määrasid, mida kohaldatakse alates 1. augustist 2009.
- (34) 17. juulil 2009 esitas Air France ka ajutiste meetmete kohaldamise taotluse. 28. juulil 2009 peatas riiginõukogu 2008. aasta eest makstava ning alates 1. juulist 2009 makstava reisijatasu maksmise 20 % ulatuses. Kuni sisulise otsuse tegemiseni kohaldatai seda peatamist 2010. aastal taaskehtestatud tasumäära ja alates 1. jaanuarist 2011 kehtestatud tasumäära suhtes.
- (35) 14. juunil 2010 esitas Air France riiginõukogule nõude tühistada CCIMP 2010. aasta otsus selles osas, millega kehtestati endised tasumäärad alates 1. juulist 2010.
- (36) 27. juulil 2011 tühistas riiginõukogu (9) CCIMP 25. mai 2009. aasta otsuse, millega kehtestati terminali mp2 reisijatasude määrad aastateks 2008, 2009 ning alates 1. augustist 2009, kuivõrd kõnealuste tasude arvestamise puhul võeti arvesse Bouches-du-Rhône'i departemangu volikogu 2,4 miljoni euro suurust toetust terminali mp2 ehituse osaliseks rahastamiseks, mille saaja oli otseselt Marseille Provence'i lennujaam ja kaudselt seal tegutsevad lennuettevõtjad. Riiginõukogu väitel anti selle otsuse alusel ebaseaduslikult riigiabi, mis muutis ka CCIMP vastava otsuse ebaseaduslikuks. Riiginõukogu leidis samuti, et asjaolu, et terminali mp2 tasumäärad tühistati, ei mõjuta terminali mp1 jaoks kehtestatud tasumäärade õiguspärasust ning rõhutas, et need määrad on põhjendatud

(7) Komisjon sai aru, et riiginõukogu otsusega tühistati kõnealused tasumäärad *ex tunc*, st alates nende jõustumise hetkest. Pärast tühistamist tuleb kõnealuseid tasumäärasid käsitleda seega mitte kunagi olemas olnutena. Komisjon saab aru, et kuivõrd uued ühtlustatud tasumäärad puuduvad, tuleb tsiviillennunduse seadustiku artikli 224-4-1-II kohaselt kohaldada varasemaid (st enne 1. juunit 2006 kehtinud) tasumäärasid.

(8) Ajavahemikul 2007–2012 oli lennundusega seotud tasudest saadav keskmine kattermäär mõlema terminali puhul [50–80]* % ja üldine keskmine kattermäär (sealhulgas lennundusega mitteseotud tulud, autoparklad, kaubandustegevus ja autorent) [100–150]* % (terminal mp1) ja [100–150]* % (terminal mp2).

(9) Riiginõukogu, 27. juuli 2011, äriühingud Air France jt, nr 329818, 340540.

konkreetsete raamatupidamisarvestuse valdkonna uuringutega. Riiginõukogu täpsustab oma otsuses, et kogutud andmetest nähtub, et sidekulud suuruses 800 000 eurot, mis hagejate (Air France ja Britair) väitel olid seotud üksnes terminaliga mp2, olid tegelikult täies ulatuses seotud üldkuludega ja jagunesid terminalide vahel vastavalt jaotusvalemile, mille puhul ei leidnud tõendamist, et see oleks olnud seotud ilmse hindamisveaga. Sellega seoses luges riiginõukogu terminali mp1 reisijatasude määrad õiguspäraseks. Samas otsuses tühistab riiginõukogu 2009. aasta maandumistasude määrad põhjendusega, et see katab ligi kolmekordselt teenuse osutamise seotud kulud ning moodustab enam kui veerandi lennujaamatasude abil saadavast tulust ning kõnealuse tasuga seotud tulu abil teiste tasude tulu kompenseerimine ei ole piiratud, nagu seda nõuavad riiklikud õigusaktid⁽¹⁰⁾. Riiginõukogu võtab ühtlasi teadmiseks hagi esitanud äriühingute loobumise nõudest tühistada reisijate arvu suurendamisega seotud stimuleerimismeetmed.

- (37) 15. detsembril 2010 esitas Air France riiginõukogule nõude tühistada CCIMP 2010. aasta otsus selles osas, millega kehtestati endised tasumäärad alates 1. jaanuarist 2011. Lõpuks loobus Air France kõikidest 2011. aastal riigi tasandil esitatud nõudmistest.
- (38) Kogu vaadeldaval ajavahemikul olid terminali mp2 tasud riigisiseste lendude puhul 57–66 % võrra ja ELi-siseste lendude puhul⁽¹¹⁾ 66–80 % võrra madalamad võrreldes saalide 1–4 tasudega vastavalt riigisiseste lendude, ELi-siseste lendude ja rahvusvaheliste lendude jaoks.

2.3.4. VÄHENDATUD MÄÄRAGA REISIJATASUD RIIGISISESTE LENDUDE PUHUL

- (39) Lennujaama saalides 1–4 teenindatavate reisijate pealt makstavate reisijatasude puhul kohaldati tavapäraselt kolme diferentseeritud tasumäära sõltuvalt lendude sihtpunktist: riigisiseste lendude tasumäär, Euroopa Liidu siseste lendude tasumäär ja rahvusvaheliste lendude tasumäär.
- (40) 2006. ja 2007. aastal kohaldatud tasumäärad määrati esialgu kindlaks CCIMP 26. juuli 2006. aasta otsusega. Riigisiseste lendude puhul olid tasumäärad märkimisväärselt väiksemad. Erinevus ulatub enam kui 50 %ni.
- (41) Ryanairi esitatud kaebuse järel algatati rikkumismenetlus. Prantsusmaa teatas komisjonile 2. augusti 2007. aasta märkuses, et ta on „mitmel korral meenutanud käitajale vajadust lõpetada tasumäärade diferentseerimine sõltuvalt lennu sihtpunktist, kuna seda ei ole võimalik põhjendada kulude erinevustega“.
- (42) Uued tasumäärad kehtestati 2006. ja 2007. majandusaasta jaoks, millega lõpetati edaspidi süüdistuse aluseks olnud diferentseerimine.

2.3.5. TEATUD LENNUJAAMATASUDE VÄHENDAMINE SEoses UUTE LENNULIINIDE AVAMISEGA

- (43) Selleks, et innustada lennuettevõtjaid avama uusi lennuliine või kohandama lennuaegu, on lennuettevõtjate suhtes võimalik kohaldada soodustingimustega tasumäärasid. Selline hinnaalandus hõlmab reisivedude maandumistasusid, valgustustasusid ja parkimistasusid ning kaubalendude maandumistasusid ja valgustustasusid.
- (44) Esimese lennujaamatasude määrade vähendamise mehhanismi käivitas CCIMP 7. septembri 2004. aasta otsusega ning see jõustus 1. märtsil 2005. Meetmed edastati kinnitamiseks lennujaama Cocoéco 6. detsembri 2004. aasta koosolekule⁽¹²⁾. Selline korraldus kehtis kuni 31. juulini 2009.

⁽¹⁰⁾ Tsiviillennunduse seadustiku artiklis L224-2 on sätestatud, et nendest tasudest saadav kogutulu ei või ületada lennujaamas osutatud teenuste kogumaksumust.

⁽¹¹⁾ Kuni 31. detsembrini 2007 kohaldati terminali mp1 puhul diferentseeritud tasumäärasid riigisiseste, ELi-siseste ja rahvusvaheliste lendude puhul. Terminali mp2 puhul ei toimunud mingit diferentseerimist. Alates 1. jaanuarist 2008 (ning tagasiulatuvalt kohaldatud 2006. ja 2007. aasta tasumäärade puhul) eristati terminali mp1 puhul EL Schengeni ala, ELi Schengeni-välise ala ja rahvusvaheliste lendude tasumäärasid ning terminali mp2 puhul riigisiseste + ELi-siseste ning rahvusvaheliste lendude tasumäärasid.

⁽¹²⁾ Air France'i esindaja Cocoécos ei hääletanud stardiabi andmise vastu (vt Air France'i 27. märtsi 2007. aasta kaebuse punkt 14).

- (45) Kohaldatava allahindluse suurus oli 90 % esimesel tegevusaastal ja 50 % teisel tegevusaastal. Kõnealuseid allahindlusi kohaldati ainult uue liini puhul, mis vastas järgmistele tingimustele ⁽¹³⁾:
- uue liini sihtpunkt peab olema lennujaam, millesse ei suundu lennuliini avamisel regulaarliini;
 - uue liini sihtpunkt peab asuma vähemalt 75 kilomeetri kaugusel olemasoleva lennuliini sihtpunktist või asuma olemasoleva lennuliini sihtpunktist põhimõtteliselt erinevas teeninduspiirkonnas;
 - lennuliini sihtpunkt ei või asuda 160 km raadiuses sihtpunktist, mida teenindas kaheteistkümne eelnenud kuu jooksul sama lennuettevõtja, tema tüdarettevõtja, lennuettevõtja, kes kuulub samasse kontserni või kes on kõnealust liini käitava lennuettevõtjaga seotud kaubandussidemete kaudu (eeskätt frantsiis, koodijagamine kõnealuse sihtpunkti puhul vms);
 - lennuliini lennusedus peab olema vähemalt üks lend nädalas vähemalt kahe järjestikuse kuu jooksul;
 - ajavahemikul, kui teatud lennuettevõtja suhtes kohaldatakse teatud sihtkoha puhul kõnealuseid allahindlusi, siis kui üks või mitu muud lennuettevõtjat otsustavad käitada samasse sihtpunkti suunduvat lennuliini, kohaldatakse nende suhtes sama meedet selle esimese lennuettevõtja jaoks kehtestatud ajakava alusel.
- (46) Tasude vähendamine on kokku lepitud nii terminalis mp1 kui ka terminalis mp2 tegutsevate lennuettevõtjatega.
- (47) 30. juuni 2009. aasta otsusega rahuldab Marseille halduskohus Air France'i taotluse tühistada 2005. aastal vastuvõetud tariifisoodustuste kava. Marseille Provence'i CCI ei kaevanud seda otsust edasi, kuna vahepeal oli stimuleerimiskava osaliselt asendatud uue tasumäärasid käsitleva otsuse alusel. Seejärel esitas lennuettevõtja Air France koos oma tüdarettevõtjatega Britair ja Regional riiginõukogule taotluse tühistada CCIMP otsus, millega määrati kindlaks tasumäärade suurused 2008. ja 2009. aasta jaoks; see otsus hõlmas lennundusega seotud tasusid, kuid sellega kehtestati ka stimuleerimiskava seoses uute lennuliinide avamisega. Kõnealuse tühistamisnõudega kaasnes täiendavalt nõue meetmete peatamiseks, mille riiginõukogu kiirmenetluse kohtunike kogu osaliselt rahuldab, andes 28. juulil 2009 korralduse stimuleerimiskava peatamiseks. 27. juuli 2011. aasta sisulises otsuses ⁽¹⁴⁾ võttis riiginõukogu teadmiseks nõude esitanud äriühingute loobumise taotlusest tühistada stimuleerimismeetmete kohaldamine seoses uute lennuliinide avamisega 2009. ja 2010. aastal.
- (48) Ajavahemikul 1. veebruarist 2010 kuni 31. oktoobrini 2011 kehtestati uued soodustingimused seoses maandumis-, valgustus- ja parkimistasudega kõikide lennuettevõtjate jaoks, kes täidavad nende tasudega seotud teatud objektiivseid kriteeriume.
- (49) Kohaldatava vähendamise suurus on
- 60 % esimesel tegevusaastal;
 - 45 % teisel tegevusaastal ja
 - 20 % kolmandal tegevusaastal.
- (50) Kõnealuseid hinnaalandusi kohaldati ainult uue liini puhul, mis vastas järgmistele tingimustele ⁽¹⁵⁾:
- abikõlblikud on reisi- ja kaubaveolennud;
 - uue lennuliini lennusedus peab olema vähemalt üks lend nädalas vähemalt nelja järjestikuse kuu jooksul;
 - uue liini sihtpunkt peab asuma vähemalt 50 kilomeetri kaugusel olemasoleva lennuliini sihtpunktist või asuma olemasoleva lennuliini sihtpunktist põhimõtteliselt erinevas teeninduspiirkonnas;
 - uut lennuliini ei või kaheksateistkümne eelnenud kuu jooksul olla teenindanud sama lennuettevõtja, tema tüdarettevõtja, lennuettevõtja, kes kuulub samasse kontserni või kes on kõnealust liini käitava lennuettevõtjaga seotud kaubanduslepingute kaudu.

⁽¹³⁾ Air France edastas tingimuste ühe eksemplari komisjonile.

⁽¹⁴⁾ Riiginõukogu, 27. juuli 2011, äriühingud Air France jt, nr 329818, 340540.

⁽¹⁵⁾ Air France edastas tingimuste ühe eksemplari komisjonile.

- (51) Hooajalise peatamise korral jätkub soodustingimusi sisaldava stimuleerimisprotsessi kohaldamine alates liini uuesti käikulaskmisest, nagu ei oleks tegevuse peatamist vahepeal toimunud: katkestusperiood loetakse soodustuskava kohaldamise aja sisse. Kõnealust stimuleerimismeedet kohaldatakse Marseille Provence'i lennujaama mõlemas terminalis ja kõikide lennuettevõtjate suhtes.

2.3.6. TASUTA ÖINE PARKIMINE

- (52) CCIMP nimetab oma 28. detsembri 2010. aasta teatises meedet, mis on seotud „öise parkimistasu kohandamisega“ alates 1. veebruarist 2010. Selle kohaselt on parkimine alates kella 22.00st kuni kella 6.00ni tasuta, kui on täidetud järgmised tingimused:

- tegemist on reisijateveoga;
- lennusagedus on vähemalt viis lendu nädalas samasse sihtpunkti vähemalt ühe IATA hooaja kestel;
- lennukid pargivad vähemalt kuue järjestikuse tunni kestel kellaegadel alates 22.00st kuni 6.00ni.

- (53) Kõnealust stimuleerimismeedet kohaldatakse Marseille Provence'i lennujaama mõlemas terminalis ja kõikide lennuettevõtjate suhtes.

2.3.7. TURUNDUSTEENUSTE RAHASTAMINE

- (54) 21. novembri 2005. aasta otsusega kehtestas CCIMP finantsstimuleerimise kava uute lennuliinide loomiseks, võttes osaliselt enda kanda spetsiifilised turundus- ja reklaamikulud, mis on seotud Marseille Provence'i lennujaama heakskiidetud reklaamikandjatega. Selle mehhanismi kohaselt pidi abi saav lennuettevõtja põhjendama lennuliini reklaamimiseks tehtud kulusid. Abi osatähtsus ei tohtinud ületada 50 % põhjendatud kuludest.

- (55) Otsus „turundustasu“ kehtestamise kohta tehti Prantsusmaal sellest eelnevalt teavitamata ning enne seda, kui avaldati komisjoni teatis „Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta“ (edaspidi „2005. aasta suunised“) ⁽¹⁶⁾. 22. augusti 2006. aasta kirjaga palus Prantsusmaa CCIMP-l lõpetada kõnealuse tasu kohaldamine hiljemalt 1. juunil 2007, kuna sellise „turundustasu“ maksmine ei olnud kooskõlas 2005. aasta suunistes sätestatud kriteeriumidega.

- (56) CCIMP kinnitas, et esialgselt kavandatud osalemist turunduskulude katmises tegelikult ei rakendatud, välja arvatud üks osalus [alla 300 000 euro]* BMI Baby kasuks.

2.3.8. ETTEVÕTTEGA AMS SÕLMITUD REKLAAMIPINNA OSTMISE LEPING

- (57) 19. mail 2006 sõlmis CCIMP ilma eelneva konkursi või avaliku väljakuulutamisetähtaajaks aastaks reklaamipinna ostulepingu ettevõttega Airport Marketing Services (edaspidi „AMS“), mis on 100 % ulatuses lennuettevõtja Ryanair tütarettevõtja.

- (58) Selle lepingu sätete kohaselt oleks CCIMP pidanud AMSile maksuma järgmised summad:

- [...] eurot kuus ajavahemikul 2006. aasta novembrist kuni 2007. aasta oktoobrini,
- [...] eurot kuus ajavahemikul 2007. aasta novembrist kuni 2008. aasta maini,
- [...] eurot kuus alates 2008. aasta juunist.

- (59) Cocoéco 18. veebruari 2009. aasta otsusega 25. mai 2009. aasta otsuses käsitletud tasumäärade kindlaksmääramise kohta on täpsustatud, et „AMS-i lepinguga seotud kulud lepingu kehtivuse perioodil, st alates 2006. aasta oktoobrist kuni 2011. aasta oktoobrini, on [...] eurot, st [...] eurot aastas“.

⁽¹⁶⁾ Komisjoni teatis „Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta“ (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1).

- (60) AMSi lepinguga seotud kulused on võimalik kindlaks määrata ka Prantsusmaa esitatud andmete põhjal, nagu on näidatud tabelis 2:

Tabel 2

AMSi lepinguga seotud kulud Prantsusmaa esitatud andmete põhjal, tuhandetes eurodes.

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (61) Kõnealuse lepingu eesmärk oli CCIMP väitel tagada Marseille lennuuuna reklaamimine, et haarata sellega kaasa suur hulk reisijaid. See võimaldas tagada terminali mp2 tegevuse järjepidevuse ja rahastada heal tasemel mitmeid lennujaama käitaja osutatavaid teenuseid.
- (62) Seejuures leiab CCIMP, et kõnealuse eesmärgi saavutamine sõltub kahest asjaolust:
- interneti kasutajate suur arv;
 - odavlendude suhtes soodsalt häälestatud internetikasutajad.
- (63) CCIMP põhjendab lepingu sõlmimist AMSiga ajaoluga, et ainult kõnealuse ettevõtja veebisait vastas 2006. aastal CCIMP vajadustele, pakkudes järgmisi teenuseid:
- ainulaadne süsteem lennuettevõtja Ryanair piletite turustamiseks, kes on ainus lennuettevõtja, kes suudab terminalis mp2 käitada piisavalt suurt hulka lennukid;
 - suur hulk internetikasutajaid, kellele on suunatud CCIMP reklaamistrateegia;
 - turundusteenused, mis on kohandatud lennupiletite müügiks Provence'i suunal.
- (64) Kaebuse esitanud pool leiab seevastu, et AMSiga sõlmitud lepingu näol on tegemist Ryanairile antava abiga, mille eesmärk on meelitada see lennuettevõtja selles lennujaamas (MRS) tegutsema. Oma väite toetuseks esitab kaebuse esitaja andmeid, mis tuginevad CCIMP „lennujaama nõukogu“ 15. novembri 2005. aasta koosoleku ettevalmistavatele dokumentidele.
- 2.3.9. TERMINALI MP2 ÄRIPLAAN JA TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA ARUKA ETTEVÕTJA PÕHIMÕTTE KOHALDAMINE
- (65) 2004. aasta novembris koostas CCIMP äriplaani, et tõendada terminali mp2 tulusust. Äriplaani ajakohastati 2005. aastal. Kõnealuse äriplaani ajakohastamist uuris Air France'i tellimusel ettevõtte PricewaterhouseCoopers (PwC) 2005. aasta veebruaris, 2005. aasta novembris ja 2006. aasta mais.
- (66) Prantsusmaa esitatud äriplaanis on võrreldud ajavahemiku 2004–2020 stsenaariume koos terminaliga mp2 ja ilma terminalita mp2. Prantsusmaa väitel on ajavahemiku 2004–2020 aastaste rahavoogude kumulatsioon, väljendatuna 2020. aasta raamatupidamislikus jääkväärtuses, järgmine:
- [...]* miljonit eurot ilma terminalita mp2 stsenaariumi puhul;
 - [...]* miljonit eurot koos terminaliga mp2 stsenaariumi puhul.
- (67) Prantsusmaa järeldab selle põhjal, et stsenaarium koos terminaliga mp2 on [...]* miljoni euro võrra soodsam kui stsenaarium ilma terminalita mp2, mis vastab tulumäärale [...]* %.

- (68) Äriplaan hõlmab ka tundlikkusanalüüsi reisijate arvu ja tasumäära erinevate hüpoteeside kohta. Vaadeldud „reisijate arvu“ stsenaariumid olid stsenaarium „ilma Air France'i „La Navette“ lendude üleviimiseta“ ja stsenaarium „terminali mp2 reisijate arvu aeglasem kasv“. Vaadeldud „tasumäära“ stsenaariumid hõlmasid terminali mp2 reisijatasude määrasid [...] eurot ja* eurot reisija kohta.
- (69) 2005. aastal äriplaani ajakohastati. Sellega seoses koostati simulatsioon kolme stsenaariumi kohta. Need stsenaariumid on järgmised:
- **esimene simulatsioon:** arvutuste aluseks võetakse 2005. aasta reisijate arvu prognoosid, Air France'i „La Navette“ lende terminali mp2 ei võeta põhistsenaariumis arvesse, arvutused tehakse ajavahemiku 2005–2021 kohta. Nende eelduste puhul oleks sisemine tulumäär [kõrgem kui 7,5 %]*;
 - **teine simulatsioon:** sisemine tulumäär on fikseeritud 7,5 % juures ning vaadeldakse, milline reisijate arv vastab sellisele sisemisele tulumäärale. Simulatsiooni tulemusena jõuti järeldusele, et reisijate arv ajavahemikul 2007–2021 võiks olla 1,32 miljoni reisija võrra väiksem kui esimese simulatsiooni puhul;
 - **kolmas simulatsioon:** kui terminali mp2 reisijate arv 2010. aastal on vaid 1 miljon reisijat (esimese simulatsiooni puhul eeldatud 1,65 miljoni reisija asemel), kui palju suurem peaks olema ühe reisija kohta makstav tasu alates 2011. aastast, et hoida sisemine tulumäär 7,5 % juures? Simulatsiooni tulemusena jõuti järeldusele, et tasu tuleks tõsta [...] euro võrra.
- (70) Hinnangud, mis PwC tegi Air France'i tellimisel riiginõukogule esitatud hagi raames, hõlmasid CCIMP teostatud 2005. aasta veebruari, 2005. aasta septembri ja 2006. aasta mai simulatsioone ja nende eesmärk oli määrata prognoositavate rahavoogude põhjal kindlaks terminali mp2 projekti sisemine tulumäär ja nüüdispuhasväärtus (NPV). Sellega seoses esitas PwC mitu kriitilist märkust kõnealuse äriplaani kohta.

3. PRANTSUSMAA MÄRKUSED

3.1. CCIMP-LE ANTUD INVESTEERINGUTOETUSED

3.1.1. TEATUD ANTUD TOETUSED ON AEGUNUD

- (71) Prantsusmaa ei nõustu komisjoni seisukohaga, mille kohaselt ajavahemikul 2005–2007 terminali mp2 ehitamiseks makstud 7,577 miljonit eurot ja pärast 2001. aastat lennujaama investeeringuteks makstud 16 miljonit eurot on täies ulatuses riigiabi, mille suhtes komisjon on pädev analüüsi läbi viima.
- (72) Kohaldades nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999⁽¹⁷⁾ artiklit 15, väidab Prantsusmaa, et järgmised tabelis 3 toodud toetused on aegunud.

Tabel 3

Asutus	Kokkuleppe sõlmimise kuupäev ja allkirjastamine	Toetuse nimetus	Makstud kogusumma (tuhandetes eurodes)
Departemangu volikogu	14. detsember 1999	Lennujaamataristu laiendamis- ja ümberkorraldustööd	3 064
Piirkondlik nõukogu	24. oktoober 1997	Lennujaama laiendus- ja arendustööd	8 032
Piirkondlik nõukogu	8. juuli 1994	Kaubavedude ala väljaehitamine	1 372

⁽¹⁷⁾ Nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrus (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).

Asutus	Kokkuleppe sõlmimise kuupäev ja allkirjastamine	Toetuse nimetus	Makstud kogusumma (tuhandetes eurodes)
Riik	26. aprill 2000	Signalisatsioonipaneelide nõuetega vastavusse viimine	290
Riik	23. juuni 1999	Registreeritava pagasi läbivalgustamine	579

- (73) Prantsusmaa väidab, et aegunud toetuste kohta ei saa vastu võtta tagasimaksmisotsust ning et need jäävad seetõttu välja komisjoni uurimise kohaldamisalast.

3.1.2. OSA ANTUD TOETUSTEST HÕLMAB MITTEMAJANDUSLIKU TEGEVUSE JA TARISTU RAHASTAMIST NING NENDE NÄOL EI SAA OLLA TEGEMIST RIIGIABIGA

- (74) Prantsusmaa väidab, et teatud toetused hõlmavad selliste tegevusliikide ja taristu rahastamist, mis on seotud avaliku turvalisuse tagamise, tuletõrje ja käitamise ohutuse valdkondadega, nagu:

- 19. detsembril 2001 riigi antud toetus, mille eesmärk oli tõhustada lennuliikluse turvalisust, eeskätt rahastada käsipagasi pistelist läbivaatamist, piiratud juurdepääsuga alale sisenevate isikute jälgimist ja registreeritud pagasi kontrollimisprotsessi kiirendamist, et saavutada 100 % tase 2002. aasta 2. poolaastaks, kogusummas 5 032 000 eurot;
- 27. septembril 2002 departemangu volikogu antud toetus, mille eesmärk oli rahastada lennuraja 2 juhtmestiku paigaldamist, arvutiturbe ruumi ning soojus-, jahutus- ja energiasõlme väljaehitamist, lennujuhtimiskeskuse tehnilise ploki fassaadi ümberehitust, B-osa elektriyaotuskilbi uuendamist ning lennujaama signalisatsioonisüsteemi ja teabesaali tuleohutussüsteemi nõuetega vastavusse viimist, kogusummas 209 885 eurot;
- 26. aprillil 2003 antud departemangu volikogu toetus, mille eesmärk oli rahastada lennuraja valgustusüsteemi uuendamist, turvakeskuse (PCS) laiendamist ja selle juurdepääsu parandamist, piirivalveteenistuse kontrollpunkti ümberehitust, hoolderuumi rajamist, lõunapoolse ringtee väljaehitamist, õhkkonvektorite asendamist, videoalvesüsteemi kaameravõrgu väljaehitamist, jahutus- ja energiasõlme katla asendamist, läänepoolse osa tuletõrjevõrgustiku ehitust ning arvutiturvet kokku 2 111 542,82 euro ulatuses.
- 19. mail 2005 departemangu volikogu antud toetus, mille eesmärk oli osaliselt rahastada terminali mp2, mida kasutati osaliselt mittemajandusliku tegevusega seotud taristu rahastamiseks, kogusummas 2 273 258,64 eurot. Prantsusmaa täpsustab, et mittemajandusliku tegevusega seotud ülesandeid täidetakse alal, mis hõlmab 16,96 % terminalist mp2, ning leiab, et samaväärne osa rahastatavatest töödest on seotud kõnealuste ülesannete täitmisega. Prantsusmaa väidab sellega seoses, et komisjoni vaadeldavast summast tuleb lisaks mittemajandusliku tegevusega seotud investeeringutele arvata maha ka 16,96 % tehtud tööde maksumusest, st 1 416 238,75 eurot.
- 26. juulil 2004 linnade ühenduse Marseille Métropole antud toetus, mille eesmärk oli rahastada lennuradade valgustust, summas 72 095 eurot;
- 22. augustil 2002 antud ERFi toetus, mille eesmärk oli rahastada kaubalennukite parkimisala valgustusüsteemi väljaehitamistööid, summas 587 350,53 eurot.

- (75) Prantsusmaa väitel tuleb kõnealused summad arvata maha komisjoni analüüsitavast summast.

3.1.3. TARISTUTOETUSTE KOKKUSOBIVUS LENNUJAAMADE RAHASTAMISE SUUNISTEGA

- (76) Prantsusmaa väidab, et õiguskindluse põhimõttest lähtuvalt peaks komisjon hindama riigiabi olemasolu enne 2005. aasta suuniste avaldamist antud toetuste puhul lähtuvalt 10. detsembri 1994. aasta suunistest lennundussektoris antava riigiabi kohta ning järelutama sellest tulenevalt, et kõnealuste toetuste näol ei ole tegemist riigiabiga.

- (77) Täiendavalt leiab Prantsusmaa, et kõnealused toetused on kooskõlas 2005. aasta suunistega.

3.1.3.1. Terminali mp2 tehtud investeeringu jaoks departemangu volikogu võimaldatud toetuse kokkusobivus siseturuga

- (78) Prantsusmaa väidab, et kõnealune toetus on seotud selgelt määratletud üldist huvi pakkuva ülesande täitmisega, mis hõlmab otseste töökohtade loomist ja säilitamist piirkonnas, kus tööpuuduse tase on kõrgem kui riigis keskmiselt, toetab kohaliku majanduse arengut piirkonnas, mis on abikõlblik artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt, suurendab lennujaama teenindussuutlikkust olukorras, kus võib esineda koormatuse oht⁽¹⁸⁾ ning parandab ühendust piirkonnaga, mida ei teeninda kiirrongiliin või terminal mp1 ja kus samaaegselt on suurenenud teenindatavate sihtpunktide hulk.
- (79) Prantsusmaa leiab, et taristu on vajalik ja seotud eesmärkidega proportsionaalne. Kuigi terminalis mp1 esines pärast 2001. aastat osaline alakoormatus, oli terminali mp2 näol, millega loodi uus diferentseeritud teenus, tegemist põhiterminaliga võrreldes täiendava teenuse pakkumisega. Lisaks sellele, võttes arvesse reisijate arvu prognoose, pidi Marseille Provence'i lennujaam arvestama ummikute tekkimise võimalusega, mis oleks tinginud vajaduse lennukite uute pardalimineku alade järele 2008. ja 2018. aastal. Prantsusmaa väitel võimaldas terminal mp2 ehitamine lükata vajalikud taristu ümberkorraldused edasi (vastavalt 2016. aastasse ja ajavahemikku pärast 2020. aastat), säilitades samas soodsad tulususe väljavaated. Ühtlasi vastas terminal mp2 konkreetselt lennujaama strateegilistele eesmärkidele, mis hõlmasid võimalust võtta vastu odavlennuettevõtjaid, kes ei saanud tegutseda terminalis mp1, milles kohaldatavad tasud olid märkimisväärselt kõrgemad ning milles puudusid võimalused reisijate kiireks lennukitesse sisenemiseks ja väljumiseks. Prantsusmaa väidab, et 2007. aastal, terminali mp2 esimesel tegevusaastal, oli terminali rakendusmäär 68 %, mis ei andnud märku tegelikust alakoormatusest. Prantsusmaa märkis täiendavalt, et terminali mp1 teenindussuutlikkuse reserv ajavahemikul 2007–2011, mis oli seotud terminali mp2 avamisega, võimaldas rahuldada lennuettevõtja Air France täiendavaid vajadusi seoses kõnealuse lennuettevõtja 2. oktoobril 2011 avatud 13 uue lennuliiniga ja lennuseduste suurendamisega. Ja lõpuks võimaldas terminali mp2 ehitamine endisesse kaubaterminali minimeerida investeerimis- ja hoolduskulusid, mida mõjutas samuti reisijatele pakutav piiratud kasutusmugavus kõnealuses terminalis.
- (80) Prantsusmaa väitel on terminali mp2 pikaajalised kasutusperspektiivid rahuldavad. Selle terminali ehitamine annab tunnistust soovist saada lennujaama täiendavalt reisijaid, keda terminal mp1 siiani ei teenindanud, ning see jättis lennujaamale võimaluse mitte avada uusi lennuliine sihtpunktidesse, mida kiirrongiliin juba teenindab. Teenindatavate sihtpunktide arvu kasvamine 100-lt 2005. aastal 119ni 2010. aastal suurendas veelgi kõnealuse uue teenuse populaarsust ning parandas seeläbi lennujaama kasutusperspektiive. Prantsusmaa rõhutab, et terminali mp2 prognoositav reisijate arv, mille usaldusväärsust kinnitas aastatel 2007–2010 täheldatud tegelik reisijate arv, näitab, et viie aasta jooksul kasutatakse ära 50 % terminali teenindusvõimsusest. Lennuettevõtja Air France reisijate arvu suurenemine terminalis mp1 alates 2. oktoobrist 2011 näitab, et terminali mp2 käikuandmisega tekkinud täiendav teenindussuutlikkus ei ole käsitletav konkurentsina põhiterminaliga, vaid on lennujaama jaoks täiendav trump ja võimaldab tal soodsalt vastata Air France'i nõudmistele.
- (81) Prantsusmaa väidab, et antud toetused mõjutavad liikmesriikidevahelist kaubandust vaid väga piiratud ulatuses. Vähem kui 60 minutilise teekonna kaugusel asuva Avignoni lennujaama kohta märgib Prantsusmaa, et odavlendudega seotud reisijate arv kõnealuses lennujaamas on püsinud stabiilsena alates 2007. aastast, samas kui on avatud uusi lennuliine, seejuures ei paku kõnealune lennujaam ühtegi sihtpunkti, mida teenindab Marseille Provence'i lennujaam. Nîmes'i ja Touloni lennujaamade laiendatud teeninduspiirkonna kohta märgib Prantsusmaa, et tegemist on väikeste piirkondlike lennujaamadega, mille seatud eesmärgid ei kattu Marseille Provence'i lennujaama omadega, kelle reisijate arv ületab 5 miljonit. Asjaolu, et Marseille Provence'i lennujaam ei paku nende lennujaamade teenindatavaid sihtpunkte (peale Londoni ja Brüsseli) näitab, et kõnealused lennujaamad ei ole konkurentsiolekorras.
- (82) Prantsusmaa rõhutab, et departemangu volikogu antud toetus oli vajalik selleks, et saavutada lennuliinide käitajate tavapäraselt nõutavat tasuvuspunkti. 2006. aasta mai äriplaanis toodud sisemine tulumäär oli [...] % , Prantsusmaa rõhutab, et kui arvata maha departemangu volikogult saadud toetus, langeb projekti tasuvus toetuse puudumisel [...] % ni. Prantsusmaa väidab samuti, et saadud toetuse proportsionaalsust tõendab asjaolu, et toetus võimaldab saavutada rahuldava sisemise tulumäära ja ei nõua kulukamate vahendite kasutamist sama eesmärgi saavutamiseks. Prantsusmaa rõhutab, et terminalis tehtavate tööde jaoks kuulutati välja avalik pakkumine, mis

⁽¹⁸⁾ Komisjoni teatis „Euroopa lennujaamade läbilaskevõime, tõhususe ja ohutuse tegevuskava“, KOM 2006 (819) (lõplik), ELTs avaldamata.

näitab, et kulusid piirati maksimaalses ulatuses. Lõpuks meenutab Prantsusmaa, et toetus katab vaid 50 % terminali mp2 projekti kogumaksumusest, sealhulgas 80 % lennukitega seotud tööde ja 30 % terminaliga seotud tööde maksumusest.

3.1.3.2. *Kaubavedude arendamiseks antud 22. augusti 2002. aasta ERFi toetuste kokkusobivus siseturuga*

- (83) Prantsusmaa märgib esmalt, et osa kõnealustest toetustest hõlmas investeeringuid mittemajanduslikku tegevusse ning et ainult abi ülejäänud osa puhul tuleb vaadelda selle kokkusobivust Euroopa Liidu toimimise lepingus sätestatud eeskirjadega ⁽¹⁹⁾.
- (84) Prantsusmaa meenutab, et Marseille Provence'i lennujaama rahastamisaotlust ERFile menetleti tõukefondide eesmärgiga 2 seotud kavandamisraamistikus ajavahemikuks 2000–2006, mille jaoks Provence Alpes Côte d'Azuri piirkond on abikõlblik ning mille kinnitas Euroopa Komisjon 22. märtsil 2001.
- (85) Prantsusmaa väitel vastab antud abi selgelt määratletud üldisest huvist lähtuvale eesmärgile: olemasoleva taristu optimeerimine kaubavedude arendamiseks vastusena veetava kaubakoguse tonnaaži vähenemisele ning seoses lennujaamas olemasolevate töökohtade hulgaga ⁽²⁰⁾ piirkonnas, mille töötuse tase on märkimisväärselt kõrge.
- (86) Prantsusmaa väidab, et asjaomane taristu on vajalik ja seatud eesmärgiga proportsionaalne. Prantsusmaa täpsustab, et kõnealune taristu hõlmab ümbersõidutee ja ringristmiku rajamist, mis muudab ohutumaks liiklusvoo reisijate arvu suurenemise olukorras, kaubaterminali ehitamist tühjaks jäänud hoonetesse, parkimisala väljaehitamist lennukite jaoks, mis asuvad kaubaterminali läheduses, et vähendada lennukite käitlemisajaga ning kaubavedude ala laiendamist, et suurendada selle atraktiivsust.
- (87) Prantsusmaa märgib, et lennuliikluse mahu andmetest ⁽²¹⁾ ilmneb, et taristu pikaajaline kasutusperspektiiv on rahuldav ning rõhutab, et taristu on juurdepääsetav kõigile lennuettevõtjatele.
- (88) Lõpuks väidab Prantsusmaa, et toetus, mis on põhjendatud vajadusega toetada struktuursetes raskustes olevat piirkonda ning mis piirdus vaid 28 % suuruse osakaaluga projekti kogumaksumusest, ei saa kahjustada ühendusesisest kaubandust. Prantsusmaa märgib, et projekti rahastamist ei saa seada kahtluse alla, kui ERFi seatud tingimused on täidetud. Prantsusmaa rõhutab, et kõnealune rahastamine võimaldas lihtsustada maaapealset juurdepääsu lennujaamataristule ning kõrvaldada puudused, mis takistasid kaupade vaba liikumist.

3.1.3.3. *Lennujaama laiendamiseks ja ümberkorraldamiseks 26. juunil 2003 antud toetuse kokkusobivus siseturuga*

- (89) Prantsusmaa märgib esmalt, et osa kõnealustest toetustest hõlmas investeeringuid mittemajanduslikku tegevusse ning ainult abi ülejäänud osa, 888 457,18 euro puhul tuleb vaadelda selle kokkusobivust Euroopa Liidu toimimise lepingus sätestatud eeskirjadega.
- (90) Prantsusmaa väitel vastab antud abi selgelt määratletud üldisest huvist lähtuvale eesmärgile, mis on seotud Bouches-du-Rhône'i departemangu ja Provence'i maakonna majandusarenguga.
- (91) Prantsusmaa märgib, et asjaomased investeeringud olid vajalikud ja seatud eesmärgiga proportsionaalsed, kuna need võimaldavad lennuraja 1 uuendamise, ruleerimisteede väljaehitamise ning kiirruleerimisteede rajamise abil suurendada lendude arvu tunnis.

⁽¹⁹⁾ Komisjon toob välja teatud ebajärjekindluse Prantsusmaa vastuses, milles väidetakse, et siseturuga kokkusobivuse analüüsi tuleb kohaldada seoses summaga 932 649 eurot (punkt 26), seejärel aga, et analüüsitava summa on 980 eurot.

⁽²⁰⁾ Prantsusmaa rõhutab, et CCIMP koostatud mõju-uuring näitab, et lennujaama kaubavedudega seotud tegevus hõlmas 2000. aastal 582 töökohta ja 2009. aastal 614 töökohta.

⁽²¹⁾ Prantsusmaa täpsustab, et kaubavedude maht ajavahemikul 2005–2010 on suurenenud 20,86 % võrra ning ulatus 2010. aastal 52 179 tonnini.

- (92) Prantsusmaa märgib, et investeeringud olid vajalikud suurema hulga reisijate vastuvõtmiseks. Tehtud töödega suurendati lennuradade läbilaskevõimet 140 000 kommertsennuni aastas. Prantsusmaa toob oma vastuses välja eesmärgi, mille kohaselt sooviti jõuda 113 909 lennuni 2015. aastal ja 122 449 lennuni 2020. aastal. Tehtud ümberkorraldused võimaldasid seega mitte kavandada uusi lennuradade läbilaskevõime suurendamisele suunatud töid järgneva 10 aasta jooksul, säilitades Prantsusmaa väitel rahuldava kasutusperspektiivi keskpika tähtaja jooksul.
- (93) Prantsusmaa kinnitab, et taristu on juurdepääsetav kõikidele lennuettevõtjatele ning märgib, et ainuke kommerts-lennujaam, mis asub vähem kui 60 minutilise maanteeõidu kaugusel, on Avignoni lennujaam, mis on D-kategooria lennujaam, millega Marseille Provence'i lennujaam ei ole konkurentsiolekorras, seega ei mõjuta vaadeldav abi ühendusesisest kaubandust.

3.1.3.4. *Lennujaama arendamiseks 26. juulil 2004 antud toetuse kokkusobivus siseturuga*

- (94) Prantsusmaa märgib esmalt, et osa kõnealustest toetustest hõlmas mittemajanduslikku tegevusse tehtud investeeringuid ning ainult abi ülejäänud osa, 816 535 euro puhul tuleb vaadelda selle kokkusobivust Euroopa Liidu toimimise lepingus sätestatud eeskirjadega.
- (95) Prantsusmaa väitel vastab see toetus selgelt määratletud üldisest huvist lähtuval eesmärgile, mis on seotud Marseille' linna ja piirkonna territooriumi arenguga ja tugineb riigisisese transpordi konsolideerimisele ning rahvusvaheliste liiklusühenduste arendamisele Marseille Provence'i lennujaamas ning ühtlasi ka seesele raudteetranspordi arenguga.
- (96) Prantsusmaa kinnitab, et kõnealuse eesmärgi saavutamiseks olid tehtud tööd vajalikud, tuues välja saali 1 teenindussuutlikkuse suurendamise ja rahvusvaheliste standarditega vastavusse viimise, lennuraja 1 optimeerimise ja lennuraja 2 ümberehitamise ning kiirrongiliinile juurdepääsetava raudteejaama rajamise.
- (97) Prantsusmaa märgib, et reisijate arvu suurenemist kajastavad andmed näitavad lennujaama rahuldavat pikaajalist kasutusperspektiivi. Ta lisab, et raudteetranspordiga seotud kavandatava projekti elluviimine peaks lennujaama külastatavust veelgi suurendama.
- (98) Prantsusmaa väitel on taristu ilma diskrimineerimiseta juurdepääsetav kõikidele kasutajatele. Prantsusmaa rõhutab, et saalide jagamine riigisiseste lendude, Schengeni ala lendude ja rahvusvaheliste lendude vahel on vajalik reisijatevoogude haldamiseks piirikontrolli teostamise nõuetele vastavalt ning lendude suunamine ühte või teise terminali ei tähenda, et kõik lennuettevõtjad ei saaks vabalt juurde pääseda mõlemale terminalile sõltuvalt sellest, milliseid lennuliine nad käitavad.
- (99) Prantsusmaa meenutab, et tema hinnangul ei kahjusta tehtud tööd liikmesriikidevahelist kaubandust, võttes arvesse, et samas tegevuspiirkonnas ei ole teist sama kategooria lennujaama, ning rõhutab seejuures, et 26. juuli 2004. aasta toetus ei olnud otseselt suunatud lennujaama läbilaskevõime suurendamisele.
- (100) Prantsusmaa kinnitab, et vaadeldava toetuse andmise tingimused olid sellised, et sellega tagati vastavus proportsionaalsuse põhimõttele ⁽²²⁾. Prantsusmaa meenutab, et kohaliku omavalitsuse kohustus oli piiratud 1 miljoni euroga 3 aasta jooksul.

3.2. *TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA AUKA ETTEVÕTJA PÕHIMÕTTELE VASTAVUSE KONTROLLIMINE SEOTES TERMINALIGA MP2*

- (101) Prantsusmaa peab alusetuks ettevõtte PwC väljendatud kriitikat selle kohta, et investeerimistoetuse proportsionaalse osa mahaarvamine terminali mp2 taristu kulumist moonutab turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja põhimõttele vastavuse kontrollimist. Prantsusmaal tuleb kehtivate raamatupidamiseskirjade kohaselt järgmistesse majandusaastatesse ülekantavad põhivara soetamise toetused arvata maha põhivara raamatupidamislikust puhasväärtusest. Lisaks sellele oli toetuste käsitlemine samalaadne terminalide mp1 ja mp2

⁽²²⁾ CCIMP ja linnade ühenduse Marseille Provence Métropole vahel sõlmitud lepingus on sätestatud, et omavalitsuse osalus on kindlaks määratud sõltuvalt Marseille lennujaama algatatud ja omavalitsuse heakskiidetud investeerimiskavadest ning et fondide abil kaetakse rangelt vaid sel viisil kinnitatud kulud, et osaluse aastane kogusumma on piiratud kulutustega, mis lennujaam on majandusaasta jooksul kandnud, et igale fondidele esitatud taotlusele lisatakse kulude kokkuvõtte ning et CCIMP tagab omavalitsusele juurdepääsu kõikidele tehingutega seotud arvetele.

puhul, kusjuures mõlema terminali korral ulatus toetuse osakaal 30 %ni terminaliga seotud tööde maksumusest. Ja lõpuks oleks brutorahavoogude arvessevõtmine reisijatasu määraga seotud kulude alusena toonud kaasa selle, et käitaja esitab kasutajatele arved kulude eest, mida ta tegelikult ei kandnud. Laiemas plaanis leiab Prantsusmaa, et eeldades, et departemangu volikogu antud toetus on Prantsusmaa ja Euroopa Liidu õigusaktidega kokkusobiv, tuleb järeldada, et CCIMP käitus turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana, jättes lülitamata äriplaani need kulud, mille kandmist ta ei saanud eeldada.

- (102) Mis puudutab rahavoogude arvessevõetud ajavahemikul tehtud investeeringute bilansilise netoväärtuse lisamist äriplaani, siis väidab Prantsusmaa, et ta piirdub 1987. aasta kontsessioonilepingu tehniliste tingimuste väljendamisega raamatupidamislikes terminites. Prantsusmaa väidab, et sellised tingimused on kontsessioonilepingute puhul tavapärased, ja peab õigeks võtta arvesse investeerimisprojekti ja kontsessioonilepingu vastavat kestust.
- (103) Selleks et põhjendada väärtust 7,5 %, mis arvatakse peegeldavat kapitali kaalutud keskmist hinda, väidab Prantsusmaa, et see vastab Prantsusmaa lennujaamade kapitali kaalutud keskmise hinna hinnangulisele väärtusele, ⁽²³⁾ olles siiski veidi suurem tänu lennujaama tegevuse reguleeritusele ja asjaolule, et hinnang tehti võrdlusalusena toodud hinnangutest varasema perioodi (2004) põhjal. Prantsusmaa märgib, et ettevõtte Mazars kasutab oma uuringus sama suurt kapitali kaalutud keskmist hinda kui Marseille Provence'i lennujaama käitaja.
- (104) Prantsusmaa väidab, et komisjon on ekslikult toonud välja üldhuviga põhjendatud hinnamuutusega (stimuleerimismeetmed uute lennuliinide avamiseks) seotud väliskulude suurenemise puudumise, kuna kõnealuseid hinnamuutusi võeti arvesse mitte kuludena, vaid hinnaalandusena maandumistasude, valgustustasude ja parkimistasude käibes kõikide vaadeldud juhtude puhul. Prantsusmaa lisab, et neid hinnaalandusi kohaldati nii terminali mp2 kui ka terminali mp1 kasutajate suhtes ning et nende rakendamine ajavahemikul 2005–2010 tekitas hinnaalanduste kumuleeritud bilansimahu, mis oli kahe terminali vahel tasakaalustatud ([...]* miljonit eurot terminali mp1 ja [...]* miljonit eurot terminali mp2 puhul). Ühtlasi esitas Prantsusmaa tagantjärele koostatud äriplaani aastate 2005–2010 kohta, tuues välja asjaolu, et 2005. aasta septembris ja 2006. aasta mais esitatud äriplaani põhinesid tegelikele andmetele lähedastel prognoosidel ning et terminali mp2 tulusus leiti olevat suurem kui investeerimisotsuse tegemise hetkel eeldatud.

3.3. CCIMP-LE ANTUD TEGEVUSTOETUS

- (105) Riiklike ametiasutuste poolt CCIMP-le tehtud [...]* miljoni euro suuruse makse kohta väidab Prantsusmaa, et tegemist ei ole tegevustoetusega, vaid tasuga teenuste eest, mis CCIMP üldteenistus osutas Marseille-Provence'i lennujaamale. Prantsusmaa selgitab, et võttes arvesse CCI lennujaamateenuste ja teiste teenuste raamatupidamisarvestuse eraldatust, vastavad käesoleva otsusega hõlmatud summad arvetele, mis üldteenistus on esitanud lennujaamale osutatud teenuste eest, ning seega on tegemist maksetega ajavahemikul 2001–2010 osutatud teenuste eest esitatud arvete põhjal.
- (106) Prantsusmaa rõhutab, et CCIMP audiitori kinnitus annab tunnistust CCIMP keskteenistustelt Marseille Provence'i lennujaamale suunatud rahavoogude puudumisest.
- (107) Prantsusmaa selgitas samuti lennujaamatasude süsteemi toimimist, et näidata võimaliku riigiabi puudumist seoses selle mehhanismi rakendamisega. Prantsusmaa meenutab, et lennujaamatasu tingimused on sätestatud üldise maksuseadustiku artiklis 1609w, mille kohaselt kõnealust tasust kasusaajad on lennujaamu käitavad juriidilised või eraisikud, et seda tasu maksavad kõik avalik-õiguslikud lennuettevõtjad ning et kõnealust tasu kasutatakse üksnes lennujaamade käitajate selliste kulude katmiseks, mis on seotud riigi suveräänsete ülesannete täitmisega, nagu turva-, tuletõrje- ja päästeteenused, lindude hukkumise vältimine ja ohutus. Prantsusmaa täpsustab samuti, et kõnealuse tasu suurus määratakse kindlaks igal aastal iga konkreetse lennujaama jaoks sõltuvalt osutatud teenustest ning lähtuvalt kehtivatest õigusaktidest ja reisijate arvu, kulude ja lennujaama käitaja teiste tulude prognooside muutumisest. Lennujaamade käitajad esitavad selleks igal aastal kulude ja reisijate arvu deklaratsiooni, mis esitatakse kinnitamiseks tsiviillennunduse ohutuse kohalikule valitsusele. Tasumäära suuruse arvutuse teeb tsiviillennunduse keskne peavalitsus, võttes arvesse eelnevate aastate kumuleeritud andmeid.
- (108) Prantsusmaa ei nõustu väitega, et selline mehhanism võib sisaldada riigiabi. Prantsusmaa rõhutab esmalt, et kõnealune mehhanism on üldine ning seda kohaldatakse samadel alustel kõikide Prantsusmaa lennujaamade suhtes.

⁽²³⁾ Prantsusmaa esitatud lennujaama nõuandekomisjoni otsustes osutatakse ADP juhtumi puhul 5,8–6,5 % suurusele kapitali kaalutud keskmisele hinnale ajavahemikul 2006–2010 ja 6,2–6,8 % suurusele kapitali kaalutud keskmisele hinnale ajavahemikul 2011–2015 ning Toulouse'i lennujaama juhtumi puhul 6–6,5 % suurusele kapitali kaalutud keskmisele hinnale ajavahemikul 2009–2013.

- (109) Prantsusmaa rõhutab samuti, et kuivõrd kõnealuse tasu määr sõltub prognoositavast kulude suurusest ja reisijate arvust, ei saa tulude ja kulude tasakaalustamine olla täielik iga aasta kohta, kuid ta ei nõustu sellega, et tegemist võib olla ülemäärase toetuse maksimisega.
- (110) Prantsusmaa meenutab sellega seoses, et lennujaamade käitajatele hüvitatakse kantud kulud tagantjärele, sõltuvalt kulumihüvitise suurusest ja niipea kui tuvastatakse positiivne saldo, kantakse see üle eelnevate aastate kumulatiivsele arvele, lisatakse käitaja finantskuludele ning sellega seoses kohandatakse järgneva aasta tasumäära. Prantsusmaa täpsustab, et lennujaamatasude süsteem on juba mitme aasta jooksul olnud kahjumis (ligikaudu 110 miljonit eurot 2010. aasta lõpus), mistõttu osa lennujaama kantud ohutuse ja julgeolekuga seotud kulutusi ei hüvitata ning see osa kaetakse finantskulutustena riigi arvelt. Prantsusmaa rõhutab, et tagantjärele tehtud tasumäära tõstmiste puhul tuleb arvestada tagasilööke lennuettevõtjatele, seega ei saa kahjumi heastamine toimuda ülemäära kiiresti.
- (111) Lõpuks nimetab Prantsusmaa nn nullimise mehhanismi lennujaama käitaja vahetumisel, mille kohaselt on käitajal kohustus maksta tagasi võimalik positiivne saldo oma mandaadi lõppemisel.
- (112) Marseille Provence'i lennujaama puhul täpsustab Prantsusmaa, et lennujaamatasu süsteemi kumulatiivne kahjum ulatus 2000. aasta lõpul 2,7 miljoni euroni, et tasakaal saavutati 2010. aastal tasumääraga 8,20 eurot ning et 2011. aasta jaoks vähendati tasumäära (7,774 eurot), et vältida ülejäägi tekkimist.

3.4. REISIJATASUDE SUURUSE MÄÄRATLEMINE TERMINALIDE MP1 JA MP2 PUHUL

- (113) Prantsusmaa väidab, et terminalide mp1 ja mp2 tasumäärade diferentseerimine on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ⁽²⁴⁾ sätetega ning meenutab, et terminal mp2 on juurdepääsetav kõikide lennuettevõtjate jaoks. Prantsusmaa täpsustab, et erinevus terminalide mp1 ja mp2 tasumäärade vahel põhineb vastaval erinevusel kõnealuste terminalide reisijateenuste kulude vahel. Prantsusmaa märgib, et riiginõukogu 26. juuli 2011. aasta otsuses on sedastatud, et terminali mp1 jaoks kehtestatud tasumäärad on kehtivad, mis kinnitab seega iseenesest, et terminalide mp1 ja mp2 vaheline tulude ja kulude jaotumise põhimõte on samuti kehtiv. Lõpuks rõhutab Prantsusmaa, et Marseille Provence'i lennujaamas rakendatava „ühe kassa“ põhimõtte tõttu võrdub erinevus reisijatasust saadava tulu ja kõnealuse tasumäära vahel kõnealuse lennujaama lennundusega mitteseotud ressurssidega, mida arukas käitaja võtab lennujaamas kohaldatava tasumäära arvutamisel arvesse.
- (114) Prantsusmaa ei nõustu väitega, et CCIMP võttis arvesse üksnes täiendavaid kulusid, mis on otseselt seotud terminali mp2 käikuandmise ja tegevusega. Ta väidab, et kuna kõnealused terminalid on geograafiliselt eraldatud, on võimalik eristada kõik terminali mp2 jaoks vajalikud investeeringud, mida on kokku 8,95 miljoni euro ulatuses. Prantsusmaa meenutab, et lennujaama kulude struktuur hõlmab eeskätt fikseeritud suurusega kulusid.
- (115) Seejärel esitab Prantsusmaa üksikasjalikult kõik tegurid, mille alusel määrati kindlaks terminaliga mp2 seotud tegevuskulud:
- terminal mp2 moodustab vaid 8,9 % lennujaama kogupindalast ning selle terminaliga on seotud vaid 9,8 % eelarverea „maksud ja kindlustused“ kogusummast;
 - remondi- ja hoolduskulud, mis hõlmavad peaaesjalikult mehaaniliste sõlmede, nagu liftid, liikurteed ja eskalaatorid, remonti, moodustavad lihtsustatud teenuseid pakkuvast terminalis, kus puuduvad liikurteed ja eskalaatorid, vaid 5 % eelarvereast „remondi- ja hoolduskulud“;
 - lennujaama terminalialast 8,9 % hõlmav terminal mp2, mis on uus ehitis, parema isolatsiooniga ja oluliselt madalamate lagedega kui terminal mp1, hõlmab vaid 8,6 % „soojuskandjatega“ (energia) seotud kuludest;
 - terminali mp2 koristuskulude osakaal on suurusjärgus 7,8 %, võttes arvesse hõlmatavat pinda (8,9 %) ja asjaolu, et terminalide põrandakatted on erinevad (terminalis mp2 plaatkate, terminalis mp1 pehme põrandakate) ning seda, et koristamine toimub mõlemas terminalis sama sagedusega.

⁽²⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta (ELT L 70, 14.3.2009, lk 11).

- Prantsusmaa esitatud tabelist ilmneb, et terminali mp2 rajamine ei nõua mingeid täiendavaid personali-kulutusi, välja arvatud terminali administraatori töölevõtmine 2007. aastal ning käitusala koordinaatori ja teabebüroo töötaja töölevõtmine 2010. aastal, Prantsusmaa ametiasutused täpsustasid oma vastuses ka tegevuskulude jagamispõhimõtteid kahe terminali vahel.
- (116) Prantsusmaa väidab seega, et tegevuskulud kaeti olemasolevate töötajate arvuga ning terminali mp2 kulude näol tekkis reisijatasu arvelt kokkukoid ka terminali mp1 jaoks. Prantsusmaa toob samuti välja asjaolu, et terminaliga mp2 seotud kulud vastavad terminali mp1 täiendavatele kuludele juhul, kui terminali mp2 ei oleks ehitatud (44. lisa ja 25. lisa).
- (117) Prantsusmaa ei nõustu ettevõtte PwC järeldusega, mille kohaselt investeeringud, mis ei ole otseselt seotud terminalidega, peaksid nendega olema seotud kaudselt. Sellega seoses toob Prantsusmaa välja reisijatasust sõltumatud investeeringud ja asjaolu, et neid võeti arvesse raamatupidamiskavas (investeeringud terminalide eraldiseisvatesse rajatistesse, mis on seotud eraldi tuludega, sihtotstarbelised investeeringud infokeskuste aegunud sisseseade asendamiseks, investeeringud teedesse, informaatikasüsteemidesse, infokeskusesse, ning investeeringud, mida on vajaduse korral võimalik kasutada teatud osa üldkulude katmiseks). Samuti ei nõustu Prantsusmaa PwC väitega, et kui võrd terminali mp2 reisijad saavad kasutada terminali mp1 sisseseadet, tuleks 10 % terminali mp1 kulumist kanda terminali mp2 arvele. Prantsusmaa rõhutab, et lennujaama eri taristuiüksuste selge eraldamine muudab sellise kasutusviisi vähetõenäoliseks, et selline lähenemisviis hõlmaks kogu terminali mp2 pindalaga võrdset ala ning et see tähendaks ühtlasi, et ka terminali mp1 kaubanduslikest tuludest tuleks samaväärne osa kanda terminali mp2 arvele, mis vähendaks põhiterminali kasumimarginaali [...] miljoni euro võrra.
- (118) Prantsusmaa rõhutab samuti, et PwC 2006. ja 2007. aasta aruannetes kasutatud reisijate arvu eeldused tuginevad 2004. aasta novembris koostatud äriplaanis toodud arvandmetes väljendatud prognoosidel ning nende puhul ei võeta arvesse reisijate arvu prognoosi ajakohastamist vähenemise suunas 2005. aasta septembri ja 2006. aasta mai äriplaanides, mis oli seotud Air France'i otsusega mitte viia terminali mp2 oma „La Navette“ lende ning uue terminali avamise edasilükkamisega 6 kuu võrra, mis vähendas märkimisväärselt reisijate arvu 2006. ja 2007. aastal. Prantsusmaa ei nõustu PwC aruandes toodud väitega, et terminali mp2 liiklus on „ära meelitanud“ terminali mp1 reisijad. Sellega seoses märgib Prantsusmaa, et lennuettevõtja Air France ei viinud lõppkokkuvõttes ellu oma kava viia Orly lennujaama suunduvad „La Navette“ lennud üle terminali mp2 ning et Air France'i reisijate arv ajavahemikul 2008–2011 püsis mõlemal terminalist mp2 toimuva Ryanairi lennuliiniga konkureerival liinil stabiilsena alates 2009. aastast.
- (119) Prantsusmaa väidab, et PwC väited on alusetud, samuti on põhjendamatu reisijatasu suurus 3,84 eurot reisija kohta, märkides, et selline tasu on kõrgem kui 2007. aastal terminalis mp1 kohaldatud tasumäär.
- (120) Seejärel meenutab Prantsusmaa, et pärast seda, kui riiginõukogu tühistas terminalis mp2 kohaldatud tasumäärad 2006., 2007. ja 2008. aasta jaoks ning terminalis mp1 kohaldatud tasumäärad 2008. aasta jaoks, määras lennujaama käitaja kindlaks uued tasumäärad mõlema terminali jaoks. Terminali mp2 tasumäärade tõstmist põhjendavad reguleeriva asutuse (majanduse ja tsiviillennunduse valdkonna eest vastutavad ministrid) nõudega kanda üksnes selle terminali arvele kõik AMSiga sõlmitud reklaamilepingust tulenevad kulud, seadmata samas kahtluse alla terminalide vaheliste kulude jagunemise skeemi.
- (121) Prantsusmaa väitel määras CCIMP tasumäära selliselt, et see võimaldaks saavutada mõlema terminali jaoks sama suure kulude kattemäära [...] (%). Prantsusmaa märgib, et direktiivis 2009/12/EÜ on sätestatud, et lennujaamatasude määra võib diferentseerida vastavalt kõnealuste teenuste maksumusele ning väidab, veendumaks selles, et tasumäära diferentseerimine on põhjendatud kulude erinevusega, tuleb veenduda, et reisijatasu abil saavutatav kulude kattemäär on mõlemas terminalis samasugune. Prantsusmaa lisab, et see kattemäär võib olla väiksem kui 100 %, kuna „ühe kassa“ põhimõtte kohaldamisel vaadeldakse lennujaama üldist majanduslikku tasakaalu ning võetakse arvesse ka lennundusega mitteseotud tulusid. Prantsusmaa meenutab, et ettevõtte Mazars koostatud aruandes antud hinnangu kohaselt oli reisijakulude kattemäär reisijatasust saadava tulu abil 2007. aastal terminalis mp1 [...] % ja terminalis mp2 [...] %.
- (122) Prantsusmaa teeb selle põhjal järelduse, et terminali mp2 puhul kohaldatava reisijatasu määra näol ei saa olla tegemist lennuettevõtjale antava majanduseelise Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kuna kõnealune tasumäär määratakse kindlaks, võttes arvesse kulusid, mis on seotud terminali mp2 ehitamise ja kasutamisega, reisijakulude erinevus kahe terminali kasutamisel on objektiivne, läbipaistev ja põhjendatud vastavate teenuste maksumusega ning kuna selline diferentseerimine on sõnaselgelt lubatud direktiivi 2009/12/EÜ artikliga 10.

- (123) Samuti ei ole vaadeldaval juhul tõendatud meetme valikulisus, kuna kõnealuseid tasumäärasid kohaldatakse vahet tegemata kõikide terminali mp2 kasutatavate lennuettevõtjate suhtes.
- (124) Alandatud reisijatasu määraga riigisiseste lendude kohta täpsustab Prantsusmaa, et 16. oktoobri 2009. aasta määrusega keelati tasumäärade mis tahes diferentseerimine Schengeni ala riikide jaoks, ning meenutab, et komisjon leidis oma 28. jaanuari 2009. aasta otsuses, et täiendavate meetmete kohaldamine ei ole vajalik.

3.5. TASU VÄHENDAMINE SEoses UUTE LENNULIINIDE AVAMISEGA

- (125) Prantsusmaa väidab esmalt, et lennuettevõtjate suhtes kohaldatavaid tasumäära muudatusi, mille kohta komisjon annab hinnangu menetluse algatamise otsuse põhjendustes 116–137, kohaldatakse kõikides Prantsusmaa riiklikes lennujaamades ning väga paljudes detsentraliseeritud lennujaamades.
- (126) Ta lisab, et kõnealuste meetmete eesmärk on soodustada uute lennuliinide avamist. Meetmed vastavad üldhuvile, mis on suunatud veoteeninduse parandamisele ja territooriumi eri osade ühendamisele, maakasutuse planeerimisele ja Euroopa turu integreerimisele.
- (127) Prantsusmaa väitel peaks komisjon võtma kõnealust üldhuviga seotud eesmärki arvesse, kui ta hindab abi kokkusobivust Euroopa õigussüsteemiga.
- (128) Prantsusmaa märgib samuti, et riik kinnitab tasumäära muudatused igal aastal, kasutades selleks kinnitamismenetlust, mida kohaldatakse kõikide riiklike lennujaamade suhtes ning mis võimaldab tagada meetmete mittediskrimineeriva kohaldamise. Prantsusmaa väidab, et iga-aastane tasumäärade kinnitamismenetlus on piisav alus, et täita nõuet liikmesriigis kehtestatud õiguskaitsemehhanismi kohta, mis võimaldab välistada diskrimineerimise abi andmisel ja mis on üks vaadeldava abi siseturuga kokkusobivuse kriteeriumidest.
- (129) Prantsusmaa meenutab, et riigisisestes õigusaktides (tsiviillennunduse seadustiku artikkel R.224-2-2), millega sätestatakse tasumäärade muudatuste võimalus, pannakse tasumäärade kehtestamise eest vastutavale isikule kohustus määrata kindlaks asjaomase üldhuvi eesmärgile vastavad järelevalve parameetrid. Prantsusmaa märgib, et ettenähtud järelevalve parameetrid võimaldavad tagada igal aastal meetme nõuetekohase kohaldamise ja selle vajalikud kohandamised ning on piisavad selleks, et täita abi kokkusobivuse kriteeriumi, hõlmates sanktsiooni-mehhanismi juhuks kui vedaja ei täida lennujaama suhtes võetud kohustusi.
- (130) Prantsusmaa täpsustab, et ülevaadet konkreetsest olukorrast tingitud tasumäärade muudatustest on alates 2005. aastast, st alates kõnealuse mehhanismi käivitamisest, esitatud regulaarselt Cocoéco koosolekute dokumentides, et see tähendab võetud meetmete avalikustamist lennujaama kasutajate esindajatele ning et kõnealuste meetmete avalik tutvustamine on piisav selleks, et täita abi kokkusobivuse kriteeriumi.
- (131) Prantsusmaa rõhutab, et vaadeldavad tasumäärade muudatused vastavad direktiivi 2009/12/EÜ sätetele, millega lubatakse liikmesriikidel muuta lennujaamatasude määra avalikku huvi ja üldhuvi esindavate eesmärkide täitmiseks. Prantsusmaa järeldeb sellest tulenevalt, et lennujaamal ei ole sellise tasumäärade muudatuse kehtestamisel kohustust käituda turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana. Prantsusmaa rõhutab, et Prantsusmaa õigussüsteemis on ette nähtud ka teisi tasumäärade muudatusi, mis on seotud üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmise, eeskätt seoses keskkonnakaitse eesmärkidega, nagu maandumistasu määra muutmine sõltuvalt lennuki kategooriast ja lennu kellajaast, mille puhul tuleb arvesse võtta müratasetaid.
- (132) Prantsusmaa ei nõustu väitega, et selliste meetmete näol on tegemist stardiabiga ja väidab, et nende eesmärk on hüvitada teatud üldhuviga seotud tegureid (looduskeskkonnale tekitatud kahju hüvitamine, territooriumi ühendatusse parandamine jne), mida vastasel juhul tasumäära arvestamisel arvesse ei võetaks.
- (133) Prantsusmaa väidab, et kuigi äriplaani ilmneb, et lubatud tasu määra muudatused ei ole kasumlikud, ei tähenda see, et käitaja peaks nendest loobuma, sest kõnealuse äriplaani puhul ei võeta arvesse meetmetega seotud väliseid tingimusi, nagu kokkuhoid, mis saavutatakse saasteainete heite või müraemissiooni valdkonnas või teatud alade parem ühendatus või teenindamise tase. Prantsusmaa väitel on asjaolu, et selliseid väliseid tingimusi on rahalist arvestavas äriplaanis keeruline hinnata, tinginud selle, et sedalaadi stimuleerimismeetmed on eraldi eeldusena toodud välja direktiivis 2009/12/EÜ.

- (134) Prantsusmaa ei nõustu komisjoni kohaldatud lähenemismetodiga, mis seisneb turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja kriteeriumi kohaldamises, sest see ei ole asjakohane selliste meetmete analüüsimiseks, mille eesmärk on toetada üldhuvi pakkuvaid positiivseid väliseid tingimusi.
- (135) Prantsusmaa rõhutab, et komisjoni menetluse algatamise otsuse põhjenduses 124 toodud teave on ekslik. Toodud tasumäärad annavad tunnistust vaid ühest muutuva suurusega osast reisija kohta arvestatavast maandumistasust. Tegelikult arvutatakse maandumistasu muutuv osa lähtuvalt lennuki kaalust ja mitte reisijate arvu põhjal.
- (136) Prantsusmaa väidab täiendavalt, et tasumäärade muudatused, mis on seotud uute lennuliinide avamisega, on Marseille Provence'i lennujaama jaoks majanduslikult tulusad. Prantsusmaa esitab oma vastuses kõnealuste meetmete kohta tagantjärele tehtud tulususe uuringu. Prantsusmaa väitel ilmneb 2008. aasta äritulude alusel tehtud arvutustest, et keskmine allahindlus, mida kohaldatai lennuliini puhul, mis kasutas lennukeid terminalides mp1 ja mp2, on väiksem kui tulu, mis tekkis mõlema terminali kasutamise tulemusena ning sellest saadav puhastulu on [...] eurot reisija kohta terminali mp1 puhul ja [...] eurot reisija kohta terminali mp2 puhul. Prantsusmaa väidab, et 83 % kõnealuse meetme kohaldamisest tingitud reisijate arvu kasvust kestab vähemalt kolm aastat, tootes täiendavat tulu. Prantsusmaa märgib, et Cocoéco 6. detsembril 2004 kinnitatud tasumäärade muudatuste kohta koostati lähtuvalt 2006. aasta mais ajakohastatud 2005. aasta septembri äriplaanist uus tulususe uuring, mille puhul lähtuti 67tonnisest lennukist B737 terminali mp2 ja lennukist A319 terminali mp1 puhul. Vaadeldi kaht reisijate arvuga seotud eeldust: esimese puhul hõlmab reisijate arvu suurenemine alates tasumäärade muudatuste kohaldamise 3. aastast ainult olemasolevate lennuliinide lennuseduse suurenemist, teise puhul on reisijate arvu suurenemine seotud ainult uute lennuliinide avamisega. Esimese hüpoteesi puhul oleks puhastulem moodustanud käibest [...] % ning nüüdispuhasväärtus oleks olnud [...] eurot, teise puhul oleks puhastulem moodustanud käibest [...] % ja nüüdispuhasväärtus oleks olnud [...] eurot.
- (137) Prantsusmaa märgib, et tasumäärade muudatused ei olnud diskrimineerivad ning neid kohaldatai kõikide lennuettevõtjate suhtes, kes vastasid nende kohaldamise tingimustele. Prantsusmaa ei nõustu seega väitega, et meetme valikulisusega seotud riigiabi iseloomustav kriteerium on täidetud.
- (138) Prantsusmaa meenutab, et Charleroi otsuses⁽²⁵⁾ osutatud Manchesteri lennusaama otsusega⁽²⁶⁾ nõustus komisjon sellega, et maandumistasu alandamise näol on tegemist piiratud kestusega meetmega, mis sobib kokku korraldusega, mis on avatud kõikidele lennuettevõtjatele, kes avavad Manchesteri lennujaamast lähtuva uue lennuliini, millega välistatakse konkurentsi kahjustamine ja ei kohaldata Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 sätteid. Prantsusmaa järeldeb sellest, et meede, mida kohaldatakse kõikide lennuettevõtjate suhtes ja mis on piiratud kestusega, jääb väljapoole Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisala.
- (139) Prantsusmaa esitab ajavahemikul 15. veebruarist kuni 31. juulini 2009 kehtinud tasumäärade muudatused ning täpsustab, et kõnealust soodustust kasutas 24 lennuettevõtjat. Prantsusmaa meenutab, et kõnealuse kava tühistas Marseille halduskohus 30. juuni 2009. aasta otsusega põhjendusel, et tasumäärade muudatus oli liiga suur, ning asendas selle alates 1. veebruarist 2010 meetmega, mille puhul ettenähtud tasumäärade vähendamised olid piiratud ning nende kohaldamise tingimused rangemad. Prantsusmaa väidab, et Manchesteri otsuses sätestatud tingimused olid täidetud mõlema rakendatud tasumäärade muudatuse kava puhul ning et need kavad jäävad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisalast välja. Prantsusmaa ei pea õigeks seda, et komisjon vaatleb menetluse algatamise otsuses kõnealuseid tasumäärade muudatusi aruka ettevõtja kriteeriumi alusel.

3.6. ÕISE PARKIMISE TASU VÄHENDAMINE

- (140) Prantsusmaa väidab, et kõnealused tasumäärade muudatused kehtestati samalaadselt uute lennuliinide avamisega seotud allahindlustega, üldist huvi silmas pidades. Õise parkimise tasu muutmine võimaldas Marseille Provence lennujaamal väidetavalt suurendada lennuvoogusid ööpäeva alguses ja lõpus, mis omakorda võimaldas optimeerida taristu kasutamist. Prantsusmaa rõhutab, et kõnealuse meetme mõju piirdub [...] %ga parkimistasudega seotud käibest, arvestamata uute lennuliinide avamisega seotud hindade muudatusi.
- (141) Prantsusmaa meenutab, et ei saa pidada asjakohaseks hinnata üldise huviga seotud tasumäärade muudatusi üksnes lähtuvalt nende tulususest. Prantsusmaa täpsustab samas täiendavalt, et turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja põhimõte on seejuures antud juhul täidetud, nagu annab tunnistust 2004. aasta raamatupidamisandmete alusel koostatud uuring „õise parkimisega seotud täiendavate kulude kindlaksmääramine“. Tasumäärade

⁽²⁵⁾ Komisjoni 12. veebruari 2004. aasta otsus 2004/393/EÜ, mis käsitleb Valloonia piirkonna antud soodustusi Charleroi lennujaamale (ELT L 137, 30.4.2004, lk 1).

⁽²⁶⁾ Komisjoni otsus, 14. juuni 1999, Manchesteri lennujaam, NN 109/98.

- (142) 2008. majandusaasta raamatupidamisandmete põhjal tehtud uuringu alusel olid öise parkimise tasu muutuvkulud [...] eurot ühe lennuki ja ühe öö kohta, 2004. aasta prognoos oli eurot. Kasutades eelduses lennukit B737-800, mille täituvus on 80 %, on nende kulude suurus [...] eurot reisija kohta, lennuki A319 korral, täituvusega 70 %, on vastavad kulud [...] eurot ühe reisija kohta. Cocoéco istungile 18. veebruaril 2009 esitatud raamatupidamisandmete põhjal võimaldasid kaubandustegevuse ja parklate tulud terminali mp1 puhul katta [100–150] % reisijatega seotud kuludest, mis vastab netomarginaalile [...] eurot reisija kohta ning terminali mp2 puhul [100–150] % reisijatega seotud kuludest, mis vastab netomarginaalile [...] eurot reisija kohta. Need marginaalid on enam kui piisavad öise parkimisega seotud täiendavate kulude katmiseks.
- (143) Prantsusmaa väidab lõpuks, et komisjon ei väljendanud kriitilist suhtumist Charleroi lennuväljal kehtestatud lennujaamatasude suhtes.

3.7. TURUNDUSTEENUSTE RAHASTAMINE

- (144) CCIMP 21. novembri 2005 aasta otsusega kehtestatud abikava kohta, mille alusel tehti ainult üks [vähem kui 300 000] euro suurune väljamakse ettevõttele BMI Baby, väidab Prantsusmaa 28. detsembril 2010 esitatud teabes, et isegi kui seda summat võiks käsitada riigiabina, tuleks selle suhtes kohaldada komisjoni määrust (EÜ) nr 1998/2006⁽²⁷⁾ (vähese tähtsusega abi). Prantsusmaa märgib täiendavalt, et pärast kõnealuse ettevõtte müügikuulutust võis CCIMP mitte olla suuteline saama ausõnalist deklaratsiooni teistes Euroopa lennujaamades saadud abi kohta.

3.8. ETTEVÕTTEGA AMS SÕLMITUD REKLAAMIPINNA OSTMISE LEPING

- (145) AMSiga 19. mail 2006 sõlmitud reklaamipinna ostulepingu kohta väidab Prantsusmaa, et selle lepinguga seotud hange toimus riigihangete suhtes kehtestatud eeskirjade kohaselt, ilma eelneva konkursi väljakuulutamisetähtaajaga, kuivõrd oli olemas vaid üks võimalik pakkuja.
- (146) Prantsusmaa meenutab, et reklaamipoliitika mõjutab tänu lennujaamatasudest ja lennundusega mitteseotud tasudest saadavatele tuludele otseselt lennujaamataristu tulusust. Prantsusmaa täpsustab, et lennuettevõtjate tehtav reklaam on ebapiisav ja rõhutab, et 2006. aastal oli AMS ainuke teenusepakkuja, kes pakkus ainulaadset süsteemi lennuettevõtja Ryanair piletite turustamiseks, kes on ainus lennuettevõtja, kes on suuteline käitama lennukite baasi uues terminalis mp2 ning kellel on suur hulk veebikliente, kellele on suunatud Provence'i lennupiletite ostmiseks rakendatav reklaamipoliitika ja turundusteenused.
- (147) Prantsusmaa rõhutab, et CCIMP käitus turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana, sõlmides lepingu AMSiga, seega ei hõlma see leping mingil kujul riigiabi.
- (148) Prantsusmaa väidab esmalt, et kokkulepitud hind vastab turutavadele, eeskätt võttes arvesse veebisaidi viamichelin.com põhjal tehtud eelneva võrdleva uuringu tulemusi. Prantsusmaa ei nõustu seega väitega, et AMSi turundusteenuseid osutati eelistingimustel, ja meenutab, et Euroopa Komisjon on Ostende lennuväljaga seotud otsuses⁽²⁸⁾ nõustunud sellega, et reisibüroo kataloogi vahendusel toimuva reklaamikampaania näol ei ole tegemist riigiabiga.
- (149) Prantsusmaa väidab täiendavalt, et AMSiga sõlmitud lepingu näol on tegemist Marseille Provence'i lennujaama jaoks soodsa investeeringuga, seda eriti terminali mp2 arengut silmas pidades. Prantsusmaa täpsustab, et lepingu tingimused määrati kindlaks ühe Ryanairi käitatava lennu finantsmarginaali tulususe uuringu põhjal, mis koostati enne lepingu sõlmimist ja mis toetab otsuse tegijate järeldusi. Uuringust ilmnes, et lepinguga hõlmatava meetme tulusus saavutati alates 4. käitamisaastast ning selle marginaal pärast reklaamiteenuseid oli [...] eurot ühe lennu kohta. Prantsusmaa rõhutab, et samast uuringust ilmneb, et uute lennuliinide avamisega seotud muudatustest

⁽²⁷⁾ Komisjoni 15. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1998/2006, milles käsitletakse asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamist vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L 379, 28.12.2006, lk 5).

⁽²⁸⁾ Komisjoni 21. jaanuari 1998. aasta otsus 98/337/EÜ Flaami piirkonna antud abi lennuettevõtjale Air Belgium ja reisibüroole Sunair Ostende lennujaama kasutamiseks (EÜT L 148, 19.5.1998, lk 36).

tulenev ja AMSi lepingu ühine tulusus ajavahemikul 2007–2021 üksnes Ryanairi lende arvestades andis kasumi keskmise suuruse ([...]* %), mis vastas tavapärasele tulususele vaadeldavas sektoris, mis Bratislava lennujaamaga seotud kohtotsuses ⁽²⁹⁾ esitatud Euroopa Komisjoni hinnangul oli 7,31 %.

- (150) Tulususe simulatsioon, mis ajakohastati tegeliku reisijate arvu ja ettevõtte Mazars auditeeritud kulude põhjal, näitas, et kasumlik marginaal [...]* eurot ühe lennu kohta tekib alates 3. aastast.
- (151) Prantsusmaa meenutab, et AMSi lepinguga seotud kulused võeti arvesse 2005. aasta septembri äriplaanis, mida ajakohastati 2006. aasta mais ning mis näitab terminali mp2 üldist tulusust [üle 7,5]* % ajavahemikul 2005–2021. 2006. aasta tasumäärade põhjal on AMSi lepingu puhastulemi ja käibe keskmine suhe võrreldes Ryanairi reisijate arvuga [üle 7,5]* % ja selle nüüdispuhasväärtus on [...]* miljonit eurot.
- (152) Prantsusmaa märgib samuti, et võttes arvesse lennundusega seotud tasudelt saadavat tulu, lennundusega mitteseotud tulu ja lennujaamatasu ning täiendavalt ka muid kulusid, oli marginaal ühe reisija kohta enne lepingu sõlmimist ⁽³⁰⁾ [...]* eurot. Turundusmeetmetega (sealhulgas eeskätt AMS) seotud keskmine summa oli [...]* eurot ühe väljuva reisija kohta ning turunduskulude netomarginaal oli [...]* eurot reisija kohta. Seega väidab Prantsusmaa, et lennujaam sai finantskasumit iga terminali mp2 reisija pealt.
- (153) Seega oli ühe reisijaga seotud arvelduspõhine keskmine näitaja lennujaamas ajavahemikul 2006–2012 [...]* eurot reisija kohta ja [...]* eurot reisija kohta, mis 7 aasta keskmise väärtusena jäi eeldatust küll pisut väiksemaks, kuid oli siiski piisav, ulatudes [...]* euroni reisija kohta.
- (154) Prantsusmaa lisab, et AMSiga sõlmitud leping hõlmas mitmeid Ryanairi kohustusi seoses Marseille Provence'i lennujaamas baseeruvate lennukite arvuga, käitavate igapäevaste lendude arvuga ja aastase reisijate arvuga.
- (155) Seega ulatuvad AMSi lepinguga seotud kulud ja Ryanairi reisijaga seotud täiendavad kogukulud kokku [...]* euroni ühe reisija kohta, mis annab Ryanairi tegevusega seotud täiendavaks marginaaliks, arvestades AMSi lepinguga seotud kulusid, rahuldava taseme [...]* eurot ühe reisija kohta.
- (156) Lõpuks märgib Prantsusmaa, et Marseille halduskohtu kiirmenetluse kohtunik sedastas 20. oktoobri 2009. aasta määruses, et AMSiga sõlmitud lepingus sätestatud summad on ettevõtte osutatavaid teenuseid ja rakendatud reklaamimehhanismiga hõlmatud isikute arvu silmas pidades asjakohased ning tehtud kulutuste tagasiteenimise määr on piisav.

3.9. TERMINALI MP2 ÄRIPLAAN JA TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA ARUKA ETTEVÕTJA PÕHIMÕTTE KOHALDAMINE

- (157) Prantsuse riik väidab, et turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja kriteerium on täidetud, kui lennujaama rakendatud strateegia toob kaasa positiivse majandusliku mõju lennujaama käitamise eest. Ta peab asjakohaseks võtta analüüsi aluseks mitmeaastased äriplaanid, keskendudes teatud kriteeriumidele, nagu nüüdispuhasväärtus (NPV) ja sisemine tulumäär, millega seoses viiakse läbi tundlikkuse kontroll. Seda silmas pidades tuleb lennujaama tehtud investeeringute aluseks võtta kaks põhimõtet: „tegelike“ rahavoogude arvessevõtmine ning aja väärtuse arvestamine nende rahavoogude ajakohastamise teel.
- (158) Prantsusmaa väidab, et terminali mp2 rajamise tagajärjed olid eeskätt järgmised:

- teatud kulude jagunemine kahe terminali vahel, millega vähenesid põhiterminalidega seotud kulud
- teatud investeeringute edasilükkamine, millega seotud kulud mõjutavad sisemise tulususe määra, nagu Euroopa lendude registreerimisala ning Euroopa ja rahvusvaheliste väljuvate lendude saali ehitamine.

⁽²⁹⁾ 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).

⁽³⁰⁾ Lennujaama nõukogu 15. novembri 2005. aasta istung.

- (159) Kulude jagamine ja teatud investeeringute tegemise edasilükkamine, mida uue terminali mp2 rajamine võimaldab, mõjutasid kehtestatavat tasumäära ning avaldasid mõju lisaks kõnealustele tasumääradele ka sisemise tulususe määra arvutuse jaoks kasutatavale kogukäibe.
- (160) Sellega seoses leiab Prantsusmaa, et lennujaama rakendatud lähenemisviis vastab eraettevõtja tehtavale valikule. Seega peab Prantsusmaa ekslikuks ettevõtja PwC tehtud analüüsi, milles väidetakse, et Prantsusmaa ei koostanud äriplaani, mille aluseks oleksid olnud „terminaliga mp2 seotud eeldused“, kui võrd seda mõistet kõnealune ettevõtte ei määratle. Prantsusmaa meenutab sellega seoses, et kulude jagunemine eri terminalide kasutajate vahel sõltub lennujaamas kohaldatavate diferentseeritud tasumäärade analüüsist ja mitte uue terminali kava tulususe analüüsist.

4. KOLMANDATE HUUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

4.1. AIR FRANCE

4.1.1. CCIMP-LE ANTUD INVESTEERINGUTOETUSED

- (161) Prantsusmaa väidab, et kui lennujaama taristute kaasajastamiseks antud toetustest kasusaajateks olid kõik Marseille Provence'i lennujaamas tegutsevad lennuettevõtjad, siis konkreetset terminaliga mp2 seotud investeerimistoetused võivad moonutada konkurentsi selliste lennuettevõtjate vahel, kes kasutasid mõlemat terminali.
- (162) Air France ei nõustu komisjoni menetluse algatamise otsuses väljendatud hinnanguga, mille kohaselt juurdepääs terminalile mp2 toimus võrdsetel ja mittediskrimineerivatel alustel. CCIMP otsus reserveerida see terminal ainult „punktist punkti“ toimivate lendude jaoks sundis Air France'i, kes käitab ka rahvusvahelisi lende ja tegeleb samuti ümberistuvate reisijate vedamisega, lõpetama Marseille'ist väljuvate lendude käitamise kahes terminalis, mistõttu loobus Air France terminali mp2 kasutamisest. Terminali mp2 avamine Ryanairi käitavate rahvusvaheliste lendude jaoks 2006. aasta oktoobris annab Air France'i väitel tunnistust CCIMP võimaldatavast eeliskohtlemisest kõnealusele lennuettevõtjale. Lisaks sellele meenutab Air France, et terminal mp2 pakub teenuseid vaid alla 200kohaliste lennukite jaoks, välistades seega Airbus 321 tüüpi lennukid, ning et lennuettevõtja Air Méditerranée esitas Marseille halduskohtule hagi, milles nõutakse terminali mp2 kasutuseeskirja selle sätte tunnistamist meelevaldseks ja diskrimineerivaks.
- (163) Air France väidab, et terminali mp2 kasutamiseks algselt CCIMP esitatud tingimuste ainus eesmärk tundus olevat tagada, et Air France ei saaks taotleda uue terminali kasutamist, kui võrd juhul, kui Air France oleks viinud kõik oma lennud üle terminali mp2, kus lennujaamatasude tase oli märkimisväärselt madalam, ei oleks olnud võimalik tagada lennujaama majanduslikku tasakaalu.

4.1.2. CCIMP-LE ANTUD TEGEVUSTOETUSED

- (164) Air France väidab, et riigile makstava, kuid kogu ulatuses lennujaama käitajale üleantava lennujaamatasu määr võis mitte vastata lennujaama tegelikult kantud riigi suveräänsete ülesannete täitmisega seotud kuludele ning et selle näol võis olla tegemist Marseille Provence'i lennujaama tegevuseks antud toetusega.

4.1.3. ABI, MIDA MARSEILLE PROVENCE'I LENNUJAAM ANDIS TEATUD LENNUETTEVÕTJATELE

4.1.3.1. *Vähendatud määraga reisijatasud riigisiseste lendude puhul*

- (165) Air France nõustub komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud seisukohaga, et odavlennuterminali rajamine võis vastata turunõudmistele. Samas meenutab Air France, et lennujaama käitajatel on kohustus veenduda sellise projekti tulususes.
- (166) Air France ei nõustu komisjoni väitega, mille kohaselt võib pidada tavapäraseks, et eraõiguslik lennujaama käitaja püüab saavutada suurema tasu maksmist selliste lennuettevõtjate reisijate eest, kes pakuvad suurema

mugavusastmega teenuseid ja kelle kliente iseloomustab suurem maksevõime. Air France väidab, et ta ei ole üritanud määrata kindlaks nn mugavas terminalis pakutavate teenuste kvaliteeti ja meenutab, et ta on tõstatanud küsimuse selle kohta, kas lennujaama käitajate kohaldatavaid kriteeriume uut terminali kasutavate uute odavlennuettevõtjate suhtes saab pidada tegelikult mittediskrimineerivateks. Air France väidab, et terminale pikema aja vältel kasutanud lennuettevõtjaid hakkab olemasolev taristu tihtipeale piirama. Air France leiab, et lennujaamas monopoolses seisundis olev lennujaama käitaja võib ülemääraselt tõsta sellises olukorras olevate klientide suhtes kohaldatavaid tasumäärasid, et selle abil pakkuda madalaid tasumäärasid odavlennuterminalide kasutajatele, kellel on lihtne oma käitatavaid lennuliine ühest lennujaamast teise ümber paigutada.

- (167) Air France leiab, et Marseille Provence'i lennujaamas kohaldatavad tasumäärad tulenevad sellise arvestuse alusel tehtud valikust, mille ainus loogika on soodustada terminali mp2 kasutavaid lennuettevõtjaid. Üldkulude jaotusskeem võimaldab Air France'i väitel langetada kunstlikult terminalis mp2 kohaldatavat reisijatasu määra. Air France leiab, et komisjon peaks oma põhjendusse hõlmama asjaolu, et lennujaamade näol on tegemist „põhitaristuga“ lennuettevõtjate jaoks ning et seetõttu peaks lennujaama käitav üksus kohaldama tasumäärasid, mis põhinevad osutatud teenuse maksumusel (see kohustus on samuti sätestatud direktiiviga 2009/12/EÜ).
- (168) Air France rõhutab, et talle teadaolevalt ei ole CCIMP kunagi võtnud meetet, mis seisneks tasude ülejäägi tagasimaksmises terminali mp2 reisijatasude määra tagantjärele tehtud hinnangu alusel. Air France märgib, et kui pärast 28. juuli 2009. aasta määrust peatas riiginõukogu menetlusotsusega 20 % ulatuses terminalis mp1 kohaldatud reisijatasu, ei tõstnud CCIMP samas ulatuses terminalis mp2 kehtinud reisijatasu suurust. Air France meenutab, et kuna riiginõukogu ei tühistanud terminalis mp1 kohaldatavaid tasumäärasid (27. juuni 2011. aasta otsus), siis maksti menetlusotsuse määruse alusel kinnipeetud 20 % kogu ulatuses lõppkokkuvõttes välja CCIMP-le.
- (169) Air France märgib, et oma varasemas otsuses⁽³¹⁾ jõudis komisjon järeldusele siseturuga kokkusobimatu abi andmise kohta seoses lennujaamatasude diferentseerimisega lennu sihtpunkti põhjal (riigisisesed ja rahvusvahelised lennud). Air France meenutab, et Prantsusmaa võttis meetmed, millega selline süsteem kaotati ning komisjon ei soovinud rakendada täiendavaid vajalikke meetmeid. Air France järeldab selle põhjal, et komisjoni varasem otsus muudab uue uurimise läbiviimise selle korralduse kohta mittevajalikuks.

4.1.3.2. Tasud uute lennuliinide avamise eest

- (170) Kuigi Air France nõustub sellega, et kõik lennujaamad peavad sellist lähenemisviisi rakendama, meenutab ta siiski, et lennujaama kohustus on tõestada, et ta on käitunud turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana. Sellega seoses peab ta tõendama, et meetmega saavutatakse investeringutasuvus. Eesmärk peab olema omatulude suurendamine ja mitte piirkonda külastavate turistide arvu suurendamine.
- (171) Air France lisab, et selleks, et meede oleks vastuvõetav, peab see olema läbipaistev, mittediskrimineeriv ning ajas vähenev ja piiratud, et seda ei saaks käsitleda meetmest kasusaava transpordiettevõtte tegevuskulude riikliku rahastamisena.

4.2. RYANAIR

4.2.1. CCIMP-LE ANTUD INVESTEERIMISTOETUSED

- (172) Ryanair märgib, et terminali mp2 rajamisega seotud investeringuteks antud toetus vastab turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja käitumisele.
- (173) Ryanairi väitel tuleks komisjoni analüüsis võtta arvesse terminali mp2 lennundusega mitteseotud tulusid, nagu terminaliga mp2 seotud sõidukirent, parklate kasutustasu ja müügihindade pealt tekkiv täiendav kaubanduslik tulu, mida võib hõlpsalt üle kanda põhiterminali müügihindadele, kuivõrd põhiterminal asub terminalist mp2 vähem kui minuti pikkuse jalutuskäigu kaugusel. Ryanair järeldab sellest, et terminali mp2 lennundusega mitteseotud tulud suurendavad märkimisväärselt ka põhiterminali tulusust.

⁽³¹⁾ Komisjoni 28. jaanuari 2009. aasta otsus, abi E4/2007, K(2009) 184 (lõplik)

- (174) Lennujaama sulgemine, mis oleks toonud kaasa täiendavaid kulusid (koondamistasud, heakorrastuskulud, juba tehtud investeeringutega seotud kulud), eriti olukorras kus lennujaama müügihind oleks võinud olla madal või isegi negatiivne, ei olnud 2006. aastal majanduslikult vastuvõetav alternatiivne lahendus.
- (175) Lennujaama rakendatud strateegia, mis viis reisijate arvu ja tulude suurenemisele ning lennujaama kasutamata teenindusvõimsuse vähenemisele, suurendas ühtlasi ka lennujaama turuväärtust. Ryanair märgib, et terminaliga mp2 seotud varad ja tehtud investeeringud oleksid müügi korral suurendanud lennujaama väärtust, vastupidiselt ettevõtte PwC väidetule.

4.2.2. REISIJATASUDE SUURUSE KEHTESTAMINE TERMINALI MP2 PUHUL

- (176) Ryanair märgib, et otsus terminalis mp2 kohaldatava reisijatasu suuruse kohta ei ole Stardust Marine kohtuotsuses⁽³²⁾ toodud kriteeriumide kohaselt seostatav riigiga. Ryanair rõhutab, et Prantsuse õigussüsteemis käsitletakse kaubandus-tööstuskodasid avalik-õiguslike asutuste eraldi kategooriana, mida iseloomustab riigile allumise puudumine⁽³³⁾. Ryanair ei nõustu komisjoni suhtumisega, mille kohaselt käsitatakse kõnealuseid meetmeid riigi meetmetena seoses sellega, et CCIMP on riigi järelevalve all ning meenutab, et komisjoni kohus on vaadelda igal juhul eraldi konkreetseid asjaolusid, mille alusel saab otsustada riigiga seostatavuse või selle puudumise üle.
- (177) Ryanair lisab, et CCIMP puhul ei saa Prantsusmaa olla meetmete algataja, samuti ei ole ta julgustanud lennujaama võtma vaidlusaluseid meetmeid. Ryanair väidab, et DGAC on vastupidi korduvalt tagasi lükanud CCIMP vastuvõetud tasumäärad⁽³⁴⁾.
- (178) Ryanair märgib täiendavalt, et terminalis mp2 kohaldatavad reisijatasud vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja põhimõttele. Ryanair väidab, et komisjon ei kohaldanud oma analüüsis aruka ettevõtja kriteeriumi nõuetekohaselt, vastavalt Euroopa Kohtu nõudmistele,⁽³⁵⁾ seda mitmel põhjusel.
- (179) Esiteks loobus komisjon põhimõtteliselt võrdluse tegemisest Marseille Provence'i lennujaamas kohaldatavate tasude ja turuhindade vahel. Ryanair esitas uuringu, milles tuuakse välja, et lennujaamatasude turuhinda on võimalik määratleda võrdluse alusel võrreldavates eraõiguslikes lennujaamades makstavate hindadega kogu Euroopas. Lennuettevõtja kasutab võrdlusalustena Lutoni, Eastern Midlandsi, Prestwicki ja Liverpooli lennujaamu. Ryanair väidab, et kõnealuseid lennujaamu käitatakse ilma riigiabita ja ilma avaliku sektori sekkumiseta ning et hinnad, mida Ryanair nendes lennujaamades maksab, on keskmiselt kolm korda väiksemad kui Marseille Provence'i lennujaamas makstavad hinnad. Ryanair järeldeb selle põhjal, et hind, mida ta maksab lennujaamasteenuste eest Marseille Provence'i lennujaamas ei ole madalam nende teenuste eest makstavast turuhinnast ning et kohaldatud hind ei hõlma seega riigiabi.
- (180) Teiseks on komisjon oma arvutustes võtnud arvesse tagastamatuid kulusid, selle asemel, et võtta oma analüüsi aluseks ainult marginaalsed kulud. Ryanair meenutab sellega seoses, et Marseille Provence'i lennujaam rajati 1922. aastal ning seda kasutati enne lennutranspordi konkurentsile avamist eeskätt riigi rahastatud piirkondliku lennutranspordi jaoks avaliku teenuse kujul ning samuti baaslennujaamana metsatulekahjude vastase võitlusega seotud lennukite jaoks. Ryanair lisab, et seoses reisijate arvu vähenemisega ajavahemikul 2001–2003 käivitas lennujaam strateegia, millega avati lennujaam odavlennuettevõtjatele ja mis sisaldas spetsiaalselt selliseks kasutuseks ettenähtud terminali. Ryanair meenutab, et mitme aasta vältel hõlmasid tema käitatud lennud enam kui 40 % terminali mp2 lendude mahust. Ryanair väidab, et piirkondlikud lennujaamad on lennuettevõtjate jaoks väheatraktiivsed, seega võivad lennuettevõtjad eeldada, et lennujaamaga peetavatel läbirääkimistel saavutatakse madalad tasumäärad, eriti kui lennuettevõtja võimaldab lennujaamal märkimisväärselt suurendada reisijate arvu. Ryanair meenutab, et komisjon on abi olemasolu väljaselgitamisel kohustatud võtma arvesse olukorda ajajärgul, kui meede sellest kasu saajate suhtes kehtestati. Ryanair väidab, et vaadeldaval juhul võis lennujaama käitaja ajal, kui Ryanair alustas tegevust Marseille Provence'i lennujaamas, ning võttes arvesse lennuettevõtja võetud lepingulisi kohustusi seoses veetavate reisijate arvuga, õiguspäraselt eeldada reisijate arvu olulist suurenemist tänu Ryanairi kohalolekule lennujaamas. Ryanair väidab, et alakoormusega väikeste piirkondlike lennujaamade olukord oli

⁽³²⁾ Euroopa Kohtu otsus, 16. mai 2002, kohtuasi C-482/99, Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 2002, lk I-4397.

⁽³³⁾ Ryanair toob selle väite toetuseks riiginõukogu 16. juuni 1992. aasta arvamuse nr 351 654.

⁽³⁴⁾ Ryanair osutab sellega seoses menetluse algatamise otsuse sätetele, mis hõlmavad CCIMP poolt seoses tagasiulatuvate tasumäärade kohaldamisega tehtud väljamaksete hüvitamata jätmist, Prantsusmaa korduvaid nõudmisi riigisisestest lendude suhtes kohaldavate soodustuste lõpetamiseks ja CCIMP ilma Prantsusmaa eelneva nõusolekuta kohaldatud turundusabi.

⁽³⁵⁾ Ryanair osutab 17. detsembri 2008. aasta Üldkohtu otsusele T-196/04, Ryanair vs. komisjon.

erinev sellest olukorrast, mida Euroopa Kohus käsitles Charleroi kohtuotsuses, ning kui eeldada, et kulupõhine analüüs on selliste lennujaamade suhtes kohaldatav, tuleb seda meetodikat kohandada. Üksnes Ryanairiga sõlmitud lepingutest tulenevate marginaalsete kulude ja tulude arvessevõtmine vastab täies ulatuses turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja käitumisele. Ryanair lisab, et enne Ryanairi saabumist tehtud investeeringutega seotud kulud ja fikseeritud käitamiskulud ei tuleks arvesse võtta. Ryanair lisab, et lennujaama üldine kasumlik või kahjumlik seisund ei ole asjakohane alus lennuettevõtjale antava abi olemasolu kindlaksmääramisel.

- (181) Ryanair väidab, et komisjoni tehtud kulude analüüs turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse kontrollimiseks on ekslik, sest selle puhul ei võeta arvesse terminalis mp2 kohaldatavat teenuste taset, mis on madalam kui lennuettevõtjatele tavapäraselt pakutav teenuste tase ning vastab seega kehtestatud tasude määrale. Ryanair väidab, et terminal mp2 võimaldab kasutada vaid põhitaristut⁽³⁶⁾ ja selle arvestuslik pind ühe reisija kohta on märkimisväärselt väiksem kui põhiterminalis (vastavalt 1,66 m² ja 6,06 m²). Ryanair leiab, et odavlennuettevõtjad ei peaks maksma tasusid selliste teenuste eest, mida nad ei kasuta või kasutavad märkimisväärselt väiksemas ulatuses kui tavapärased lennuettevõtjad⁽³⁷⁾. Ryanair meenutab, et ta kohaldab pagasitasusid, millega innustatakse reisijaid mitte kasutama registreeritud pagasit ning mille tulemusena vaid 1/3 Ryanairi reisijatest kasutab registreeritud pagasit. Lisaks sellele viivad Ryanairi reisijad ise oma pagasi registreerimisletist kontrollimispunkti ning ei kasuta selleks lennujaama taristut. Ühtlasi toob Ryanair võrdlusena välja, et Air France kasutab suuremal määral lennukite maapealse käitlemise teenuseid seoses pagasi üleandmisega lennujaamas.
- (182) Ryanair väidab, et ta kasutab kõige suuremaid lennukeid Marseille Provence'i lennujaamas, mis võimaldab lennujaamal vältida kulusid, mis tulenevad väiksemate lennukite kasutamisest reisijate veo puhul. Ryanair rõhutab, et tema tegevus põhineb 25 minuti pikkusel tagasilennuks valmistumise ajal, samas kui tavapäraste lennuettevõtjate, nagu Air France puhul, ulatub see aeg 45–60 minutini. Väiksem tagasilennuks valmistumise aeg võimaldab piirata lennukite ja reisijate lennujaama pinna kasutamise kestust. Ryanair meenutab, et terminali mp2 kasutamise kriteeriumid hõlmavad muu hulgas nõudmist kasutada C-tüüpi lennukeid, milles võib olla kuni 200 istekohta ja mis saavad kasutada piiratud tagasilennuks valmistumise aega.
- (183) Ja lõpuks suhtub Ryanair kriitiliselt sellesse, et komisjon ei võta oma otsuses arvesse Ryanairi positiivset mõju lennujaamale, sealhulgas asjaolu, et taristu väärtus suureneb selle aktiivsel kasutamisel, võttes arvesse lennujaama esimeste lennuliinide käitamisega seotud ohte. Lisaks sellele väidab Ryanair, et lennuettevõtja tegutsemine lennujaamas avaldab positiivset mõju reisijate arvu suurenemise näol, mis võimaldab edendada kaubandustegevusega seotud taristut ja lennujaama suunduvat transporti, mis omakorda suurendab taas lennujaama atraktiivsust. Ryanair rõhutab, et ta on võtnud lepingulise kohustuse vedada lähtuvalt Marseille lennujaamast teatavat arvu reisijaid, mis toob kaasa eespool osutatud positiivse mõju, millest annab ühelt poolt tunnistust reisijate arvu suurenemine lennujaamas ja eeskätt terminalis mp2 ning teiselt poolt lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate arvu suurenemine. Lisaks sellele rõhutab Ryanair, et selline võetud kohustus suurendab lennuettevõtja jaoks lennuliini käitamisega seotud üldist riski ning seetõttu põhjendab asjaolu, et lennujaam võib nõustuda investeeringu tagasiteenimise madalama määraga kui see määr, mida ta oleks eeldanud juhul, kui asjaomaseid kohustusi ei oleks võetud.
- (184) Ryanair kutsub komisjoni üles kohaldama oma analüüsi puhul „ühe kassa“ põhimõtet, mille puhul võetakse arvesse kõiki lennundusega seotud tulusid ja kaubanduslikke tulusid, mis on seotud lennuettevõtja tegevusega lennujaamas. Ryanair märgib sellega seoses, et ta veab rohkem reisijaid ühe lennu kohta kui Air France ning et tema käitatavad lennud on „punktist punkti“ lennud, mille puhul on reisijad tema hinnangul enamal määral valmis tekitama kaubanduslikke tulusid kui transiitreisijad. Ryanair rõhutab, et alates tema tegevuse algusest Marseille Provence'i lennujaamas on terminalis mp2 alustanud tegevust mitmed kaubandusettevõtjad ja sõidukite rendiettevõtjad ning et nende tegevusest tulenevad lennundusega mitteseotud tulud suurendavad kõnealuse terminali tulust.
- (185) Ryanair märgib lõpuks, et asjaolu, et terminalis mp2 kohaldatavad tasud vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja kriteeriumile, näitab, et Ryanairile ei anta edasi lennujaama haldaja saadud riigi ressursse. Kui peaks leidma tõendamist lennujaamale abi andmine, ei nõustu Ryanair sellega, et tema on selle abi lõppsaaja.

⁽³⁶⁾ Ryanair meenutab, et terminal mp2 ei hõlma selliseid komponente, nagu kulukas marmorvooderdis, ripplaed, lennukile mineku punktide kohal asuvad monitorid, vahendid pagasi transportimiseks peasaali, pagasikärud, ootesaalid, infopunktid, eskalaatorid ja liikurteed ning teleskoopväravad lennukile peale- ja mahaminemiseks.

⁽³⁷⁾ Selle väite kinnituseks nimetab Ryanair 27. mai 2011. aasta otsust CAA UK, mis hõlmas Ryanairi kaebust diskrimineerivalt kohaldatud tasu kohta Gatwicki lennujaamas.

- (186) Seejärel väidab Ryanair, et terminalis mp2 kohaldatavad tasud ei ole mingil juhul valikulised, sest komisjon ei ole tõendanud, et Ryanairile oleks pakutud soodsamaid tingimusi kui teistele Marseille lennujaamas tegutsevatele lennuettevõtjatele. Ryanair rõhutab, et valikulisuse järeldamiseks ei saa pidada piisavaks asjaolu, et eri lennuettevõtjate suhtes kohaldatakse erineva määraga tasusid, vaid et komisjon peaks võtma arvesse igale lennuettevõtjale lennujaama osutatud teenuseid ning iga lennuettevõtja avaldatavat positiivset mõju ja tekitatavaid lennundusega mitteseotud tulusid. Ryanair meenutab, et tema ärimudeli tõttu veab ta ühe lennu kohta rohkem reisijaid kui teised lennuettevõtjad ning et kokkuhoid, mida lennujaam sellest mastaabiefekti tõttu saab, peab kajastuma Ryanairi suhtes kohaldatud tasude määras.
- (187) Lõpuks väidab Ryanair, et tasumäärade diferentseerimise näol riigisiseste ja rahvusvaheliste lendude vahel on tegemist diskrimineerimisega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 102 alusel, kuivõrd see tuleneb lennujaama otsusest, kellel on taristule juurdepääsu tagamisel monopoolne seisund. Ryanair väidab, et reisijatele osutatud teenused ei ole põhimõtteliselt erinevad sõltuvalt lennu sihtpunktist (kohalik, riigisisene või rahvusvaheline lend) ning et reisijate dokumentide kontrollimine kuulub riigi suveräänsete ülesannete hulka ning seda ei peaks seetõttu rahastatama lennujaamatasude arvelt. Ryanair väljendab kahetsust seoses sellega, et Prantsusmaa ei laiendanud riigisiseste lendude ja Schengeni ala lendude diferentseerimise kohta võetud seisukohta väljapoole Schengeni ala suunatud lendudele, mille puhul kohaldatakse põhiterminalis 56 % võrra suuremat tasumäära. Ryanair väidab samuti, et kõnealuse diferentseerimismehhanismi näol on tegemist riigiabiga. Ryanair rõhutab, et Air France ja tema tütarettevõtjad käitavad suuremat osa riigisisestest lendudest ja saavad seega tasumäärade diferentseerimise mehhanismist kasu. Sellega seoses palub Ryanair komisjonil hõlmata käesoleva uurimismenetluse objektide hulka Air France'ile antav eelis, mis tuleneb Schengeni ala lendude ja Schengeni ala väliste lendude tasude diferentseerimisest, mis võimaldaks Ryanairil nõuda kahjutasude ja intresside maksmist Prantsusmaa õigussüsteemi vahendusel.
- (188) Ryanair esitas täiendavat teavet AMSi kohta ja seoses komisjoni tehtava analüüsiga. Ryanair märgib, et AMSi lepinguga seotud abi olemasolu tuleks hinnata teistest meetmetest eraldi. Samas, kui komisjon peaks otsustama seda hinnata koos Ryanairile lennujaamas pakutavate tingimustega, leiab Ryanair, et rakendada tuleks majandusanalüüsi ja leiab, et selle alusel tuleks AMSi lepingut pidada lennujaama jaoks lühiajalises perspektiivis kasumlikuks.

4.3. CCIMP

4.3.1. CCIMP-LE ANTUD INVESTEERINGUTOETUSED

- (189) CCIMP nõustub Prantsusmaa väidetega, mille kohaselt aegunud toetusi ja mittemajandusliku tegevuse rahastamiseks antud toetusi ei saa käsitada riigiabina. Igal juhul ei saa riiklikku rahastamist, mis toimus enne 2005. aasta suuniste jõustumist käsitada riigiabina 1994. aasta teatise alusel. Täiendavalt väidab CCIMP, et riigiabi hõlmavad toetused on eeskätt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivad. CCIMP nõustub Prantsusmaa seisukohtadega, mille kohaselt vaadeldavad abimeetmed on kooskõlas suunistega sätestatud tingimustega, eeskätt proportsionaalsuse ja abi vajalikkuse tingimustega.
- (190) CCIMP rõhutab uue terminali otsest ja kaudset majanduslikku mõju Marseille piirkonna jaoks ja selle olulist rolli kesklennujaamades ummikute vältimisel, Euroopa territoriaalse ühtsuse ja ülekoormusohuga kokkupuutuvate lennujaamade teenindussuutlikkuse jaoks ⁽³⁸⁾.
- (191) CCIMP leiab, et uue terminali rajamine oli hädavajalik selleks, et võimaldada odavlennuettevõtjate tegevuse alustamist, kes kasutavad harva tavapäraselt taristut, mille omadused ei vasta nende majandusmudelile. CCIMP meenutab, et ainult odavlennuterminali rajamine võimaldas teataval määral vastata odavlennuettevõtjate nõudmistele lennujaamatasude määra osas, säilitades vastavuse läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise tingimustele.

4.3.2. CCIMP-LE ANTUD TEGEVUSTOETUSED

- (192) Nõustudes Prantsusmaa esitatud märkustega, täpsustab CCIMP, et kokku [...] miljoni euro suurused rahavood hõlmavad lennujaama üldtalitusele tehtud makseid osutatud teenuste eest. CCIMP rõhutab, et CCI ei andnud Marseille Provence'i lennujaamale üle mingeid rahalisi vahendeid. Ta meenutab, et Marseille Provence'i lennujaam maksab samalaadselt kõigi teiste piirkonnas tegutsevate ettevõtetega kaubandus-tööstuskodade kulude katmiseks kehtestatud tasu, mille summa 2010. aastal ulatus 213 553 euroni.

⁽³⁸⁾ Vt joonealune märkus 18.

4.3.3. REISIJATASUDE SUURUSE KEHTESTAMINE TERMINALI MP2 PUHUL

- (193) CCIMP meenutab, et odavlennuterminal mp2 pakub lihtsustatud tasemega teenuseid ja võimaldab kohaldada diferentseeritud tasumäärasid ning kinnitab, et kõnealuste tasumäärade kindlaksmääramisel võeti arvesse kõiki kulusid. CCIMP järeltab selle põhjal, et Marseille Provence'i lennujaam kasutas ka aruka ettevõtja kriteeriumi selleks, et põhjendada diferentseeritud tasude kohaldamist mõlemas terminalis.
- (194) CCIMP leiab, et nn hinnanguline meetod, mida kasutati terminali mp2 tulumäära arvutamiseks, on ainus meetod, mis võimaldab võtta arvesse lennuettevõtja üleminekut ühest terminalist teise, seejuures saavutatakse asjaomaste kulude stabiilsusest tingitud mastaabiefekti tõttu kokkuvõid ning kulude jagunemine terminalide vahel vähendab põhiterminaliga seotud kulusid. CCIMP meenutab, et terminali mp2 rajamise tulemusena jagati teatud kulud kahe terminali vahel, et vähendada tasu suurust põhiterminalis ning lükata edasi teatud investeeringute tegemine (Euroopa lendude registreerimisala ning Euroopa ja rahvusvaheliste väljuvate lendude saali ehitamise edasilükkamine).

4.3.4. STIMULEERIMISMEETMED UUTE LENNULIINIDE AVAMISEKS

- (195) CCIMP teatab, et ta rakendas arengukava, mille eesmärk oli lennujaama külastatavuse suurendamine eeskätt uute lennuliinide avamise teel. CCIMP väitel võeti stimuleerimismeetmed selle eesmärgi saavutamiseks, vastavalt lennujaamade käitajate tavapärasele käitumisele, nagu seda sedastas ka komisjon Manchesteri lennujaamaga seotud otsuses⁽³⁹⁾. Rakendatud korda tuleb CCIMP väitel vaadelda äritegevusena, mis ei hõlma mingit abi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 kohaselt, kuna tegemist on avatud korraga, mida kohaldatakse mittediskrimineerivalt ning mille kehtivus on objektiivsete kriteeriumide alusel ajaliselt piiratud.
- (196) CCIMP väidab, et abi olemasolu tuleb välistada, kuivõrd tavapärestes turutingimustes tegutsev arukas ettevõtja oleks pidanud sekkuma samades tingimustes. CCIMP väidab, et vastuvõetud tasumäära muudatusi tuleb käsitleda lennujaama tulususe maksimeerimise perspektiivi silmas pidades ning et need põhinevad äriplaanel, mis on toodud Cocoéco 14. septembri 2009. aasta koosoleku ettevalmistavas dokumendis. Selle uuringu ajakohastamine, nagu seda on selgitatud Prantsusmaa esitatud vastuses, kinnitab meetmete tulusust.
- (197) CCIMP lisab, et võttes arvesse tavapäraseid turumeetmeid, millest lähtuvalt ettevõtte tegevust tuleb hinnata, tuleb otsustada, et kohaldatud kord oli arukas.

4.3.5. TURUNDUSABI – AMSIGA SÕLMITUD LEPING

- (198) CCIMP väidab, et ta käitis AMSiga lepingut sõlmides turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana. Ta täpsustab, et võttes arvesse kõnealuses majandussektoris väljakujunenud tavaid maksis ta osutatud teenuste eest ilmselt proportsionaalset ja mõistlikku hinda ning ei pea asjakohaseks Air France'i esitatud uuringut, milles käsitletakse ainult üldisi veebisaitide. CCIMP meenutab, et seevastu Ryanairi veebisaidil toodud materjalid on suunatud laialdasele interneti kaudu lennupileteid ostvale kogukonnale.
- (199) CCIMP täpsustab, et kuivõrd eesmärk oli suurendada terminali mp2 reisijate arvu ja konkreetsemalt suure ostujõuga rahvusvaheliste reisijate arvu, võis asjakohaseks pidada üksnes selgelt eesmärgistatud reklaamitoiminguid. CCIMP väitel pakkus üksnes Ryanair maksimaalselt nähtavat ja tõhusat reklaamivõimalust.
- (200) CCIMP meenutab, et AMSi lepingu aastakulu, jagatuna veetud reisijate arvuga, oli 2010. aastal suurusjärgus [...] eurot.

⁽³⁹⁾ Komisjoni otsus, 14. juuni 1999, Manchesteri lennujaam, NN 109/98.

4.4. EUROOPA LENNUETTEVÕTJATE ÜHENDUS

4.4.1. CCIMP-LE ANTUD TOETUSED

- (201) Association of European Airlines (AEA) meenutab, et ta toetab kõiki piirkondlikku arengut soodustavaid meetmeid, kuid leiab, et väikestele piirkondlikele lennujaamadele antud toetused ei või kahjustada konkurentsi. Lennundussektorit tuleks AEA arvates vaadelda sellise majandussektorina, kus kõik sekkumised, nii regulatiivsed kui majanduslikud, võivad kaasa tuua konkurentsi kahjustamist. Väikestele piirkondlikele lennujaamadele antud toetused on vastuvõetavad vaid sedavõrd, kui võrd needest kasusaajateks on ilma diskrimineerimiseta kõik kasutajad ning kui võrd need toetused ei tekita konkurentsihäireid samas teeninduspiirkonnas asuvate lennujaamade vahel.
- (202) AEA märgib, et ta peab vajalikuks kogu lennundussektorit hõlmava üleeuroopalise piirava raamistiku vastuvõtmist, mis võimaldaks vältida kontrollimatute toetuste andmist ja tagaks majandusettevõtjate vahel toimiva konkurentsiraamistiku. See raamistik peaks põhinema taristutoetuste vaatlusel, sõltuvalt taristu kasutusnõudlusest, ja ei peaks soodustama lennuliikluse ümberpaiknemist sellistesse piirkondadesse, kus nõudluse dünaamika on väike.

4.4.2. TERMINALI MP2 TASUMÄÄRADE DIFERENTSEERIMINE

- (203) AEA toetab seisukohta, mille kohaselt lennujaam võib diferentseerida oma taristut sõltuvalt kasutajatele pakutavatest teenustest. AEA märgib samas, et sellisel juhul peab lennujaam tasude suuruse arvutamisel järgima läbipaistvuse ja tasude suuruse kuludele vastavuse põhimõtteid. Konkreetselt väidab AEA, et tuleb eristada ühelt poolt ühitaristu kasutamise seotud kulusid ja teiselt poolt spetsiifilise taristu kasutamise seotud kulusid. AEA väitel peaksid kõik lennuettevõtjad maksma sama tasumäära keske taristu kasutamise eest (lennurajad, parklad, lennuohutusega seotud sisseade, turvakontroll, pagasikäitlussüsteemid, keskkonnatasud ja vajaduse korral tasud müra tekitamise eest). Terminalitasud ja maapealse käitluse tasud võivad eri terminalide puhul olla erinevad, sõltuvalt lennuettevõtjatele pakutavate teenuste kvaliteedist ning nende suurus tuleb kindlaks määrata lähtuvalt kantud kuludest.
- (204) AEA leiab samuti, et juurdepääs piiratud teenuseid pakkuvatele terminalidele ei peaks olema piiratud odavlennuettevõtjatega, vaid need terminalid peaksid olema avatud diskrimineerimist välistavalt kõikidele lennuettevõtjatele.
- (205) AEA rõhutab, et olemaks kindel, et samas lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate vahelist konkurentsi ei kahjustata, ei või lennujaama haldajad tõsta tasusid peaterminalis selleks, et hüvitada piiratud teenuseid pakkuva terminaliga seotud kulusid.

4.4.3. STARDIABI

- (206) AEA väidab, et tegelikud kasusaajad sellisest abist on lennuettevõtjad ning piirkondlikud lennujaamad on sellest abist kasusaajad vaid kaudselt. AEA leiab, et sellist abi ei peaks andma seoses lennuliinidega, mida on juba käitanud mõni teine lennuettevõtja. AEA väitel ei saa lennuliini käsitada uue lennuliinina, kui samalaadset lennuliini on juba käitatud samas teeninduspiirkonnas asuvas lennujaamas. AEA täpsustab, et ideaaljuhul tuleks samas teeninduspiirkonnas asuvate lennujaamadena käsitada lennujaamasid, mille vahemaa on väiksem kui 100 km või mis asuvad teineteisest vähem kui 120 minuti pikkuse kiirrongisõidu kaugusel.
- (207) AEA on seisukohal, et kolm aastat on stardiabi andmise jaoks erakordselt pikk periood. AEA märgib, et lennuliini elujõulisus saab ilmseks juba mõne kuu jooksul, maksimaalselt ühe aasta jooksul. AEA rõhutab, et abi ei peaks katma korduvaid tegevuskulusid, nagu seadmete kulum, seadmete rentimise maksumus või lennujaamataristu kasutamine.
- (208) Stardiabi ei tohiks AEA arvates ühendada sama lennuliini käitamiseks antavate teiste abidega. AEA väidab, et vedaja suhtes, kes ei järgi lepingulisi kohustusi, tuleks rakendada sanktsioonimehhanisme. AEA rõhutab, et lennundussektoris antav abi peab alati olema piirav ning selle andmine tuleks otsustada igal üksikjuhul eraldi.

- (209) AEA väidab, et abi võib anda üksnes läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse alusel. Stardiabi andmise tingimused tuleks avaldada *Euroopa Liidu Teatajas*. Lisaks sellele väidab AEA, et igasugusest kohaliku omavalitsus- või piirkondliku lennujaama antud rahalisest toetusest tuleks teatada asjaomasele liikmesriigile hiljemalt kolm kuud enne meetme jõustumisest, et liikmesriik saaks otsustada meetmest Euroopa Komisjonile teatamise vajaduse üle. AEA leiab, et teatatud abi korral tuleb kohalikele omavalitsusasutustele meenutada, et mis tahes abi andmisel enne selle kohta Euroopa Komisjonilt heakskiidu saamist on tegemist ebaseadusliku abiga.

4.5. AIRPORT MARKETING SERVICES

- (210) AMS väidab esmalt, et otsus sõlmida 19. mai 2006. aasta leping ei ole seostatav Prantsuse riigiga. AMS väidab, et isegi kui Cocoéco vahendusel riigiga konsulteerimine enne lennujaamamaksude üle otsuse tegemist on asjakohane märk nende otsuste riigiga seostamiseks, ei kehti see põhjendus turundusteenuste ostmise lepinguga seotud otsuse puhul. AMS väidab, et turundusteenuste ostmine ei ole mingil viisil seotud kohaldatavate lennujaamatasude kohta tehtava otsusega ning see ei erine mis tahes reklaamipinna ostmisest. AMS meenutab lisaks sellele, et komisjoni analüüsis toodud üldine kriteerium, mille alusel määratakse kindlaks kaubandus-tööstuskoja otsuste riigiga seostatavus, ei ole piisav seoses Stardust Marine kohtuotsuses⁽⁴⁰⁾ toodud nõuetega.
- (211) Seejärel väidab AMS, et turundusteenuste ostulepingu sõlmimine on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja käitumisega. AMS rõhutab, et kõnealune leping on samalaadne eralennujaamadega, nagu Liverpooli või Oslo Rygge lennujaam, sõlmitud lepingutega, kelle puhul ei ole kahtlust, et nad käitusid turumajanduse tingimustes tegutsevate arukate ettevõtjatena. AMS täpsustab, et tema tegevus ei hõlma mingit diskrimineerimist riiklike ja eraõiguslike lennujaamade vahel ning et kohaldatavad tasumäärad on avalikud ja hõlpsalt leitavad tema veebisaidil.
- (212) Täiendavalt väidab AMS, et kohaldatavad tasumäärad vastavad turuhindadele. AMS täpsustab, et tasumäärad määrati kindlaks 2004. aastal WPP tütarettevõtja Mindshare tehtud uuringu alusel, tegemist on turundusteenuseid pakkuva ettevõttega ja uuringu tellija oli Ryanair. AMS täpsustab, et tema partnerettevõtjad, nagu Hertz ja NeedaHotel ostavad veebisaidil olemasolevat reklaamiruumi oma teenuste reklaamimiseks ning et nende ettevõtjatega sõlmitud lepingud võimaldavad täpselt määratleda turuhinda. AMS väidab lõpuks, et ta on Ryanairi veebisaidil avaldatava reklaami jaoks töötanud välja hinnapakumise, mis põhineb online reklaami avaldamise tavapärasel arvutusmeetodil. Hinnad määratakse kindlaks lähtuvalt tuhande „trükilehekülje“ avaldamisega seotud kuludest ning külastuste sageduse alusel määratakse kindlaks hinnavaheemik enamiku pakutud reklaamipindade jaoks.
- (213) AMS märgib, et Air France esitas võrdluse AMSi lepingu allkirjastamise ajal, st 2006. aastal tehtud hinnapakumise, ja Viamichelini 2011. aastal tehtud hinnapakumise vahel, samas kui Marseille Provence'i lennujaama tehtud võrdlus põhines asjakohaselt Viamichelini 2006. aasta hinnapakumisel. Võttes arvesse asjaolu, et turundusteenuste hinnapakumised muutuvad keskmiselt iga 6 aasta järel, leiab AMS, et Air France'i esitatud võrdlused ei ole asjakohased.
- (214) AMS väidab, et Marseille Provence'i lennujaamale pakuti kaubanduslikult eriti soodsaid tingimusi. Sellega seoses meenutab AMS, et hinnad külmutati ajavahemikul 2006–2011 Ryanairi veebisaidi külastajate arvu alusel 2005. aasta aprillis, samas kui tegelikult kõnealune arv suurenes 0,65 miljonilt külastuselt päevas 2005. aastal 1,2 miljoni külastuseni päevas 2011. aastal. Lisaks sellele külmutati e-posti sõnuminimekirjade (mailing list) saajate arv 2005. aasta aprillis registreeritud arvu peal, samas kui kõnealune arv suurenes tegelikult 1,2 miljonilt 2,6 miljonile. AMS rõhutab, et Air France ei võtnud tehtud võrdluse puhul arvesse tegureid, mis olid seotud külastuste arvuga, mille tulemusena on saadud tulemus vigane.
- (215) AMS meenutab, et Viamichelini veebisaidi külastajate arv on väiksem kui Ryanairi oma ning et see veebisait ei ole eriti tuntud väljaspool Prantsusmaad. AMS leiab, et see veebisait ei ole kohane lennujaama tutvustamiseks üleeuroopalisel tasandil ning seda väidet toetab ka asjaolu, et mitte ükski lennujaam ei ole tänaseni selle veebisaidi teenuseid kasutanud. AMS rõhutab, et Lonely Planeti veebisaidi näol on tegemist Euroopas vähetuntud Austraalia saidiga, mille kasutajate arv on märkimisväärselt väiksem Ryanairi veebisaidi kasutajate arvust. Lõpuks rõhutab AMS, et veebisaidid, mis ei ole seotud lennuettevõtjatega, ei ole kohased, kuna need ei võimalda kasutajal asuda

⁽⁴⁰⁾ Euroopa Kohtu otsus, 16. mai 2002, Prantsusmaa vs. komisjon, C-482/99, EKL lk I- 04397, punktid 52 ja 58.

kohe tegelema lennupiletite broneerimisega. AMS leiab, et reklaamiteenuste hinnad Air France'i, British Airways ja Expedia veebisaitidel on kõrgemad kui Ryanairi saidil pakutavate teenuste hinnad, vaatamata sellele, et nimetatud ettevõtete veebisaitide külastatavus on väiksem.

- (216) AMS ei nõustu ühtlasi väitega, et Ryanair sundis Marseille lennujaama sõlmima vastavat turundusteenuste lepingut. AMS väidab, et tema huvides ei ole kehtestada piiranguid reklaamiruumi müügile Ryanairi veebisaidil, mille näol on tegemist piiratud ressursiga, millele on suur nõudlus.
- (217) AMS väidab, et reklaamilinkide avaldamine Ryanairi veebisaidil tõmbab lennujaamade haldajate ja omanike tähelepanu ning – andes tunnistust heas seisukorras ettevõttest ja sellega seotud lennundusega mitteseotud tuludest – suurendab lennujaama väärtust võimalike ostjate jaoks.
- (218) AMS kinnitab, et komisjon tunnistas Bratislava otsuses turundusteenuste väärtust ⁽⁴¹⁾.
- (219) AMS väidab lõpuks, et 2005. aasta suuniseid ei saa kohaldada lennujaama ja turundusteenuste osutajate vahelistele suhetele.

5. PRANTSUSMAA KOMMENTAARID HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

- (220) Oma kommentaarides kolmandate isikute märkuste kohta väidab Prantsusmaa, et Air France'i märkused sisaldavad mitmeid alusetuid süüdistusi.
- (221) Prantsusmaa meenutab, et juurdepääs terminalile mp2 toimub erinevalt Air France'i väidetule võrdsetel ja mittediskrimineerivatel alustel.
- (222) Prantsusmaa täpsustab, et Marseille Provence'i lennujaamale ei saa ette heita, et ta ei seostanud terminali mp2 avamist Schengeni ruumist väljapoole toimuvate lendudega, mis käivitati alles pärast avatud taeva lepingu sõlmimist Maroko ja Euroopa Liidu vahel 29. detsembril 2006. Prantsusmaa meenutab, et reisijate arvu arenguperspektiive käsitlevad uuringud hõlmasid selle ajani peaaesjalikult Schengeni ruumi siseseid arenguid ning et seetõttu ei nähtud terminali mp2 rajamisel esialgu ette spetsiaalset taristut piirikontrolli jaoks, mille näol oleks olnud tegemist täiendava mittevajaliku kuluga. Prantsusmaa rõhutab samuti, et Air France, kes väidab, et võimaluse puudumine rahvusvaheliste lendude käitamiseks terminalis mp2 on nähtud ette spetsiaalselt selleks, et takistada temale juurdepääsu kõnealusele terminalile, ei kasuta seda terminali tänaseni, vaatamata selle avamisele rahvusvahelistele lendudele.
- (223) Prantsusmaa meenutab, et terminalile mp2 juurdepääsu tingimused on põhjendatavad lennujaama kehtestatud objektiivsete mugavuse ja lennuohutusega seotud teguritega, nagu näiteks lennukile mineku ala piiratud suurus. Prantsusmaa rõhutab, et hagi, mille Air Méditerranée esitas Marseille halduskohtusse seoses terminalile mp2 juurdepääsuga, lükkas kõnealune õiguskaitseorgan tagasi ⁽⁴²⁾.
- (224) Prantsusmaa ei nõustu Air France'i seisukohaga, mille kohaselt ei oleks terminali mp2 tegevus saavutanud majanduslikku tasakaalu, kui Air France oleks kogu oma tegevuse suunanud ümber sellisesse terminali, kus tasude suurus on märkimisväärselt väiksem kui põhiterminalis kehtinud tasude suurus. Prantsusmaa väitel on see väide vastuoluline seetõttu, et lennujaam hõlmas oma esialgsesse äriplaani eelduse, mille kohaselt Air France'i „La Navette“ lennud viiakse üle terminali mp2. Prantsusmaa on seisukohal, et Air France ei ole tegelikult rahul terminali mp2 teenuste tasemega, mis ei vasta tema klientide ootustele. Prantsusmaa meenutab sellega seoses, et lennujaamasteenuste ja iga konkreetse teenusega seotud tasude suuruse diferentseerimine on Euroopa ja riiklike õigusaktidega lubatud.
- (225) Prantsusmaa meenutab lõpuks, et riiginõukogu ei vaidlustanud oma 26. juuli 2011. aasta otsuses terminalide mp1 ja mp2 vahelist kulude jaotamise meetodit, vaid kinnitas terminali mp1 tasumäärade kohta, et need on

⁽⁴¹⁾ Otsuse 2011/60/EL põhjendus 114.

⁽⁴²⁾ Marseille halduskohtu kiirmenetluse kohtuniku 17. märtsi 2011. aasta korraldus nr 1101332, millega kohus sedastab, et olukord ei ole seotud nii tõsise ja vahetu avaliku huvi riivega, et oleks alust käsitada seda kiireloomulise olukorrana; lükkab peatamisaotluse tagasi; jätab hagi ootama sisulist lahendust.

kindlaks määratud „konkreetsed raamatupidamisandmeid hõlmavate uuringutega põhjendatud arvutusmeetodi“ abil. Prantsusmaa ei nõustu Air France'i märkusega, mille kohaselt CCIMP oleks pidanud tõstma terminali mp2 reisijatasu määra pärast 28. juuli 2009. aasta menetlusotsust, kuna puudus sisuline otsus, ning meenutab, et lennujaam muutis märkimisväärselt tasude struktuuri pärast 26. juuli 2011. aasta otsust.

6. CCIMP KASUKS VÕETUD MEETMETE HINNANG – ABI OLEMASOLU

6.1. VÕIMALIKU ABI OLEMASOLU CCIMP-LE ANTUD INVESTEERIMISTOETUSTE PUHUL

- (226) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt kohaldatakse riigiabieskirju üksnes juhul, kui abisaaja on „ettevõtja“. Euroopa Liidu Kohus on määratlenud ettevõtjaid sõltumata nende õiguslikust seisundist ja nende rahastamise viisist järjekindlalt majandustegevusega tegelevate üksustena⁽⁴³⁾. Majandustegevus on igasugune tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises teataval turul⁽⁴⁴⁾. Tegevuse majanduslik olemus ei sõltu sellest, kas tegevusega teenitakse kasumit⁽⁴⁵⁾.
- (227) Lennuettevõtjate tegevuse näol, mis seisneb veoteenuste osutamises reisijatele ja/või ettevõtjatele, on tegemist majandustegevusega. Kohtuasjas „Pariisi lennujaamad (Aéroports de Paris)“ sedastas Euroopa Kohus, et ka lennujaamade käitamine, mis seisneb lennujaamateenuste osutamises lennuettevõtjatele ja erinevatele teenusepakujatele, kujutab endast majandustegevust. Üldkohus kinnitas oma otsuses Leipzigi/Halle lennujaama käsitlevas kohtuasjas, et lennujaama käitamine on majandustegevus ja lennujaama taristu rajamine on selle lahutamatu osa.
- (228) Varasemate rahastamismeetmete osas ei luba lennundussektori turujõudude järkjärguline areng kindlaks määrata täpset kuupäeva, alates millest oleks tulnud lennujaama käitamist kahtlusteta pidada majandustegevuseks. Samas tunnistas Üldkohus, et lennujaamade tegevuse laad on muutunud. Otsuses „Leipzig-Halle lennujaam“ sedastas Üldkohus, et alates 2000. aastast ei ole enam põhjust välistada riigiabiga seotud sätete kohaldamist lennujaamataristu suhtes. Seetõttu tuleb alates „Aéroports de Paris“ kohtuotsusest (12. detsember 2000) käsitada lennujaamataristu kasutamist ja rajamist riigiabi kontrolli kohaldamisalasse kuuluva valdkonnana.
- (229) Seevastu enne otsust kohtuasjas „Aéroports de Paris“ võisid riigiasutused õiguspäraselt asuda seisukohale, et lennujaamataristu rahastamine ei kujuta endast riigiabi, mistõttu ei olnud sellistest meetmetest vaja teavitada ka komisjoni. Järelikult ei saa komisjon riigiabieskirjade alusel nüüd seada kahtluse alla rahastamismeetmeid, mis on võetud enne otsust kohtuasjas „Aéroports de Paris“.
- (230) Enne lennutranspordivaldkonnas mis tahes konkurentsi väljakujunemist võetud meetmed ei kujutanud endast vastuvõtmise ajal küll riigiabi, kuid Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tingimuste täitmisel võib neid määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 artikli 1 punkti b alapunkti v kohaselt käsitada olemasoleva abina.
- (231) Komisjon märgib, et järgmised toetused on antud enne „Aéroports de Paris“ kohtuotsust (st enne 12. detsembrit 2000). Seetõttu leiab komisjon, et tal puudub pädevus nende toetuste vaatlemiseks seoses riigiabi valdkonnas kohaldatavate eeskirjadega.

— Departemangu volikogu 14. detsembri 1999. aasta toetus summas 3 064 000 eurot,

— piirkondliku nõukogu 24. oktoobri 1997. aasta toetus summas 8 032 000 eurot,

— piirkondliku nõukogu 8. juuli 1994. aasta toetus summas 1 372 000 eurot,

⁽⁴³⁾ Vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4, punkt 2.1) ja seonduv kohtupraktika, eelkõige Euroopa Kohtu 12. septembri 2000. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-180/98 kuni C-184/98, *Pavlov jt* EKL 2000, lk I-6451).

⁽⁴⁴⁾ Euroopa Kohtu otsus, 16. juuni 1987, C-118/85, komisjon vs. Itaalia (EKL 1987, lk 2599, punkt 7); kohtuasi C-35/96, komisjon vs. Itaalia (EKL 1998, I-3851, punkt 36); *Pavlov e.a.*, punkt 75.

⁽⁴⁵⁾ Euroopa Kohtu otsus, 29. oktoober 1980, liidetud kohtuasjad 209/78 kuni 215/78 ja 218/78, *Van Landewyck* (EKL 1980, lk 3125, punkt 88); Euroopa Kohtu otsus, 16. november 1995, C-244/94, *FFSA e.a.* (EKL 1995, lk I-4013, punkt 21), ja Euroopa Kohtu otsus, 1. juuli 2008, C-49/07, *MOTOE* (EKL 2008, lk 4863, punktid 27 ja 28).

— riiklik 26. aprilli 2000. aasta toetus summas 290 000 eurot,

— riiklik 23. juuni 1999. aasta toetus summas 579 000 eurot,

(232) Komisjoni analüüs piirdub seega järgmiste toetustega:

Tabel 5

Toetus	Investeeringu kogusumma (tuhandetes eurodes)	Makstud kogusumma (tuhandetes eurodes)
Departemangu volikogu 27.9.2002	2 098	209
Departemangu volikogu 26.6.2003	8 920	3 000
Departemangu volikogu 19.5.2005	15 580	7 600
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889
Prantsuse riik 19.12.2001	puudub	5 032
ERF 22.8.2002	5 280	1 520
Kokku	48 002	18 250

(233) 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, Euroopa Liidu toimimise lepinguga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

6.1.1. MAJANDUSTEGEVUS JA ETTEVÕTJA MÕISTE

(234) Sellega seoses märgib komisjon, et käesoleva otsusega hõlmatavat taristut käitab ärilistel alustel CCIMP, kes on lennujaama käitaja ja väljastab arveid kõnealuse taristu kasutajatele. Seetõttu on Euroopa Liidu konkurentsioiguse kohaselt CCIMP näol vähemalt lennujaama käitamise seisukohalt tegemist ettevõtjaga.

(235) Siiski ei ole kogu lennujaama haldaja tegevusel sõltumata selle õiguslikust seisundist tingimata majanduslik iseloom. Pigem tuleks eristada ja kindlaks määrata, kuivõrd on üksikute tegevusliikide puhul tegemist majandustegevusega või mitte ⁽⁴⁶⁾.

(236) Euroopa Kohus on leidnud, et tegevust, mille eest oma avalik-õiguslike volituste tõttu vastutab tavaliselt riik, ei käsitleta majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata riigiabi eeskirju. Sedalaadi tegevus hõlmab üldjuhul ohutust, lennujuhtimist, politseid ja tolli ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Euroopa Kohtu otsus, 19. jaanuar 1994, C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH vs. Eurocontrol, EKL 1994, lk I-43.

⁽⁴⁷⁾ Euroopa Kohtu otsus, 18. märts 1997, C-343/95, Diego Cali & Figli vs. Servizi Ecologici Porto di Genova, EKL 1997, lk I-1547. Komisjoni otsus, 19. märts 2003, N 309/2002. Komisjoni otsus N 438/02, 16. oktoober 2002, abi sadamavaldajatele ametiülesannete täitmiseks.

- (237) Komisjon leiab seetõttu, et kuivõrd lennujaamadel puuduvad õigusaktidest tulenevad kohustused sellise tegevuse ja sellega seotud taristu rahastamiseks, ei ole nendega seotud kulude riigipoolne katmine käsitatav riigiabiina ⁽⁴⁸⁾.
- (238) Käesoleval juhul tundub olevat vajalik teha asjaomaste tegevuste puhul järgmine eristus.
- (239) Riigi suveräänsete ülesannete täitmisega seotud kulude puhul tuleb käsitada julgeoleku ja avaliku turvalisusega seotud kuludid mittemajanduslike ülesannete täitmisega seotud kuludena.
- (240) Eeskätt tuleb sellist laadi tegevusena käsitada tegevust, mille eesmärk on tagada lennujaamas avalik turvalisus, st tegevus, mis on suunatud ebaseaduslike tegude ennetamisele ja eeskätt terrorismivastasele võitlusele. Seda silmas pidades tuleb selliste kuludena vaadelda politseitegevuse ja Marseille linna päästeameti kohaloluga seotud kuludid. Sama kehtib ka tolli valdkonnaga seotud ülesannete kohta.
- (241) Avaliku turvalisusega seotud tegevus lennujaamas hõlmab isikute ja nende varade kaitse tagamist. See hõlmab ka olukordi, kus kõnealune vara on seotud avaliku sektoriga, nagu vaadeldaval juhul. Kõnealusel juhul tuleb selliste ülesannete täitmisega seoses esile tõsta järgmist tegevust:
- registreeritava pagasi läbivalgustamine;
 - juurdepääsu kontrollimine piiratud ligipääsuga alale;
 - reisijate ja käsipagasi läbivaatus;
 - biomeetrilist kontrolli hõlmavad automaatse piirikontrolli meetmed;
 - videovalve.
- (242) Kuid majandustegevusega tingimata seotud mittemajandusliku tegevuse riiklik rahastamine ei tohi kaasa tuua lennuettevõtjate ja lennujaamade käitajate vahelist põhjendamatut diskrimineerimist. Kui pidada tavapäraseks, et teatud õigussüsteemi raames lennuettevõtjad ja lennujaamade käitajad kannavad teatud kuludid, samas kui teised ettevõtjad seda ei tee, antakse viimatinimetatud ettevõtjatele eelis isegi juhul, kui need kulud on seotud tegevusega, mida käsitatakse mittemajanduslikuna. Seetõttu tuleb analüüsida lennujaama haldajate suhtes kohaldatavat õigusraamistikku, et hinnata, kas asjaomase õigusraamistiku alusel peavad lennujaamade haldajad või lennuettevõtjad kandma kuludid, mis on seotud teatud tegevusega, mis iseenesest ei saa olla tulus, kuid mis on vajalik teatud muu majandustegevuse arendamiseks.
- (243) Sellega seoses märgib komisjon, et Prantsusmaa õigussüsteemi kohaselt ⁽⁴⁹⁾ ei pea lennujaamade käitajad üldjuhul rahastama omavahendite arvelt sellise tegevuse jaoks vajalikku taristut ja varustust.
- (244) Vastupidi, üksnes asjaolu, et teatud tegevus on olemasolevate õigusaktide kohaselt kohustuslik, ei ole piisav selleks, et seda tegevust saaks käsitada mittemajandusliku tegevusena. Sellega seoses tuleb märkida, et taristu vastavusse viimist tuleohu vältimiseks sätestatud nõuete ja eeskirjadega, eeskätt kuludid, mis on seotud ruumides tulekahju avastamise seadmetike ja võrgustikega, ei saa käsitada riigi suveräänsete ülesannetega seotud kuludena, kuna need kulud on ühised kõikide ettevõtjate jaoks. Kõik ettevõtjad peavad tagama tuleohutuseeskirjade täitmise ja kandma vastavaid kuludid. Sama kehtib ka tegevuse ohutuse kohta, isegi kui see on kohustusena sätestatud kontsessiooni tehnilises kirjelduses. Tegemist on kuludega, mida kõik ettevõtjad peavad tavapäraselt kandma seoses oma tegevusega.
- (245) Eelnevast tuleneb, et ainult tabelis 6 toodud mittemajanduslikke tegevuste puhul saab osutada võimalikuks avaliku sektori toetus, mille suhtes ei kohaldata riigiabi eeskirju.

⁽⁴⁸⁾ Komisjoni otsus N 309/02, 19. märts 2003, Lennundusjulgestus – kulude hüvitamine pärast 11. septembri 2001. aasta rünnakuid. Vt komisjoni otsus N 620/2006, 7. märts 2007, Memmingeni piirkondliku lennujaama rajamine – Saksamaa (ELT C 133, 15.6.2007, lk 8).

⁽⁴⁹⁾ Transpordiseadustiku artiklis L6332-2 on sätestatud, et „Lennujaamade politsei tegevuse [...] tagab [...] riigi esindaja departemangus“; Riiginõukogu 2. septembri 2008. aasta arvamuse nr 381.644 kohaselt kantakse üldist huvi pakkuvate ülesannete ja riigi suveräänsete ülesannete täitmisega kaetud kulud „üksnes riigi ressurssidest, seejuures võib riik vajalike ressursside saamiseks kehtestada tasusid nagu nn „lennujaamatasu“. Kahekordne rahastamine investeerimisabi ja „lennujaamatasu“ abil on välistatud.

Tabel 6

Toetus	Kuupäev	Mittemajandusliku tegevusega seotud kulud (eurodes)				Majandustegevusega seotud kulud (eurodes)
		Avalik turvalisus		Avalik turvalisus		Vastavus õigusaktidele ja/või tegevuse ohutus
		Politsei ja toll	Tuletõrje	Videovalve, läbivalgustus ja kontroll	Avalikule alale juurdepääs	
Departemangu volikogu	27. september 2002	0	0	0	0	1 118 537,45
Departemangu volikogu	26. juuni 2003	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Departemangu volikogu	19. mai 2005	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Marseille Provence Métropole	26. juuli 2004	0	0	0	0	72 095,00
ERF	22. august 2002	0	0	0	0	0
Prantsuse riik	19. detsember 2001	5 032 000	0	0	0	0

(246) Varasemad arengusuunad ning tabelis 6 toodud andmed võimaldavad koostada käesoleva menetlusega hõlmatud Marseille Provence lennujaama saadud investeerimisabi kokkuvõtliku tabeli (tabel 7):

Tabel 7

Toetus	Investeeringu kogusumma (tuhandetes eurodes)	Makstud kogusumma (tuhandetes eurodes)	Mittemajandusliku tegevusega seotud summa (tuhandetes eurodes)	Jääk pärast mittemajandusliku tegevusega seotud summa mahaarvamist (tuhandetes eurodes)	Mittemajandusliku tegevusega seotud toetuse vähendatud määr (%)
Departemangu volikogu 27.9.2002	2 098	209	0	209	10
Departemangu volikogu 26.6.2003	8 920	3 000	478	2 522	28
Departemangu volikogu 19.5.2005	15 580	7 600	403	7 197	46
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889	0	889	6
Prantsuse riik 19.12.2001	puudub	5 032	puudub	0	puudub
ERF 22.8.2002	5 280	1 520	0	1 520	29
Kokku	48 002	18 250	5 913	12 337	26

6.1.2. RIIGI RESSURSID JA RIIGIGA SEOSTATAVUS

- (247) Toetusi, mis departemangu volikogu maksis CCIMP-le, rahastati detsentraliseeritud kohaliku omavalitsuse, nimelt Bouches-du-Rhône departemangu ressursidest. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisel käsitatakse kohalike omavalitsuste ressursse riigi ressurssidena ⁽⁵⁰⁾.
- (248) Sama kehtib ka linnade ühenduselt Marseille Provence Métropole saadud toetuste kohta.
- (249) DGACilt saadud toetused pärinevad otseselt keskvalitsuselt.
- (250) Lastilendude arengut rahastatakse osaliselt ERFi vahenditest, mille näol on tegemist riigi ressurssidega, kuna vastavad toetused eraldatakse asjaomase liikmesriigi kontrolli all ⁽⁵¹⁾.
- (251) Võttes arvesse asjaolu, et toetused andnud ametiasutused kuuluvad riigi valitsemissektorisse ning et ERFi ressursside kasutamist hõlmavad lõppotsused on kinnitanud Prantsuse riik, on kõnealused toetused seostatavad Prantsuse riigiga.
- (252) Kokkuvõttes on käesoleva otsusega hõlmataavad meetmed seotud riigi ressursside kasutamisega ning on seostatavad riigiga.

6.1.3. CCIMP-LE ANTUD VALIKULINE EELIS

- (253) 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 vahenditest või kas ta on saanud eeliseid, mida ta tavapärastes turutingimustes ei oleks saanud ⁽⁵²⁾.
- (254) Euroopa Kohtu kohtupraktika kohaselt peab lennujaama käitaja kandma lennujaama käitamisega seotud kulud, sealhulgas taristuga seotud kulud ⁽⁵³⁾.
- (255) Sellega seoses tuleb märkida, et riigiabiks ei saa pidada kapitali, mille riik on otse või kaudselt andnud ettevõtja käsutusse normaalsele turutingimustele vastavatel asjaoludel ⁽⁵⁴⁾.
- (256) Seega tuleb vaadelda, kas departemangu volikogu käitus turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana, tehes otsuse osaleda terminali mp2 ehitamise rahastamises.
- (257) Prantsusmaa väidab, et CCIMP käitus turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana, arvestades terminali mp2 rajamist hõlmavas äriplaanis departemangu volikogult saadud investeerimistoetuse netovoogusid. Sel viisil toimides hindas Prantsusmaa terminali mp2 tulusust lennujaama haldaja jaoks, kes ei kandnud kõiki terminali väljaehitamise seotud kulusid. Samas ei määranud Prantsusmaa kindlaks investeeringu tulusust abi andja, departemangu volikogu seisukohalt.
- (258) Seetõttu ei tõenda Prantsusmaa väitel mitte ükski asjaolu, et toetuse andja, departemangu volikogu oleks eeldanud Marseille Provence'i lennujaama tehtud investeeringutelt mingit tulusust.

⁽⁵⁰⁾ Üldkohtu otsus, 12. mai 2011, liidetud kohtuasjad T-267/08 ja T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, EKLi seni avaldamata, punkt 108.

⁽⁵¹⁾ ERFi ressursside käsitlemise kohta riigiabina vt näiteks komisjoni otsus seoses juhtumiga N 514/2006, *Projekt South Yorkshire Digital Region*, punkt 29 ja komisjoni otsus seoses juhtumiga N 44/2010, *Projekt Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, punktid 69–70.

⁽⁵²⁾ Euroopa Kohtu otsus, 14. veebruar 1990, C-301/87, Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 1990, lk I-307, punkt 41.

⁽⁵³⁾ Üldkohtu otsus, 24. märts 2011. liidetud kohtuasjad T-443/08 ja T-445/08, Freistaat Sachsen a.o. vs. komisjon, EKL 2011, lk II-1311, punkt 107.

⁽⁵⁴⁾ Euroopa Kohtu otsus, 16. mai 2002, C-482/99, Prantsusmaa vs. komisjon („*Stardust Marine*”), punkt 69.

- (259) Prantsusmaa väidab lisaks sellele, ⁽⁵⁵⁾ et andes terminali mp2 rajamiseks toetuse, tegutses departemangu volikogu üldist huvi pakkuvaid eesmärke silmas pidades, näiteks kohalike töökohtade loomine ja säilitamine, piirkondlik areng ja piirkonna ühenduse tõhustamine.
- (260) Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja lähtub tulususe väljavaadetest ⁽⁵⁶⁾. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte loetakse tavaliselt täidetuks, kui ettevõtte struktuur ja tulevikuväljavaated on sobivad, et eeldada mõistliku ajavahemiku jooksul normaalset tulu kas dividendimaksetena või kapitali suurenemisena, mida saab mõõta võrreldava eraettevõtja puhul. Seejuures tuleb vältida mis tahes kaalutlusi, mis on seotud sotsiaalpoliitika või piirkondliku või sektoripõhise poliitikaga ⁽⁵⁷⁾.
- (261) Võimalikku positiivset mõju lennujaama ümbritsevale piirkonnale ei saa seda silmas pidades mitte mingil juhul arvesse võtta hindamises, mille eesmärk on määrata kindlaks, kas sekkumine hõlmab või ei hõlma abi ⁽⁵⁸⁾.
- (262) Prantsusmaa ei ole toonud välja täiendavaid asjaolusid, mis põhjendavad, et departemangu volikogu käitus kõnealuseid toetusi andes aruka investorina. Sellest saab järeldada, et departemangu volikogu, kellel ei olnud põhjendatud ootusi ettenähtud investeringute tulususe osas, ei käitunud turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana, tehes otsuse anda Marseille Provence'i lennujaamale toetuse teise terminali rahastamiseks.
- (263) Prantsusmaa ei ole väitnud, et teised avalik-õiguslikud asutused, kes osalesid nende antud toetustega Marseille Provence'i lennujaama taristu rahastamises, oleks vastavate otsuste tegemisel käitunud turumajanduse tingimustes tegutsevate arukate ettevõtjatena. Seejuures ei ilmne ka kogutud materjalidest, et see oleks võinud niimoodi olla.
- (264) Sellest tuleneb, et departemangu volikogu, linnade ühenduse Marseille Provence Métropole, Prantsuse riigi ja ERFi antud toetustega sai CCIMP eelise, mida ta ei oleks tavalistes turutingimustes saanud.
- (265) Antud juhul leiab komisjon, et investeerimisabiga antakse eelis üksnes CCIMP-le võrreldes teiste lennujaama käitajatega ja teistes majandussektoris tegutsevate ettevõtjatega. Seega on meede valikuline Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.4. KONKURENTSI JA LIIKMESRIIKIDEVAHELISE KAUBANDUSE MÕJUTAMINE

- (266) Marseille Provence'i lennujaama käitajana konkureerib CCIPB eeskätt teiste sama teeninduspiirkonda teenindavate lennujaamadega, st lennujaamadega, mis jäävad vähem kui 100 km või 60 minutilise sõidu kaugusele. Sellega seoses märgib komisjon, et kõnealuses piirkonnas asuvad Avignoni lennujaam ja Nîmes'i lennujaam. Konkreetsemalt märgib komisjon, et Nîmes'i lennujaam asub Marseille Provence'i lennujaamast 98 km kaugusel ja Toulon-Hyères' lennujaam 113 km kaugusel ning et need lennujaamad pakuvad samuti Brüssel-Charleroisse, Fezi ja Londonisse suunduvaid lende. Samalaadselt Marseille Provence'i lennujaamaga tegutseb Ryanair ka Nîmes'i lennujaamas. CCIMP-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. Lisaks sellele on konkurentsiolukorras ka lennujaamade käitajad, seetõttu võib CCIMP-le antud abi parandada CCIMP positsiooni turul. Ühtlasi tuleb märkida, et isegi väljaspool sama teeninduspiirkonda asuvad lennujaamad on konkurentsiolukorras, kuna lennuettevõtjad, eriti odavlennuettevõtjad valivad oma lendude sihtpunktideks erinevad Euroopa lennujaamad ja väljapoole Euroopat jäävad lennujaamad.

6.1.5. JÄRELDUS ABI OLEMASOLU KOHTA

- (267) Seda silmas pidades tuleb investeringutoetusi 12,337 miljoni euro ulatuses, mille mitmesugused avaliku sektori asutused on andnud Marseille Provence'i lennujaama tehtud investeringute rahastamiseks, sealhulgas departemangu volikogu antud 7,197 miljoni euro suurust toetust terminali mp2 rajamiseks käsitada riigiabiina Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

⁽⁵⁵⁾ Prantsusmaa esitab täiendava põhjendusena asjaolu, et departemangu volikogu poolt terminali mp2 rahastamiseks antud toetuse näol on tegemist abiga, mis on aluslepinguga kooskõlas.

⁽⁵⁶⁾ Üldkohtu otsus, 12. detsember 2000, kohtuasi T-296/97 Alitalia vs. komisjon, EKL 2000, lk II-3871, punkt 84; osutatud kohtuotsus C-305/89, punkt 20.

⁽⁵⁷⁾ Vt sellega seoses 2005. aasta suunised, punkt 46.

⁽⁵⁸⁾ Vt Üldkohtu otsus, 21. jaanuar 1999, liidetud kohtuasjad 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. Vt ka Euroopa Kohtu otsus, 10. juuli 1986, kohtuasi C-40/85, Belgia vs. komisjon, EKL 1986, lk 2321, punkt 13.

6.2. VÕIMALIKU ABI OLEMASOLU CCIMP-LE ANTUD TEGEVUSTOETUSE PUHUL

6.2.1. RAHAVOOD MARSEILLE PROVENCE'I LENNUJAAMA JA CCI VAHEL

- (268) Prantsusmaa täpsustab, et [...] miljoni euro suuruste rahavoogude näol ajavahemikul 2001–2010 ei olnud tegemist mitte CCIMP-le antud toetusega, vaid tasuga CCI üldtalitusele lennujaamale osutatud teenuste eest, mille aluseks olid üldtalituse kantud kulud⁽⁵⁹⁾. Prantsusmaa märgib, et Marseille Provence'i lennujaam ei ole kunagi saanud CCI üldtalitusest rahalist abi. Prantsusmaa esitab CCIMP audiitori tõendi, milles kinnitatakse, et esitatud raamatupidamisandmed on usaldusväärsed. Vastupidist ei ilmne ka kogutud materjalidest. Selle alusel võib eeldada, et teenuste eest esitatud arved vastasid tegelikele kuludele.

6.2.2. LENNUJAAMATASUDEGA SEOTUD MEETMEST TULENEV VÕIMALIK ABI

- (269) Prantsusmaa õigussüsteemi kohaselt on lennujaamatasude süsteemi eesmärk rahastada riigi suveräänsete ülesannete täitmist, nagu turvalisuse, tuletõrje ja päästeameti tegevusega seotud ülesanded (registreeritud pagasi läbivaatamine ja läbivalgustamine, juurdepääsu kontrollimine, reisijate kontrollimine ja käsipagasi läbivalgustamine) ning automaatkontrolli teostamine piiril.
- (270) Komisjon peab kontrollima, et vahendite ümberjaotamine ei või tuua kaasa abiga seostatavat ülemäärast hüvitamist, eeskätt silmas pidades asjaolu, et kõnealune mehhanism sõltub reisijate arvust.
- (271) Samas on süsteem, mis kehtestati üldise maksuseadustiku artikliga 1609w ning 2012. aastal muudetud 30. detsembri 2009. aasta ministriumidevahelise määrusega lennujaamade esitatava deklaratsiooniga reisijate lennujaamatasu määra arvutamiseks, suunatud sellele, et vältida mis tahes ülemäärase hüvitise maksmist, ühendades samaaegselt kantud kuludel põhineva arvutussüsteemi ja võimalikud hilisemad tagantjärele tehtavad parandused.
- (272) Lennujaamatasu arvutamise kord on järgmine: lennujaam koostab asjaomastes õigusaktides sätestatud ülesannete täitmisega seotud kulude eelarunde ning edastab deklaratsiooni nende kulude kohta koos reisijate arvu andmetega tsiviillennundusameti kohalikule juhatusele kontrollimiseks ja kinnitamiseks kehtivates õigusaktides sätestatud korras. DGACi keskasutus toimib teise kontrolliva asutusena, võttes seejuures arvesse eelnevate aastate andmeid. Kulud kinnitatakse seejärel iga konkreetse lennujaama puhul eraldi sõltuvalt iga lennujaama kantud tegelikest kuludest seoses lennujaamale usaldatud riigi suveräänsete ülesannete täitmisega.
- (273) Lisaks sellele võetakse tasu suuruse arvutamisel arvesse kulude ja reisijate arvu mitmeaastaseid prognoose ning kohandamismehhanisme kulude ühest aastast teise ülekandmiseks; tagantjärele rakendatavad kontrollimehhanismid võimaldavad vältida võimalikku ülemäärase toetuse maksmist.
- (274) Sellest tuleneb, et kui võrd tasu võtmisest saadavat tulu kasutatakse realselt riigi suveräänsete ülesannete täitmisega kantud kulude katmiseks ning kui võrd Marseille Provence'i lennujaama saadav summa ei ületa kõnealuste ülesannete täitmisega seotud kulusid, ei saa selle näol olla tegemist lennujaamale antava valikulise eelise. CCIMP-le makstud lennujaamatasu näol ei ole seega tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 toodud tähenduses.

6.3. INVESTEERIMISABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

- (275) Komisjon hindas, kas abi võib pidada siseturuga kokkusobivaks. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 3 on toodud erandid, mida kohaldatakse sama artikli lõikes 1 sätestatud riigiabi üldkeelu suhtes. Sellega seoses moodustavad 2005. aasta suunised aluse, mille põhjal võib lennujaamade abi vastavalt artikli 107 lõike 3 punktile c kuulutada siseturuga kokkusobivaks.
- (276) 2005. aasta suuniste punkti 61 kohaselt⁽⁶⁰⁾ võib lennujaamataristu rahastamiseks antud abi kuulutada siseturuga kokkusobivaks artikli 107 lõike 3 punktide a, b või c alusel ja artikli 93 lõike 2 alusel, kui:
- i) taristu ehitamine ja käitamine vastavad selgelt määratletud üldisest huvist lähtuval eesmärgile (regionaalareng, juurdepääs jms);

⁽⁵⁹⁾ Teenused, mis üldtalitus osutas lennujaamatalitusele, seisnesid Prantsusmaa väitel haldus- ja korraldusülesannete täitmisel, inimressursside haldamises ja õigusliku ekspertiisi läbiviimises.

⁽⁶⁰⁾ 2005. aasta suuniste *ratione temporis* hindamise kohta osutab komisjon menetluse algatamise otsuse punktidele 218–222.

- ii) taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga;
- iii) taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskpikaks tähtjaks, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga;
- iv) juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerival;
- v) kaubavahetuse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

Lisaks nendele kriteeriumidele tuleb välja selgitada andmise vajalikkus ⁽⁶¹⁾. Abisumma peab piirduma summaga, mis on vajalik püstitatud eesmärgi saavutamiseks.

6.3.1. TERMINALI MP2 RAHASTAMISEKS ANTUD INVESTEERIMISABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

- i) Taristu ehitamine ja kasutamine teenib selgelt määratletud ühiste huvide eesmärki (regionaalareng, juurdepääsetavus jne)
- (277) Marseille Provence lennujaama kontsessioonilepingu spetsifikaadi kohaselt toimub taristu ehitamine selle eest vastutava kontsessionääri kulul. Investeeringu kulude üle otsustas ja kõnealused kulud kandis lennujaama käitaja, seega on tegemist sellele ettevõtjale antud investeerimisabiga.
- (278) Prantsusmaa väitel võis Marseille Provence'i lennujaamas ette näha pikemas või lühemas perspektiivis probleeme seoses ülekoormusega. 2004. aasta novembris koostatud äriplaanis on öeldud, et täiendavate rajatiste puudumisel võis Marseille Provence'i lennujaama täielikku koormatust registreerimislettide osas näha ette 2007. aasta paiku ja väljuvate lendude alade osas 2016. aasta paiku. Seega oli esmane eesmärk olla valmis peatseks lennujaama koormatuseks seoses lennuliikluse oodatava suurenemisega.
- (279) Teine eesmärk oli edendada piirkonna majandusarengut lennujaama parema käitamise ja reisijate arvu suurendamise teel. Selleks nähti lennujaama tegevuse arendamiseks ette Marseille Provence lennujaamas pakutavaid teenuseid täiendava teenuse väljaarendamine ja selle aluseks oli strateegia, mille kohaselt nähti ette odavlennuettevõtjate tegevuse arendamine lennujaamas. Terminali mp2 rajamine oli ühelt poolt vajalik selleks, et pakkuda selles piirkonnas seni veel rakendamata diferentseeritud odavlennuettevõtjate teenuseid; kõnealune terminal oli kavandatud konkreetseks sellisena, et see oleks lennujaama uue eesmärgi jaoks kõige kohasem. Terminal mp2 vastab nimelt selliste klientide vajadustele, kes nõustuvad madalamate kulude nimel saada mõnevõrra lihtsustatud teenust. Lennuettevõtjad, kes soovivad pakkuda selliseid lihtsustatud teenuseid, ei saa tegutseda terminalis mp1, mille puhul lennujaamatusude määr on märkimisväärselt kõrgem seoses olemasoleva taristu kõrgema kvaliteedi ja sellega seotud kõrgemate kuludega. Tasu selline määr oleks paratamatult avaldanud mõju ka piletihindade kallinemisele. Nõudmine selliste lihtsustatud teenuste järele on äärmiselt tundlik mis tahes kulude suurenemise suhtes. Teiselt poolt ei vastanud terminali mp1 kasutustingimused vajadustele, mis olid seotud lennukitele pealeminemise ja lennukitelt mahatulemise kiirusega.
- (280) Prantsusmaa rõhutas, et projekti ellurakendamine pidi olulisel määral mõjutama piirkonna majanduslikku ja sotsiaalset arengut, eeskätt muutma selle tööhõive dünaamilisemaks, samas kui reisijate arvu vähenemine terminalis mp1 mõjus töökohtade arvu vähendavalt.
- (281) Terminali mp2 ehitamine on seega kooskõlas 2007. aasta Euroopa lennujaamade läbilaskevõime, tõhususe ja turvalisuse tegevuskavaga, ⁽⁶²⁾ milles sedastatakse, et: „seoses oodatava transpordiarenguga seisab Euroopa silmitsi aina suureneva lõhega läbilaskevõime ja nõudluse vahel“, mis puudutab lennujaamu, ning jõutakse järeldusele, et „lennujaamade läbilaskevõime kriis kujutab endast ohtu kõigi lennutranspordiga seotud asjaosaliste turvalisusele, efektiivsusele ja konkurentsivõimele“ ⁽⁶³⁾. Selle äriplaani kohaselt tuli lisaks olemasoleva taristu tõhusamale kasutamisele pöörata tähelepanu ka „uue taristu rajamise toetamisele“; sellega seoses juhib komisjon tähelepanu piirkondlike lennujaamade rolli olulisusele lennujaamade läbilaskevõime kriitilise piiri ületamise probleemi lahendamisel.

⁽⁶¹⁾ Komisjoni 18. veebruari 2011 otsus riigiabi juhtumis NN 26/2009 – Kreeka – Ionnina lennujaama laiendamine, punktid 69 ja 70.

⁽⁶²⁾ KOM(2006) 819 (lõplik).

⁽⁶³⁾ Tegevuskava, punkt 7, ja raamtekst lk 4.

- (282) Eelpool toodu põhjal tuleb järeldada, et terminali mp2 rajamine ja kasutamine vastab selgelt määratletud üldhuvi eesmärkidele, seega on siseturuga kokkusobivuse kriteerium konkreetsel juhul täidetud.
- ii) Taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga
- (283) Võttes arvesse reisijate arvu prognoose, kavandas lennujaama käitaja kaks lennujaama tegevuse ümberkorraldamise stsenaariumi, mis võimaldavad lahendada registreerimislettide ja väljuvate lendude alade ülekoormusega seotud probleemid. 2004. aasta novembris koostatud äriplaanis, mis ajakohastati 2005. aasta septembris ja 2006. aasta mais, annavad tunnistust sellest, et stsenaarium, mille kohaselt rajatakse uus terminal odavlendude jaoks, hõlmas paremaid tulususe väljavaateid. Lisaks sellele jõuti 2005. aasta septembris koostatud äriplaanis, mis ajakohastati 2006. aasta mais ja mille puhul võeti arvesse departemangu volikogu antud abi, järeldusele, et terminali mp2 rajamise projekt on suurema tulususega kui alternatiivne projekt, mis hõlmas lennujaama ümberkorraldamist reisijate arvu suurenemise prognooside alusel ⁽⁶⁴⁾. Terminali mp2 rajamine oli seega kõige kohasem variant lennujaama ülekoormusega seotud probleemi lahendamist silmas pidades, kusjuures samaaegselt nähti ette ka Marseille Provence'i lennujaama reisijate arvu suurenemist.
- (284) Lisaks sellele toimus terminali mp2 rajamine mittekasutatava kaubaterminali ümberehitamise teel, mis võimaldas seega optimeerida olemasoleva taristu kasutamist.
- (285) Ja lõpuks oli terminal mp2 nähtud ette konkreetselt odavlennuettevõtjate ärimudeliga kooskõlas olevate teenuste pakkumiseks, samas kui terminal mp1 ei olnud selliste teenuste pakkumiseks kohane, eeskätt seoses reisijate lennukile minekuga ühendatud parkimisvõimaluste puudumise ja reisijatrappide paigaldamiseks vajaliku aja tõttu, mis ei olnud kooskõlas kahe lennu vahelise kuni 30 minutilise seisuaaja rakendamisega, mis on odavlennuettevõtjate ärimudeli üks elemente. Seevastu terminali mp2 rajamisel nähti ette võimalused selleks, et reisijad saaksid jalgsi minna väljuvate lendude saalist lennukite parkimisalani. Terminali mp2 väljaehitamise kontseptsioon muutis kõnealuse projekti seega sobivaks odavlennuettevõtjate reisijate vastuvõtmiseks, mida peeti Marseille Provence'i lennujaama reisijate arvu suurendamise strateegia põhikomponendiks ning oluliseks teguriks piirkonna majandustegevuse ja tööhõivepoliitika arendamisel, mis on kõnealuse strateegiaga otseselt ja kaudselt seotud.
- (286) Teine variant lennujaama ülekoormuse leevendamiseks oli laiendada olemasolevat terminali mp1. Projekti laadi arvesse võttes piirati sellega seotud kulusid maksimaalselt. Terminali mp2 rajamist eelistati seoses selle variandiga seotud väiksemate kuludega ja selle projekti suutlikkusega võimaldada reisijate arvu suuremat kasvu.
- (287) Neil põhjustel saab lõpuks nentida, et kõnealune taristu on vajalik ja sobiv kavandatud eesmärkide saavutamiseks.
- iii) Taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskpikaks tähtjaks, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga.
- (288) 2004. aasta äriplaanis antud hinnangu kohaselt on odavlennuterminali väljuvate lendude saalide ja registreerimislaalide teenindussuutlikkus 3,8 miljonit reisijat ja selles on toodud odavlendude reisijate prognoos ajavahemikuks 2005–2021. Neist prognoosidest ilmneb, et terminali mp2 teenindussuutlikkust kasutatakse alates 2012. aastast ära 50 % ulatuses ja 2021. aasta paiku 89 % ulatuses. Kõnealuses äriplaanis toodud reisijate arvu prognoose kinnitab terminali mp2 tegelik reisijate arv ajavahemikul 2006–2010.

Tabel 8

Aastad	Reisijate arvu prognoos (reisijate arv)	Tegelik reisijate arv	Teenindussuutlikkuse kasutamise määr – prognoos (**) (%)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

⁽⁶⁴⁾ Stsenaariumis, mis ei hõlmanud uue terminali rajamist, nähti vaadeldava perioodi jooksul ette [...] * euro suuruseid rahavooge, samas kui stsenaariumis, mis hõlmas terminali mp2 rajamist, nähti sama perioodi jaoks ette [...] * euro suurused rahavood. Kahe stsenaariumi võrdlus annab [...] * % suuruse sisemise tulususe määra erinevuse.

Aastad	Reisijate arvu prognoos (reisijate arv)	Tegelik reisijate arv	Teenindussuutlikkuse kasutamise määr – prognoos (**) (%)
2008	1 200 000	1 059 663	31,58
2009	1 450 000	1 670 240	38,16
2010	1 650 000	1 730 000	43,42
2011	1 850 000	1 372 164	48,68
2012	2 050 000	1 811 616	53,94

(*) 2006. aasta piiratud reisijate arvu põhjendab terminali mp2 hiline avamine (avati 2006. aasta oktoobris).

(**) teenindussuutlikkus kokku: 3,8 miljonit reisijat

- (289) Lisaks sellele, kuivõrd terminalid mp1 ja mp2 pakuvad erinevaid teenuseid, ei saa terminali mp2 kasutusprognooside aluseks olla põhiterminali reisijate arvu reaalne suurenemine. Igal juhul ilmneb ajavahemiku 2006–2010 reaalsest reisijate arvust, et terminali mp1 teenindussuutlikkuse kasutamise määr oli stabiilne alates teise terminali avamisest.

Tabel 9

Aastad	Tegelik reisijate arv	Teenindussuutlikkuse kasutamise määr – tegelikud andmed (*) (%)
2006	6 008 466	69,86
2007	6 028 292	70,09
2008	5 907 174	68,68
2009	5 619 879	65,34
2010	5 799 435	67,43
2011	5 990 703	69,65
2012	6 483 863	75,39

(*) Teenindussuutlikkus kokku: 8,6 miljonit reisijat

- (290) Seega pakub uus taristu häid kasutamise väljavaateid keskpikaks tähtjaks, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga.

iv) Juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerivalt

- (291) Prantsusmaa esitatud teabest ja eeskätt terminali mp2 kasutuseeskirjast, mille komisjon esitas juba menetluse algatamise otsuses, ilmneb, et juurdepääs uuele taristule võimaldati kõikidele võimalikele kasutajatele (lennuettevõtjatele) võrdsetel ja mittediskrimineerivatel alustel.

v) Kaubaliikluse arengut ei mõjutata sellisel määral, et see läheks vastuollu ühiste huvidega

- (292) Abi osatähtsus ei ületa 50 % abikõlblikest kuludest. Kuigi Marseille Provence'i lennujaam on ainuke B kategooria lennujaam vaadeldavas teeninduspiirkonnas, vastab terminaliga mp2 seotud reisijate arv nn punktist punkti ühendustele, mida on võimalik pakkuda ka väikestes piirkondlikes lennujaamades. Avignoni lennujaam asub ligikaudu 75 km või 45 minuti pikkuse maanteeõidu kaugusel ning Nîmes Garonsi lennujaam asub ligikaudu 100 km või 60 minuti pikkuse maanteeõidu kaugusel. Touloni lennujaam asub Marseille Provence'i lennujaamast 113 km kaugusel, asudes seega potentsiaalselt samuti samas teeninduspiirkonnas.

(293) Samas ei ilmne kogutud materjalidest, et terminali mp2 avamine oleks pidurdanud kõnealuste lennujaamade arengut või mõjutanud kaubavahetust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

vi) Abi vajalikkus

(294) Äriplaanides toodud prognooside kohaselt ei oleks terminali rajamine osutunud võimalikuks ilma abi andmiseta. Seega oli abi investeerimisotsuse tegemise hetkel vajalik, kuna erainvestor ei oleks ilma riigipoolse toetuseta terminali rajanud. Lisaks sellele, võttes arvesse abi piiratud suurust, leiab komisjon, et abi ei saa käsitada ebaproportsionaalsena.

6.3.2. KAUBALENDUDE ARENDAMISEKS ANTUD ERFI TOETUSE KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

i) Taristu ehitamine ja kasutamine teenib selgelt määratletud ühiste huvide eesmärki ⁽⁶⁵⁾

(295) Antud toetus on seotud Marseille Provence'i lennujaama kaubalendude arengueesmärgiga ja sooviga toetada sel viisil töökohti loovat majandustegevust piirkonnas, mille tööpuuduse tase on märkimisväärselt kõrgem üleriigilisest keskmisest tasemest.

(296) ERFi toetus on osa tõukefondide programmdokumendist „Objectif 2“ („Eesmärk II“) ajavahemikuks 2000–2006, mis hõlmab struktuursete probleemidega piirkondi, mille majanduslikku ja sotsiaalset ümberkorraldust tuleb toetada ⁽⁶⁶⁾.

(297) ERFi toetus Marseille Provence'i lennujaama kaubalendude arendamiseks vastab seega selgelt määratletud üldisest huvist lähtuvale eesmärgile.

ii) Taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga

(298) Kogutud andmetest ilmneb, et Marseille Provence'i lennujaama kaubalendude tonnaaž langes märkimisväärselt 1997. aastal ja seejärel 2008. aastal. Kaubalendudega seotud tegevuse toetamist kavandati seega selleks, et optimeerida olemasoleva taristu kasutamist, sealhulgas eeskätt lennuraja ja lennurada ümbritsevate alade kasutamist, mille puhul esines eriti öisel ajal olulisi kasutuseta perioode.

(299) Tehtud ümberkorraldused hõlmasid teedevõrgu ohutuse tagamist, mittekasutatavate kaubaterminalide ümberkorraldamist, kaubaterminalile lähemal asuvate parkimisalade rajamist kauba töötlemisaja lühendamiseks ja terminaliga seotud maa-ala suurendamist piirkonna atraktiivsuse tõstmise eesmärgil.

(300) Marseille Provence'i lennujaam tegi kirjeldatud tööd kokku 5 280 000 euro eest. Saadud toetuse suurus oli 1 520 000 eurot ja see moodustas vaid 28,79 % projekti kogumaksumusest. Lisaks sellele sätestati Marseille Provence'i lennujaama ja Provence-Alpes-Côte d'Azuri piirkonna prefektuuri vahel 22. augustil 2002 sõlmitud kokkuleppe artiklis 5, et ühenduse abi antakse vaid tööde edenemist hõlmavate põhjenduste alusel ning tingimusel, et järgitakse rahastamiskavas ettenähtud kaasrahastamise põhimõtteid.

⁽⁶⁵⁾ Komisjon kasutab sama kokkusobivuse kriteeriumi kaubalendude puhul, vt komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus SA.30743 – (11/C) (ex N 138/10) – Saksamaa – Leipzig/Halle lennujaama taristuga seotud meetmete rahastamine (ELT C 284, 28.9.2011, lk 6), põhjendus 128.

⁽⁶⁶⁾ Nõukogu määrus (EÜ) nr 1260/1999, 21. juuni 1999, millega nähakse ette üldsätted struktuurifondide kohta (EÜT L 161, 26.6.1999, lk 1), artikkel 1.

(301) Eelneva põhjal saab järeldada, et rajatud taristu on vajalik ja proportsionaalne üldist huvi esindava eesmärgiga.

iii) Taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskpikaks tähtjaks, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga

(302) Kuigi Marseille Provence'i lennujaamas täheldati kaubalendudega seotud lennuliikluse mahu vähenemist pärast Aéropostale (esimene kaubalendudega seotud klient) loobumist ning pagasiruumi vähesust Marseille-Orly liini lennukite pardal, oli alust eeldada, et lennujaama arendamine seoses Põhja-Aafrika suunaliste kaubalendudega võimaldab säilitada otseselt selle tegevusega seotud kohalikud töökohad, optimeerides samaaegselt olemasoleva taristu kasutust.

(303) Lennuliikluse mahu analüüs näitab, et veetud kauba tonnaaž suurenes ajavahemikul 2005–2010 enam kui 20 % võrra.

(304) Seega pakub uus taristu häid väljavaateid keskpikaks tähtjaks, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga, mida optimeeritakse kavandatud töödega.

iv) Juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerivalt

(305) Kogutud materjalidest nähtub, et juurdepääsu kaubalendudega seotud taristule ei piira ükski kasutuseeskiri. Kaubalendude ala võtab vastu nii ekspressvedajaid, lennukite maapealse käitluse ettevõtjaid, kaubavedajaid kui ka maanteetranspordiettevõtteid.

(306) Sellest ilmneb, et kaubalendudega seotud taristu on avatud kõikidele kasutajatele võrdsetel ja mittediskrimineerivatel alustel.

v) Kaubaliikluse arengut ei häirita määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega

(307) Kaubalendudega seotud tegevuse arendamise projekti raames antud abi moodustab 28 % tööde kogumaksumusest. Lisaks sellele aitas kõnealune projekt kaasa Euroopa transpordisüsteemide arengule ja majandusarengule.

(308) Seega võib järeldada, et kaubaliikluse arengut ei mõjutata sellisel määral, et see läheks vastuollu ühiste huvidega.

vi) Abi vajalikkus

(309) Otsus investeerimiseks tehti olukorras, mida iseloomustab Pariis-Marseille kiirrongiliini (TGV) avamine 2000. aastal ja reisijate arvu vähenemine pärast 11. septembrit 2001. Marseille Provence'i lennujaama finantssuutlikkus vähenes ajavahemikul 2000–2003 seejuures süstemaatilisel ja märkimisväärselt. CCIMP pidi seetõttu reageerima reisijate arvu ja kaubalendude mahu vähenemisele. Kahe lennuraja nõuetelevastavuse tagamiseks nähti ajavahemikul 2005–2006 ette kulukad ümberkorraldustööd. Sellistel tingimustel oleks isegi võimaliku tulusa projekti korral olnud investeringutasuvus kahtluse all, eriti mõistliku kestusega perioodi silmas pidades. Seega tuleb pidada tõenäoliseks, et ilma ERFi toetuseta oleks lennujaam, arvesse võttes reisijate arvu vähenemist lükanud edasi või tühistanud kaubalendudega seotud investeringud.

(310) Võttes arvesse abi andmise aja turutingimusi, mida iseloomustas lennujaama kaubalendude kõikuv maht ning alles hiljaaegu konkurentsile avatud turu kõrge riskitase ja ebakindlad tulususe väljavaated, ei oleks erainvestor tõenäoliselt investeerinud kaubalendude arengusse Marseille lennujaamas. Seega oli abi püstitatud eesmärgi saavutamiseks vajalik. Lisaks sellele, võttes arvesse abi piiratud ulatust, leiab komisjon, et abi ei olnud kõnealuse eesmärgi saavutamist silmas pidades ebaproportsionaalne.

6.3.3. LENNUJAAMA LAIENDAMISEKS, ÜMBERKORRALDAMISEKS JA ARENDAMISEKS ANTUD DEPARTEMANGU VOLIKOGU 27. SEPTEMBRI 2002. AASTA JA 26. JUUNI 2003. AASTA TOETUSTE JA LINNADE ÜHENDUSE MARSEILLE MÉTROPOLE PROVENCE 26. JUULI 2004. AASTA TOETUSE KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

i) Taristu ehitamine ja kasutamine teenib selgelt määratletud ühiste huvide eesmärki (regionaalareng, juurdepääsetavus jne)

(311) 2002. ja 2003. aasta toetused hõlmasid põhilennuraja uuendamist, parkimisalade plaatkatte ühendusi ning ruleerimisteede väljaehitamist ja kiirruleerimisteede rajamist, mis võimaldavad suurendada lennuraja läbilaskevõimet tunnis ja optimeerida seeläbi olemasoleva taristu kasutamist. Prantsusmaa edastatud teabest ilmneb, et lennujaama kaht lennurada ei ole ajavahemikul 1980–2000 uuendatud, samas kui kommertslendude arv on suurenenud 46 603 lennult 100 047 lennuni. Kõnealuse meetme eesmärk oli seega tulla toime lennujaama lennundusega seotud alade peatse koormatusega.

(312) 2004. aasta toetus oli suunatud saali 1 teenindussuutlikkuse suurendamisele, lennuraja 1 optimeerimisele ja lennuraja 2 ümberehitamisele. Neid ümberkorraldusi peeti vajalikuks selleks, et võimaldada Marseille Provence'i lennujaamal hakkama saada Euroopa-sisese lennuliikluse mahu olulise suurenemisega, mille aluseks olid reisijate arvu suurenemisega seotud prognoosid ⁽⁶⁷⁾.

(313) Kiirrongiliini hõlmava raudteeterminali rajamise eesmärk oli tagada erinevate transpordiliikide parem koordineerimine.

(314) Samalaadsetel järeldustel, mis oli seotud terminali mp2 rajamisega, leiab komisjon, et lennujaama laiendamine, ümberkorraldamine ja arendamine vastab üldist huvi väljendavale eesmärgile, mille kohaselt tuleb tagada lennuliikluse järjepidevus ja selle edasine areng.

ii) Taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga

(315) Tehtud tööd olid vajalikud lennujaama lennuradade teenindussuutlikkuse suurendamiseks ja tagamiseks, selleks et leevendada olemasolevaid kitsaskohti ning optimeerida ühendust kiirrongivõrgustikuga.

(316) Seejuures hõlmab departemangu volikogu antud toetus 9,5 % teostatud tööde maksumusest ja 7 % esialgse varustuskava maksumusest. Linnade ühenduse Marseille Métropole Provence antud toetus hõlmab 6,2 % teostatud tööde maksumusest ja 5,6 % tööde prognoositud kava maksumusest.

(317) Eelneva põhjal saab järeldada, et rajatud taristu on vajalik ja proportsionaalne üldist huvi väljendava eesmärgiga.

iii) Taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskpikaks tähtjaks, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga

(318) Finantsmeetmeid peeti vajalikuks reisijate arvu suurendamiseks. Seejuures nähtub esitatud andmetest, et Marseille Provence'i lennujaama kasutanud reisijate arv suurenes ajavahemikul 2006–2012 enam kui 25 % võrra. Praegune lennuradade läbilaskevõime on 140 000 lendu aastas. 4. augusti 2006. aasta prefekti määrusele lisatud heliga kokkupuute taset käsitlevas kavas toodud prognooside kohaselt on lennujaama lennuliikluse eesmärgina kavandatud maht 2015. aastal 113 909 lendu ja 2020. aastal 122 449 lendu. Lennuradade ning juurdepääsuteede ja maandumisrajalt mahasõiduteede ümberkorraldused võimaldavad lennujaamal realiseerida kuni 2020. aastani tehtud lennuliikluse mahu prognoosid, kusjuures taristu kasutusperspektiivid on rahuldavad.

iv) Juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerivalt

(319) Olemasolevast teabest ilmneb, et juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerivalt.

⁽⁶⁷⁾ Marseille Provence'i lennujaama ja linnade ühenduse Marseille Métropole Provence vahel 14. mail 2004 sõlmitud partnerluskokkuleppes esitati prognoosid, mille kohaselt riigisiseste lennureisijate arv suureneb 2003.–2006. aastal 5 % võrra aastas ja rahvusvaheliste lennureisijate arv 10 % võrra aastas.

v) Kaubaliikluse arengut ei häirita sellisel määral, et see läheks vastuollu ühiste huvidega

- (320) Nagu on näidatud põhjendustes 293 ja 308, ei mõjuta reisijate arvu suurenemine Marseille Provence'i lennujaamas samas teeninduspiirkonnas asuvate teiste lennujaamade tegevust ning kaubavahetust ei mõjutata ulatuses, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

vi) Abi vajalikkus

- (321) Otsus investeerimiseks tehti olukorras, mida iseloomustab Pariis-Marseille kiirrongiliini (TGV) avamine 2000. aastal ja reisijate arvu vähenemine pärast 11. septembrit 2001. Marseille Provence'i lennujaama finantssuutlikkus vähenes ajavahemikul 2000–2003 seejuures süstemaatiliselt ja märkimisväärselt. CCIMP pidi seetõttu reageerima reisijate arvu ja kaubalendude mahu vähenemisele. Abi ulatus piirdub 13 %ga⁽⁶⁸⁾. Kuivõrd lennuradadesse tehtud investeeringuid ei olnud võimalik vältida, oleks abi andmata jätmise korral programmi mahtu tulnud vähendada enam kui 3 miljoni euro võrra, mis oleks tõenäoliselt toimunud saali 1 ümberkorraldamise arvelt, kusjuures kõnealune saal oli avatud kõigile ettevõtjatele, kes müüsid seal pileteid või pakkusid kaubanduslikke teenuseid. Kõnealused investeeringud võimaldasid vastu võtta välisriikide lennuettevõtjaid ja reisikorraldajaid ning suurendada kaubandustegevusega seotud tasusid.
- (322) Võttes arvesse abi andmise aja turutingimusi, mida iseloomustas lennujaama taristusse vaid vähesel määral investeerida soovivate eraettevõtjate vähene kogemus ja initsiatiivi puudumine, alles hiljaaegu konkurentsile avatud turu kõrge riskitase ja ebakindlad tulususe väljavaated, ei oleks erainvestor tõenäoliselt investeerinud lennujaamataristu ümberehitusse ja kiirrongiliini ühenduse rajamisse Marseille lennujaamas. Seega oli abi püstitatud eesmärgi saavutamiseks vajalik. Lisaks sellele, võttes arvesse abi piiratud ulatust, leiab komisjon, et abi ei olnud kõnealuse eesmärgi saavutamist silmas pidades ebaoproportsionaalne.

7. LENNUJAAMA KASUTAVATE LENNUETTEVÕTJATE KASUKS VÕETUD MEETMETE HINDAMINE – ABI OLEMASOLU

7.1. RIIGISISESTE LENDUDE PUHUL KOHALDATUD REISIJATASU ALANDAMISEGA ANTUD VÕIMALIK ABI

- (323) Oma varasemas otsuses⁽⁶⁹⁾ jõudis komisjon järeldusele siseturuga kokkusobimatu abi andmise kohta lennuettevõtjatele, kes käitasid riigisiseid lennuliine. Prantsusmaa võttis vastu meetmed, millega lõpetati selle mehhanismi rakendamine.
- (324) Prantsusmaa esitatud Cocoéco 2007. aasta otsuse väljavõttest nähtub, et riigisise lende ja Schengeni ruumi kuuluvate Euroopa Liidu liikmesriikidesse suunduvate lendude puhul kohaldatud reisijatasu määrad ühtlustati Marseille Provence'i lennujaamas alates 1. jaanuarist 2008.
- (325) Komisjon leiab, et tal ei ole selle tühistatud meetme suhtes vaja algatada uut uurimist.

7.2. LENNUJAAMA KASUTAVATELE LENNUETTEVÕTJATELE LENNUJAAMATASUDE DIFERENTSEERIMISEGA ANTUD VÕIMALIK ABI NING ETTEVÕTJATELE RYANAIR JA AMS TURUNDUSTEENUSTE LEPINGUGA ANTUD VÕIMALIK ABI

7.2.1. RIIGI RESSURSID JA RIIGIGA SEOSTATAVUS

- (326) Selleks et otsustada, kas CCIMP ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega, märgib komisjon, et haldusliku iseloomuga avalik asutus on autonoomne avalik asutus, kes tegeleb ise avaliku haldusega ning on seoses sellega allutatud teiste riiklike ametiasutuste väga rangele järelevalvele.

⁽⁶⁸⁾ Kaalutud keskmine.

⁽⁶⁹⁾ Vt joonealune märkus 31.

- (327) Lisaks sellele hõlmab CCI üldeelarve mitmeid maksutuluseid, mida maksavad äri- ja ettevõtteregestrisse kantud ettevõtjad.
- (328) Seejuures on CCIde näol tegemist riiklike ametiasutustega komisjoni direktiivi 2000/52/EÜ tähenduses, ⁽⁷⁰⁾ samuti on nad hankijad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/18/EÜ ⁽⁷¹⁾ tähenduses või vajaduse korral hankijad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/17/EÜ ⁽⁷²⁾ tähenduses, kusjuures nende tehtavate ostude suhtes kohaldatakse riigihangete suhtes kehtestatud pakkumismenetlust.
- (329) Üldkohtu kohtupraktika kohaselt ei sea avaliku sektori sisekorraldusest tulenevad asjaolud ning eeskirjad, mis tagavad avalik-õigusliku asutuse sõltumatuse teistest asutustest, kahtluse alla kõnealuse asutuse avalik-õigusliku olemuse põhimõtet. Euroopa Liidu õiguse kohaselt ei saa olla lubatud riigiabi eeskirjadest kõrvalehiilimine pelgalt seeläbi, et luuakse sõltumatud asutused, kelle ülesandeks on abi jaotada ⁽⁷³⁾. Prantsuse õigussüsteemi kohaselt on kaubandus-tööstuskogad riigi tegevust vahendavad üksused. Nende toimingud on vaieldamatult seostatavad riigiga, sest nende näol on tegemist riigi lahutamatu osaga. Kuivõrd kaubandus-tööstuskogad kuuluvad riikliku haldusaparaadi koosseisu ning on allutatud teiste riiklike asutuste rängele järelevalvele (vt põhjendus 10), leiab komisjon, et nende avalik-õiguslike üksuste otsused on vaieldamatult seostatavad riigiga. Nende olukord on seega erinev riigi osalusega äriühingute omast. Kaubandus-tööstuskodade puhul ei ole vajadust riigiga seostatavust tõendada teise seotud avalik-õigusliku ametiasutuse kaudu, mis osaleb avalik-õigusliku asutuse otsustusprotsessis, nagu see toimus „Stardust Marine“ kohtuotsuse puhul; seda asjaolu kinnitavad ka mitmed avalikku huvi pakkuvad ülesanded, mis on kaubandus-tööstuskodadele antud õigusaktide alusel.
- (330) Lisaks sellele, isegi kui komisjon peaks otsustama CCIMP otsuste riigiga seostatavuse üle, käsitades CCIMPd lihtsalt riigi osalusega äriettevõttena, saab komisjon välja tuua teatud hulga tegureid, mis võimaldavad sellist seostatavust näidata.
- (331) Esmalt, nagu on osutatud punktis 2.1.2, tuleb märkida, et CCIMP on allutatud rängele haldusjärelevalvele. Eeskätt tuleb pidada oluliseks, et CCIMP otsused lennujaamatasude määra kohta peavad jõustumiseks saama järelevalvet teostava ametiasutuse kinnituse. Lisaks sellele tuleb enne lennujaamatasude uute määrade kehtestamist konsulteerida Bouches-du-Rhône'i departemangu volikogu, Provence Alpes Côte d'Azuri piirkondlikku nõukogu ja linnade ühendust Marseille Provence Métropole koondava Cocoécoga ning saavutada uute tasumäärade kinnitamine.
- (332) Seetõttu on äärmiselt vähetõenäoline, et Cocoéco ei kinnitanud otsust sõlmida ettevõtjaga AMS turundusteenuste leping või et ta vähemalt ei osalenud selle otsuse tegemise protsessis. Kuigi Cocoéco ei ole teinud ametlikku otsust kõnealuse lepingu sõlmimise kohta, peab ta lennujaamatasude määra kontrollimise kaudu heaks kiitma lennujaama ressursside üldise tasakaalu. Seega tuleb lennujaamatasudega seotud otsust ja otsust sõlmida ettevõtjaga AMS turundusteenuste leping hinnata koos.
- (333) Lisaks sellele on CCIMP sõlminud mitmeid partnerluskokkuleppeid ⁽⁷⁴⁾ asjaomaste omavalitsusorganitega, et need osaleksid lennujaamataristusse investeerimise kavade kaasrahastamises. Sellise kaasrahastamise vastutasuks kohustus Marseille Provence'i lennujaam viima ellu dünaamilist äripoliitikat, mis võimaldab pakkuda võimalikult palju riigisiseseid ja rahvusvahelisi lennuliine, ⁽⁷⁵⁾ mille puhul on täpsustatud, et seda strateegiat viiakse ellu „departemangu volikoguga kooskõlastatult“, seejuures on volikogul õigus nõuda, et lennujaam koostaks tema tellimusel lennuliikluse arengut käsitlevaid uuringuid ja uuriks uute lennuliinide avamise võimalusi.
- (334) Lisaks sellele on nii Prantsusmaa kui ka CCIMP üldisemas plaanis teatanud, et Marseille Provence'i lennujaama vastuvõetud arengustrateegia on suunatud ümbritseva piirkonna majanduse dünaamika edendamisele ning töökohtade loomisega seotud üldhuvi väljendavate eesmärkide täitmisele, seejuures, nagu on märgitud CCIMPga sõlmitud kokkulepetes, on kohaliku omavalitsuse asutused selliste eesmärkide täitmisest otseselt huvitatud ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁰⁾ Komisjoni 26. juuli 2000. aasta direktiiv 2000/52/EÜ, millega muudetakse direktiivi 80/723/EMÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse kohta (EÜT L 193, 29.7.2000, lk 75).

⁽⁷¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiv 2004/18/EÜ, ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta (ELT L 134, 30.4.2004, lk 114).

⁽⁷²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiv 2004/17/EÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energia-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused (ELT L 134, 30.4.2004, lk 1).

⁽⁷³⁾ Üldkohtu otsus, 12. detsember 1996, kohtuasi T-358/94 Air France vs. komisjon, EKL 1996, lk II-2109, punkt 62.

⁽⁷⁴⁾ Departemangu volikoguga sõlmitud 3. oktoobri 2002. aasta, 5. septembri 2003. aasta ja 19. mai 2005. aasta kokkulepped ning linnade ühendusega Provence Métropole sõlmitud 14. mai 2004. aasta kokkulepe.

⁽⁷⁵⁾ 5. septembri 2003. aasta ja 19. mai 2005. aasta kokkulepped.

⁽⁷⁶⁾ Vt näiteks 19. mai 2005. aasta kokkuleppe preambul.

- (335) Põhjenduses 10 toodud asjaolusid arvestades tundub lisaks sellele, et kaubandus-tööstuskojad on integreeritud avalikku haldusstruktuuri, et nende majandustegevus toimub täiesti eripärastes tingimustes, mis ei ole mingil määral võrreldav eraettevõtjate tingimustega, et nende õiguslik seisund tuleneb avalikust õigusest ning et riiklike ametiasutuste kaubandus-tööstuskodade juhtimise üle rakendatava järelevalve ulatus on suur.
- (336) Eelnevat silmas pidades tuleb seega järeldada, et lennujaamatasude määrasid ja ettevõtjaga AMS sõlmitud turundusteenuste lepingut rahastati riigi ressursside abil ning et see rahastamine on seostatav riigiga.

7.2.2. MARSEILLE PROVENCE'I LENNUJAAMAS TEGUTSEVALELE LENNUETTEVÕTJATELE ANTUD VALIKULINE EELIS

- (337) Selleks et hinnata, kas teatava riikliku meetme näol on tegemist 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 tavapärasest turutingimustes ei oleks saanud.
- (338) Komisjon meenutab sellega seoses, et piirkonna arenguga seotud järeldusi ei saa võtta arvesse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel.

Võrdleva meetodi kohaldamine

- (339) Ryanair väidab, et välistamiseks majanduseelise olemasolu, mida ettevõtte ei oleks tavapärasel turutingimustel saanud, tuleks 1999. aasta lepingutes ettenähtud tasusid võrrelda odavlennuettevõtjate suhtes teistes Euroopa lennujaamades kohaldatavate lennujaamatasudega.
- (340) Komisjon ei välista põhimõtteliselt sellist lähenemisviisi. Samas eeldab võrdlusaluseks võetava teguri määratlus esmalt, et peab olema võimalik valida piisav arv võrreldavaid lennujaamu, kes pakuvad võrreldavaid teenuseid tavapärasel turutingimustel.
- (341) Sellega seoses märgib komisjon, et ajal, kui 1999. aasta lepingud sõlmiti, käsitati Euroopa Liidu lennujaamu suures osas riikliku haldussüsteemi osadena, kellel olid kindlaksmääratud sotsiaalsed ja piirkondlikud eesmärgid ning keda rahastasid riiklikud ametiasutused, sõltumata nende lennujaamade tulususest. Tegelikult kasutab enamik Euroopa Liidu lennujaama siiani riiklikke vahendeid investeerimis- ja tegevuskulude katmiseks. Seetõttu leiab komisjon, et kõnealuste lennujaamade tasumäärasid ei ole tavaliselt kujundatud turuga seotud kaalutluste ega eelnevate rahuldava tasuvuse väljavaadete alusel, vaid võttes peamiselt arvesse sotsiaalseid või piirkondlikke kaalutlusi.
- (342) Komisjon märgib seejuures, et isegi kui mõned lennujaamad on eraomandis või kui neid hallatakse sotsiaalsete või piirkondlike kaalutlusteta, võivad selliste lennujaamade tasumäärasid tugevalt mõjutada enamjaolt riigi vahenditest rahastatavate lennujaamakäitajate kehtestatavad tasumäärad, kuna neid tasumäärasid võtavad lennuettevõtjad arvesse läbirääkimistel eraomandis olevate või erasektori käitatavate lennujaamadega.
- (343) Vaadeldaval juhul on võrdlusaluseks võetud lennujaamu riiklikult rahastatud enne nende erastamist või pärast seda. Näiteks riiklikust fondist toetust saanud Lutoni lennujaama hakkas käitama eraettevõtja pärast seda kui lennujaam oli saanud avaliku ja erasektori partnerluse raames 80 miljoni Suurbritannia naela suuruse investeeringu. Liverpooli lennujaama kaasrahastasid Euroopa Liidu toukefondid ja kahjumis olev Prestwicki lennujaam taasriigistati hiljaeagu sümboolse hinna 1 Suurbritannia naela eest. Lisaks sellele ei ole kindel, et olemasoleva taristu kulusid võeti võrdlusaluseks olevate lennujaamade erastamisel arvesse. Ja lõpuks on nõustamisbüroo Oxera koostatud uuringus kasutatud andmete võrreldavus piiratud, kuna Marseille Provence'i lennujaamale makstud tasude puhul ei võetud arvesse ettevõttega AMS sõlmitud turundusteenuste lepingut, samas kui kõikide teiste lennujaamade puhul kajastatud hinnad ei hõlma lennujaama makseid Ryanairi turundusteenuste eest.
- (344) Sellises olukorras ei saa komisjon määratleda võrdlusalust selleks, et selgitada väljalennujaama haldaja osutatud teenuste tegelikku turuhinda.

Tulususe analüüs

- (345) Selgelt määratletud võrdlusaluse puudumisel leiab komisjon, et täiendava tulususe *ex ante* analüüs on asjakohane kriteerium lennujaama käitajate ja eri lennuettevõtjate vahel kavandatud või sõlmitud lepingute hindamiseks. Sellisel juhul on vaadeldavad meetmed osa lennujaama üldisest strateegiast, mis võimaldab saavutada tulusust vähemalt pikaajalises perspektiivis.
- (346) Komisjon leiab, et erinevate hindade kehtestamine vastab tavapärasele äritavale. Selline praktika peaks samas aga olema turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmiseks äriarvestustel kaalutlustel õigustatud ⁽⁷⁷⁾.
- (347) Prantsusmaa rõhutab, et Marseille Provence'i lennujaam käitus otstarbekalt ja kinnitas oma väidet, esitades lennujaama *ex ante* tehtud arvutused.
- (348) Kõnealuse kriteeriumi hindamiseks võttis komisjon arvesse lennundusega seotud tulusid (lennujaamatasud) ning lennundusega mitteseotud tulusid (kaubandustegevus, parklad jne).

7.2.2.1. Tasumäära vähendamine seoses uute lennuliinide avamisega

- (349) CCIMP kehtestas üksteise järel kaks eraldi sooduskava, mis innustasid lennuettevõtjaid avama uusi lennuliine. 6. detsembril 2004 kinnitas Cocoéco soodusmäärad, mille suurus esimesel aastal oli 90 % ja teisel aastal 50 %, kõnealused soodusmäärad hõlmasid reisivedude maandumistasusid, valgustustasusid ja parkimistasusid ning kaubalendude maandumistasusid ja valgustustasusid. See mehhanism kehtis 15. veebruarist 2005 kuni 31. juulini 2009.
- (350) Esimese meetme kohta väitis Prantsusmaa, et 8. detsembril 2004 koostatud *ex ante* tulususe uuringus vaadeldi ühelt poolt aastast hinnaalandust olemasolevatele liinidele või liinidele, mis oleks käivitatud vaadeldava [...] euro suuruse meetme puudumisel ning teiselt poolt täiendavaid kulutusi seoses meeskondade varustuse ja autoparklatega täiendava [...] euro korral aastas. Ainult 20 % uute lennuliinide puhul eeldati, et need püsivad kolmandal käitamisaastal, vastava summa suurus oli [...] eurot. Uute asutatud lennuliinidega seotud tulud olid hinnanguliselt [...] eurot. Esialgses uuringus toodud eeldused näisid nende püstitamise ajal olevat realistlikud.
- (351) Võttes arvesse asjaolu, et lennujaam kavandas positiivset marginaali ning seoses sellega, et meetme puhul ei nähtud ette alginvesteeringut, leidis komisjon, et meede on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja põhimõttega.
- (352) 15. veebruarist 2005 kuni 31. juulini 2009 kehtinud allahindluse kohta esitas Prantsusmaa Cocoéco 14. septembri 2009. aasta istungi protokoll, mille kohaselt ühelt poolt said allahindlusega seotud summadest 83,1 % lennuliinid, mis olid alles pärast allahindlusperioodi lõppemist, teiselt poolt ei kaasnenud muudatusega mingeid lennuliikluse mahuga seotud investeeringuid.
- (353) Ja lõpuks, kõnealusel Cocoéco istungil tehtud ettepaneku kohaselt koostatud majandusliku mõju uuringus jõuti järeldusele, et iga tasumäära muudatusega hõlmatava lennureisija puhul oli marginaal meetme kohaldamise kolme aasta jooksul positiivne:
- terminali mp1 puhul: [...] – [...] = [...] eurot
- terminali mp2 puhul: [...] – [...] = [...] eurot
- (354) Sellest nähtub, et esialgseid *ex ante* arvutusi tuleb hinnata väga ettevaatlikuks; seejuures säilis oluliselt enam kui 20 % uutest lennuliinidest kauem esialgsete allahindluste kestusest. Sellest tulenevalt otsustati äriplaanide ajakohastamisel ja hilisemate uuringute teostamisel eeldusi ajakohastada, et võtta arvesse kõnealuse meetmega seoses saadud esialgseid kogemusi.

⁽⁷⁷⁾ Vt otsus 2011/60/EL ja komisjoni 25. juuli 2012. aasta otsus 2013/664/EL, mis käsitleb meetet SA.23324 (C 25/07) (*ex NN 26/07*) – Soome Finavia, Airpro ja Ryanairi tegevus Tampere-Pirkkala lennujaamas (ELT L 309, 19.11.2013, lk 27).

- (355) Saadud kogemuse põhjal võeti 18. septembril 2009 vastu uute lennuliinide avamise innustamiseks teine stimuleerimiskava, mis jõustus 1. veebruaril 2010. See kava hõlmas 60 % suurust allahindlust uue lennuliini käitamise esimesel aastal, 45 % suurust allahindlust teisel aastal ja 20 % suurust allahindlust kolmandal aastal. Kavaga nähti ette ka tulususe tekkimist. Eespool toodud andmete põhjal oli ka teise kava tulusus tõenäoline. Kava tühistati järkjärgult ja see lõpetati 31. oktoobril 2011.
- (356) Komisjon leiab, et ka see meede on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja põhimõttega, sest sellega nähti ette täiendava tulu saamine.

7.2.2.2. *Tasuta öine parkimine*

- (357) Alates 1. märtsist 2005 kuni tänase päevani on reisijateveoga seotud parkimine IATA väikese koormusega hooajal kella 22.00st kuni kella 6.00ni tasuta, kui samasse sihtpunkti toimub viis igapäevast lennu ja lennukid pargivad vähemalt kuue järjestikuse tunni jooksul kella 22.00st kuni kella 6.00ni. Seda meetet kohaldatakse mittediskrimineerivalt mõlemas terminalis kõikide lennuettevõtjate suhtes.
- (358) Prantsusmaa väitel võimaldab öine parkimine lennujaamas lennuettevõtjatel võtta peale reisijad võimalikult vara hommikul ja teha viimane maandumine hilja õhtul, seega tekib vedajal võimalus teha 4 lennu päevas 3 asemel.
- (359) Prantsusmaa väidab, et 2004. aasta raamatupidamisandmete analüüs võimaldas *ex ante* välja selgitada, et selline meede on lennujaama käitaja jaoks tulus.
- (360) Kõnealune uuring põhineb eeldusel, et terminali mp1 puhul on ainult seoses riigisiseste vedudega võimalik pakkuda täiendavaid lennukordi seoses tasuta öise parkimise võimaldamisega. Terminali mp2 kasutavad odavlennuettevõtjad ei kasuta süsteemi, mille puhul toimub igapäevane väljalend ööbimisbaasist ja üks igapäevane tagasilend, seetõttu eeldati, et kõik nende lennukid võivad pakkuda täiendavat igapäevast lennukorda. Täiendavate lennukordade eelduse suhtes kohaldati 50 % suurust kaalumiskoeffitsienti.
- (361) Uuringus lähtutakse eeldusest, et tasuta öise parkimise täiendavad kulud piirduvad tööjõukulude, hooldus- ja remondikuludega ning mitmesuguste energia- jms kuludega, moodustades hinnanguliselt kokku [...] eurot ühe öö ja ühe lennuki kohta.
- (362) Esialgses uuringus toodud eeldused näisid nende püstitamise hetkel olevat realistlikud. Tegelikult ilmnes 2008. aastal teostatud uuringu põhjal, et kulude suurust alahinnati, kuid tuginedes sellele, et kõnealuse meetme rakendamisel lisanduvad lennukorrad toovad alates 2010. aastast ka teatud puhaskasumit. Sellest tulenevalt otsustati äriplaanide ajakohastamisel ja hilisemate uuringute teostamisel eeldusi ajakohastada, et võtta arvesse kõnealuse meetmega seoses saadud esialgseid kogemusi.
- (363) Toodud andmetest ilmneb, et CCIMP käitus turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana, tehes otsuse rakendada Marseille Provence'i lennujaamas tasuta öist parkimist.

7.2.2.3. *Turundusteenuste rahastamine*

- (364) Esimene mehhanism turundustegevuse rahastamiseks võeti vastu Marseille Provence'i lennujaamas CCIMP 21. novembri 2005. aasta otsuse alusel. Samas tühistati see kava juba enne selle jõustumise algust. Prantsusmaa väitel tehti selle alusel ainult üks [alla 300 000]* euro suurune makse ettevõttele BMI Baby.
- (365) Prantsusmaa väitis, et selle summa suhtes, sedavõrd, kuivõrd seda on võimalik käsitada riigiabina, tuleb kohaldada määrust (EÜ) nr 1998/2006. Ettevõtte BMI Baby lõpetas tegevuse 2012. aastal.
- (366) Komisjon leiab, et selle abi puhul on tegemist vähese tähtsusega abiga.

Tabel 12

Tulususe analüüs (tuhandetes eurodes, praeguste hindade juures)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	KOKKU 2005– 2021	Sisemine tulumaar
2021. aasta lõpu RA- HAVOOD KOKKU koos BPVga, ilma OLTta	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
2021. aasta lõpu RA- HAVOOD KOKKU koos BPVga ja koos OLTga	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
DIFERENTSEERITUD RAHAVOOD	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
2021. aasta lõpu RA- HAVOOD KOKKU ilma BPVta, ajakohas- tatud ilma OLTta	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
2021. aasta lõpu RA- HAVOOD KOKKU koos BPVga, ajakohas- tatud koos OLTga	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
DIFERENTSEERITUD RAHAVOOD KOKKU	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Allikas: 15. septembri 2005. aasta ajakohastatud äriplaan (BPV – bilansiline puhasväärtus, OLT – odavlennuterminal).

- (369) Arukas ettevõtja võtab lihtsustatud teenuste ja sellele vastava tasumääraga terminali projekti tulususe arvutamisel arvesse kõiki lennundusega seotud ja mitteseotud tulusid, arvestades samas ka reisijate arvu ootuste paindlikkust kavandatud lennundusega seotud tasumäära suhtes. Erinevus reisijatasu määra ja ühe reisijaga seotud kulu vahel, mis kaetakse lennundusega mitteseotud tulude arvelt, ei ole seotud lennuettevõtjatele antud eelise, vaid tuleneb asjaomase ettevõtja poolt tehtud investeerimisprojekti tootluse optimeerimisest.
- (370) Terminalis mp2 kohaldatavate reisijatasude määra (arvestamata registreerimislette) on toodud tabelis 13.

Tabel 13

Aastad	Reisijatasu ELi-sisistel lendudel (eurodes)		Reisijatasu ELi-välistel lendudel (eurodes)	
	Algne	Tagasiulatuv	Algne	Tagasiulatuv
2006	1,23	2,85	x	2,99
2007	1,22	2,85	1,28	2,99
2008	1,31	2,54	6,75	2,68
2009	1,79		1,93	
2010	1,79		1,93	
2011	1,84		1,99	

- (371) 2009. aastal, pärast seda kui riiginõukogu oli tasumäärad tühistanud, toimus tasumäärade kohandamine. Cocoéco 18. veebruari 2009. aasta otsuses on üksikasjalikumalt kirjeldatud arvutusmeetodit, mille tulemusel need tasumäärad kindlaks määrati, seejuures võeti aluseks mõlema terminaliga seotud tulud ja kulud, mis on esitatud ettevõtte Mazars 2008. aastal koostatud uuringus ja mis hõlmavad järgmist kuut aastat. Selle uuringu raames ja lähtuvalt prognoosidest, mida see uuring toetab, hõlmavad arvessevõetavad kulud mõlema terminali hoonega seotud kulud, hooldus- ja ülalpidamiskulud ning tegevuskulud proportsionaalselt nende osakaaluga ühe reisijaga seotud kuludes ning nende kasutamise kummagi terminali jaoks. Arvessevõetavad tulud hõlmavad samaaegselt mõlema terminaliga seotud lennujaamatasusid (reisijatasud ja registreerimisletid) ning lennujaamas äritegevusest saadavaid tulusid (kaubandusettevõtted ja parklad).
- (372) Ilmneb, et reisijatasu määr on määratud kindlaks selliselt, et lennundusega seotud tulud katavad reisijaga seotud kuludest terminalides mp2 ja mp1 sama marginaali ([50–80 % aastatel 2007, 2008, 2009 ja 2010]*).
- (373) 18. veebruari 2009. aasta otsuses toodud finantsandmetest ilmneb, et kui võtta samaaegselt arvesse lennujaamatasu ja reisijate teenindamisega seotud kaubandustegevuse tulusid, katavad nad reisijatega seotud kulud terminali mp2 puhul [100–140 % ulatuses aastatel 2007, 2008, 2009 ja 2010]*, arvestades 25. mai 2009. aasta otsuses sätestatud reisijatasu määra.
- (374) Terminali mp2 reisijatasu määr määrati kindlaks eelneva finantsanalüüsi põhjal. Selle analüüsi puhul arvestati kõiki kohaldatavaid allahindlusi. Finantsuuringu põhjal peaks mõlemas terminalis kohaldatavad tasud katma vastavad kulud. Uuringus järelitati, et nüüdispuhasväärtus oli positiivne.
- (375) Kui tagasiulatuvalt kohaldatavad tasumäärad arvutati selliselt, et need kataksid kõik lennujaama kulud, pärast teatud ühiste kulude terminalide vahel jagamiseks tehtavaid kohandusi, siis esialgsed tasumäärad katsid ka lennuettevõtjate saabumisega ja iga täiendava reisija lisandumisega otseselt seotud väheolulised kulud. Seetõttu oli ette nähtud, et lennuettevõtjate suhtes kohaldatavad tasumäärad katavad pidevalt vähemalt marginaalsed kulud, mis on seotud lennujaama nendepoolse kasutamisega.

- (376) Lisaks sellele nähti esialgses äriplaanis, mille alusel tehti otsus terminali mp2 rajamise kohta, et lennujaam võib saavutada positiivse nüüdispuhasväärtuse. Enne iga järjekordset tasumäärade muutmist viis lennujaam läbi usaldusväärse hinnangu, mille kohaselt meetmed mõjutasid positiivselt lennujaama tulusust.
- (377) Seetõttu leiab komisjon, et otsus, millega määrati kindlaks terminali mp2 tasumäärad, on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja põhimõttega. Sama kehtib 25. mai 2009. aasta otsuse kohta, millega määrati kindlaks aastatel 2006–2008 ja alates 1. augustist 2009 kohaldatavad tasumäärad.

7.2.2.5. AMSiga sõlmitud turundusleping

Ryanairi ja AMSi saadud majanduseelise ühine hindamine

- (378) Komisjon peab esmalt välja selgitama, kas ettevõtjaid Ryanair ja AMS tuleb käsitleda koos või eraldi, selleks, et määrata kindlaks, kas nad said majanduseelise või mitte.
- (379) Komisjon märgib esmalt, et AMSi näol on tegemist 100 % ulatuses Ryanairi tütarettevõtjaga ja ettevõtja juhtkond koosneb Ryanairi juhtivtöötajatest⁽⁷⁸⁾. Lisaks sellele märgib komisjon, et kõnealune ettevõtte asutati üksnes selleks, et osutada turundusteenuseid Ryanairi veebisaidi kaudu ning et tal ei ole teisi tegevusalasid.
- (380) Lisaks sellele on 15. novembri 2005. aasta CCIMP lennujaama nõukogu koosoleku ettevalmistavas dokumendis täpsustatud, et reklaami ostmine Ryanairi veebisaidil ja uute lennuliinide avamisega seotud abimehhanism on mõlemad suunatud Marseille Provence'i lennujaamas kuludega seotud tingimuste loomisele, mis võimaldab rahuldada Ryanairi tulususkriteeriume, eeskätt seoses ettevõtte kavatsusega luua oma lennukite baseerumispunkt.
- (381) Prantsusmaa esitatud vastuses toodud väidetest ilmneb, et AMSiga sõlmitud lepingu finantstingimused määrati kindlaks lähtuvalt iga Ryanairi käitatava lennuga seotud finantsmarginaalist. Prantsusmaa täpsustas samuti, et AMSiga sõlmitud leping hõlmas mitmeid Ryanairi kohustusi seoses lennujaamas baseeruvate lennukite arvuga, käitatavate igapäevaste lendude arvuga ja aastase reisijate arvuga. Lõpuks märgib Prantsusmaa oma vastuses, et CCIMP käitumist tuleb hinnata lähtuvalt „uute lennuliinide avamise ja AMSi lepinguga seotud muudatuste koosmõjuga seotud tulususest üksnes Ryanairi lendude puhul“ ning rõhutab, et „see kõiki eri meetmeid üheskoos käsitlev uuring on kõnealusel juhul äärmiselt asjakohane“⁽⁷⁹⁾.
- (382) Lõpuks meenutab komisjon, et ta kasutas sama lähenemisviisi, kui ta algatas 29. novembril 2007 ametliku uurimismenetluse Pau lennujaama kohta ning sama lennujaama hõlmavas 25. jaanuari 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses ning 8. veebruari ja 23. märtsi 2012. aasta menetluse algatamise otsustes La Rochelle'i ja Angoulême'i lennujaamade kohta.
- (383) Nimetatud põhjustel tuleb majanduseelise olemasolu väljaselgitamiseks pidada asjakohaseks käsitleda Ryanairi ja AMSi kasuks võetud meetmeid koos, kuna Ryanair ja AMS moodustavad tegelikult ühe kõnealustest meetmetest kasusaaja⁽⁸⁰⁾.
- (384) Komisjon märgib seejuures, et ainuke eelis, mille lennujaama käitajad võisid saada seoses AMSi osutatud turundusteenustega Ryanairi veebisaidil, tuleneb Ryanairi kasutatavate reisijate arvu suurenemisest. Kuid reisijate arvu ja lennukite täituvuse prognoosid on Ryanairiga ärisuhete alustamise⁽⁸¹⁾ kasumlikkuse analüüsi olulised tegurid. Komisjon leiab seetõttu, et turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel ei saa Ryanairiga ärisuhete alustamise⁽⁸²⁾ kohasuse hindamisel jätta arvestamata samaaegse turunduslepingu sõlmimise tagajärgi ja eeskätt sellega seotud kulusid.

⁽⁷⁸⁾ Vt 19. oktoobril 2006 kinnitatud Akvitaania piirkondliku kontrollikoja aruannet CCIBP kohta, milles on märgitud, et „ettevõtja AMS näol on tegemist Ryanairi tütarettevõtjaga ning seda juhivad kaks ettevõtja Ryanair juhtivtöötajat“.

⁽⁷⁹⁾ Prantsusmaa 12. märtsi 2012. aasta kiri, lk 108.

⁽⁸⁰⁾ Järgnevas hinnangus kasutab komisjon meetmetest kasusaaja tähistamiseks nimetust „Ryanair/AMS“.

⁽⁸¹⁾ Või uue lennuliini avamise.

⁽⁸²⁾ Lennuliini avamise, lennukordade arvu või lennuseduse muutmise jne.

Turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja kriteerium

- (385) 19. mail 2006 sõlmis CCIMP ilma eelneva konkursi või avaliku väljakuulutamiseta ühekordselt pikendatava viieaastase tähtajaga reklaamipinna ostulepingu ettevõttega AMS, mis on 100 % ulatuses lennuettevõtja Ryanair tütarettevõtja. Cocoéco 18. veebruari 2009. aasta otsuses seoses 25. mai 2009. aasta otsuses sätestatud hindade kindlaksmääramisega, on täpsustatud, et AMSi lepinguga seotud kulud lepingu kehtivuse perioodil, st alates 2006. aasta oktoobrist kuni 2011. aasta oktoobrini, on [...] * eurot, st [...] * eurot aastas.
- (386) Prantsusmaa väidab esmalt, et kõnealuse lepingu alusel tehtud maksed vastavad *online* teenuste turuhinnale, ning järeldeb, et CCIMP käitus AMSiga lepingut sõlmides turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana.
- (387) Samas, nagu on märgitud punktis 7.2.2.5, leiab komisjon, et ettevõtte AMS ja ettevõtte Ryanair saadud võimalikke eeliseid tuleb analüüsida koos, võttes arvesse lennuettevõtja enda ja tema tütarettevõtja osutatud teenuste lahutamatu seost. Komisjon on seisukohal, et AMSi osutatud turundusteenuste võimalik väärtus seisneb Ryanairi reisijate arvu suurenemises.
- (388) Prantsusmaa vastusest võib aru saada, et ta jagab seda seisukohta. Prantsusmaa väidab, et arukas ettevõtja oleks Ryanairi lennu tulususe hindamiseks analüüsinud koos Ryanairi suhtes kohaldatavat tasumäärade raamistikku ja AMSilt ostetud reklaamiteenuste maksumust, sama põhjendust kasutas ka CCIMP oma otsuses 19. mai 2006. aasta lepingu sõlmimise kohta.
- (389) Kuna AMSi osutatud turundusteenused olid lahutamatult seotud Marseille Provence'i lennujaama ja lennuettevõtja Ryanair ärisuhetega, tuleb vaadelda kõnealusele kahele üksusele antud soodustusi koos.
- (390) Seetõttu ei saa CCIMP käitumist 19. mai 2006. aasta lepingu sõlmimise ajal hinnata võrreldes teiste internetis reklaamikuulutusi avaldavate ettevõtjatega, sest nad ei osuta samalaadset teenust.
- (391) Prantsusmaa väidab täiendavalt, et CCIMP ja AMSi vahel sõlmitud lepingu näol on tegemist Marseille Provence'i lennujaama jaoks soodsa ostuga, seda eriti terminali mp2 tegevust silmas pidades.
- (392) On asjakohane meenutada, et terminali mp2 rajamiseks tehtud investeeringutasuvuse uuringus (2005. aasta septembri äriplaan, mis ajakohastati 2006. aasta mais) ei võeta arvesse AMSiga sõlmitud lepingu kulusid, vaid eelneva turunduskulude kaasrahastamismehhanismiga seotud kulusid. Nagu on märgitud punktis 7.2.2.3, kõnealust mehhanismi lõppkokkuvõttes ei kohaldata.
- (393) Prantsusmaa esitas Ryanairi lendudega seoses ajavahemikul 2007–2021 saadava kasumi tulususe kohta tehtud uuringu, mis oli koostatud 2005. aasta septembris ja mida ajakohastati 2006. aasta mais enne AMSi lepingu sõlmimist ning millele CCIMP tugines 19. mai 2006. aasta lepingu kohta otsuse tegemisel.
- (394) Kõnealune uuring tugineb järgmistele andmetele (2007. aasta kohta):
- lennukiga B737 ühe terminalist mp2 toimuva lennu finantsmarginaal, võtmata arvesse AMSi lepingu maksumust, on [...] * eurot;
 - asjaolu, et Ryanairi reisijate arv moodustab 85 % odavlendude reisijate prognoositud arvust;
 - asjaolu, et Ryanairi lendude arv on 2 694 lendu (see vastab ühele 189kohalisele lennukile, mille täituvus on 75 %).
- (395) Kõnealusest uuringust ilmneb, et Ryanairi kohalolek Marseille Provence'i lennujaamas talle pakutud tingimustel, sealhulgas kohaldades hinnaalandust seoses uute lennuliinide avamisega ja seoses öise parkimisega ning võttes arvesse turundusteenuste ostmist ettevõtte tütarettevõtjalt, tõi lennujaamale kaasa kolme esimese aasta jooksul kahjumi ja ei tekitanud lennujaama jaoks positiivset marginaali enne 4. tegevusaastat ⁽⁸³⁾.

⁽⁸³⁾ Lisaks sellele ilmneb 2007. ja 2008. aasta reisijate arvu andmete ja ettevõtte Mazars auditeeritud kulude põhjal *a posteriori* koostatud uuringust, et kõik Ryanairi lennud tootsid lennujaamale esimese kahe aasta jooksul kahjumi, seda isegi lennuettevõtjale tehtud tasumäärade muudatusi ja turundusteenuste maksumust arvesse võttes.

- (398) Seega, võttes arvesse mitmesuguseid soodumäärasid ja AMSiga sõlmitud lepingu maksumust, katsid lennuettevõtjate suhtes kohaldatavad tasumäärad pidevalt vähemalt marginaalsed kulud seoses lennuettevõtja poolse lennujaama kasutamiseiga.
- (399) Lisaks sellele eeldati esialgses äriplaanis, mille alusel tehti otsus terminali mp2 rajamise kohta, et lennujaam võib saavutada positiivse nüüdispuhasväärtuse. Enne igat järjekordset tasumäärade muutmist ja enne AMSiga turunduslepingu allakirjutamist teostas lennujaam usaldusväärse hindamise, mille kohaselt meetmed mõjutasid positiivselt lennujaama tulusust.
- (400) Esialgses äriplaanis ja selle hilisemates versioonides vaadeldud eeldused ja muud stsenaariumid ning hilisemate meetmetega seotud finantsarvestused tundusid nende tegemise hetkel olevat realistlikud. Hilisem areng on näidanud, et tegemist oli pigem ettevaatlike prognoosidega. Lisaks sellele on neid prognoose regulaarselt ajakohastatud ning tasumäärasid on süstemaatiliselt kohandatud, et tagada lennujaama pikaajaline tulusus ja tasumäärade muudatuste kasulikkus lühiajalises perspektiivis..

7.2.3. JÄRELDUS ABI OLEMASOLU KOHTA

- (401) Punktist 6.3 tuleneb, et Marseille-Provence'i lennujaam sai investeerimisabi, mis on siseturuga kokkusobiv. Komisjon on seisukohal, et kui lennujaama käitaja sai kokkusobivat abi, ei antud sellisest abist tulenevat eelist edasi teatud konkreetsele lennuettevõtjale eeskätt juhul, kui olid täidetud järgmised tingimused:
- i) taristu on avatud kõikidele lennuettevõtjatele (sealhulgas taristu, mida võiksid pigem kasutada teatud liiki lennuettevõtjad, nagu odavlennuettevõtjad või tšarterlende korraldavad ettevõtjad) ning ei ole reserveeritud kasutamiseks teatud konkreetsele lennuettevõtjale, ja
 - ii) lennuettevõtjad maksavad sellise määraga tasusid, mis katavad vähemalt väheolulised kulud.
- (402) Vaadeldaval juhul märgib komisjon esmalt, et terminal mp2 ja sellega piirnev lennukite parkimisala ei ole reserveeritud teatud konkreetsele lennuettevõtjale. Terminal mp2 on avatud kõikidele lennuettevõtjatele, kes soovivad seda kasutada, eeldusel, et ettevõtja pakub lihtsustatud tasemega teenuseid. Selleks et tagada kõigile huvitatud ettevõtjatele juurdepääs terminalile, kutsus lennujaam kuulutuse teel taristu kasutamiseks huvi üles näitama. Kuivõrd terminal ei tööta täiskoormusel, on seda võimalik kasutada kõikidel huvitatud lennuettevõtjatel.
- (403) Teiseks, vastavalt eespool toodud hinnangule (vt punktid 7.2.2.1 – 7.2.2.5) maksavad lennuettevõtjad ühtlasi sellise määraga tasusid, mis katavad vähemalt igast lepingust tulenevad väheolulised kulud.
- (404) Komisjon meenutab, et vaadeldavad meetmed on osa lennujaama üldisest strateegiast, mis võimaldab saavutada tulusust vähemalt pikaajalises perspektiivis. Selleks et hinnata lennujaama ja teatud lennuettevõtja vaheliste lepingute mõju lennujaama tulususe seisukohalt, võtab komisjon arvesse tema käsutuses olevaid konkreetseid tõendusmaterjale ning arengut, mida oli mõistlikkuse piires võimalik eeldada lepingute sõlmimise hetkel. Eeskätt võtab komisjon arvesse järgmist:
- i) vaadeldava ajajärgu turutingimusi, eeskätt muudatusi, mis olid tingitud lennutranspordi turu konkurentstile avamisest, odavlennuettevõtjate⁽⁸⁴⁾ ja teiste „punktist punkti“ vedajate turule saabumisest ja nende arengust ning lennujaamade majandussektori korralduse ja majandamisega seotud struktuursetest muutustest;⁽⁸⁵⁾ lennujaamade täidetavate ülesannete mitmekesisust ja keerukust, konkurentsi tihenemist lennuettevõtjate ja lennujaamade vahel, turutingimuste muutumisest tingitud ebasoodsat majanduslikku keskkonda ja muud majanduskeskkonnas ilmnevat ebakindlust;
 - ii) eeldatavat pikaajalist mõju lennujaama tulususele.

⁽⁸⁴⁾ Odavlennuettevõtjate turuosa suurenes 1992. aasta 1,5 %-lt 45,94 %-le 2013. aastal.

⁽⁸⁵⁾ Alates „Aéroports de Paris“ kohtuotsusest (12. detsember 2000) tuleb lennujaamataristu käitamist ja rajamist käsitada riigiabi kontrolli alla kuuluva valdkonnana (vt põhjendus 228). Kuni selle kohtuotsuseni ei käsitatud lennujaamu ettevõtetena aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

- (405) Komisjon märgib, et Prantsusmaa esitatud teabe põhjal eeldati lennujaama esialgses äriplaanis, mille alusel tehti otsus terminali mp2 rajamise kohta, et lennujaam võib saavutada positiivse nüüdispuhasväärtuse. Prantsusmaa väitel kinnitasid terminaliga mp2 seotud finantstulemused neid optimistlikke prognoose. Kogu lennujaama, sealhulgas terminali mp1 suhtes kohaldatud tasude vähendamised põhinesid tugevatel finantskalkulatsioonidel, mille alusel lennujaam võis eeldada tulususe saavutamist võetavate meetmete abil. Komisjon leiab, et terminali mp2 tulusust ja kasutamist hõlmavad prognoosid olid mõistlikud ja usaldusväärsed. Üldjuhul oli tegemist ettevaatlike prognoosidega. Seetõttu leiab komisjon, et kohaldatud tasumäärad, pakutud allahindlused ja AMSiga sõlmitud turundusleping on osa lennujaama üldisest strateegiast, mis võimaldab saavutada tulusust vähemalt pikaajalises perspektiivis.
- (406) Komisjon on seega seisukohal, et Marseille Provence'i lennujaama ja seda kasutavate lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute näol ei ole tegemist riigiabiga. Lisaks sellele leiab komisjon, et sellistel tingimustel, isegi kui oleks olnud tegemist lennuettevõtjatele antud riigiabiga, oleks see igal juhul olnud siseturuga kokkusobiv samadel põhjustel, millest tulenevalt on siseturuga kokkusobiv lennujaamadele antud abi.
- (407) Kuna ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud üks kumulatiivne kriteerium ei ole täidetud, leiab komisjon, et vaadeldavad meetmed ei hõlma riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8. KOKKUVÕTE

8.1. LENNUJAAMA KASUKS VÕETUD MEETMED

- (408) Komisjon nendib, et Prantsusmaa andis Marseille-Provence'i lennujaamale investeerimisabi ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid. Samas tuleb märkida, et kõnealune abi on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv.
- (409) Lennujaamamaksede ning lennujaama ja CCIMP vaheliste ülekannete näol ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 tähenduses.

8.2. LENNUJAAMA KASUTAVATE LENNUETTEVÕTJATE KASUKS VÕETUD MEETMED

- (410) Komisjon nendib, et lennujaam käitus finantssuhetes lennujaama kasutavate lennuettevõtjatega turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtjana. Erinevate tasumäära muutuste ja AMSiga sõlmitud turundusteenuste näol ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 toodud tähenduses.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Prantsusmaa poolt Marseille-Provence'i lennujaama kasuks antud 12,337 miljoni euro suuruse investeerimisabi näol on tegemist siseturuga kokkusobiva abiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

Prantsusmaa rakendatavate lennujaamale makstavate lennujaamatasude, lennujaama ja CCIMP vaheliste ülekannete, lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele kehtestatud vähendatud määraga tasude ja AMSiga sõlmitud turunduslepingu näol ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 20. veebruar 2014

Komisjoni nimel
asepresident
Joaquín ALMUNIA
