Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

19 päivänä joulukuuta 2012*

Muutoksenhaku — Valtiontuki — Yrityksen käsite — Taloudellinen toiminta — Lentoasemien infrastruktuurien rakentaminen — Nousu- ja laskeutumiskiitorata

Asiassa C-288/11 P,

jossa on kyse Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 56 artiklan nojalla 6.6.2011 tehdystä valituksesta,

Mitteldeutsche Flughafen AG, kotipaikka Leipzig (Saksa), ja

Flughafen Leipzig/Halle GmbH, kotipaikka Leipzig,

edustajinaan Rechtsanwalt M. Núñez Müller ja Rechtsanwalt J. Dammann,

valittajina,

ja jossa valittajien vastapuolena ja muina osapuolina ovat

Euroopan komissio, asiamiehinään B. Martenczuk ja T. Maxian Rusche, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana ensimmäisessä oikeusasteessa, sekä

Saksan liittotasavalta ja

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), edustajinaan Rechtsanwalt L. Giesberts ja Rechtsanwalt G. Kleve,

väliintulijoina ensimmäisessä oikeusasteessa,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Jarašiūnas (esittelevä tuomari) sekä tuomarit A. Ó Caoimh ja C. Toader,

julkisasiamies: E. Sharpston,

kirjaaja: hallintovirkamies M. Aleksejev,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 14.11.2012 pidetyssä istunnossa esitetyn,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

on antanut seuraavan

tuomion

1 Mitteldeutsche Flughafen AG (jäljempänä MF) ja Flughafen Leipzig/Halle GmbH (jäljempänä FLH) vaativat valituksessaan unionin tuomioistuinta kumoamaan osittain unionin yleisen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa T-443/08 ja T-455/08, Freistaat Sachsen ym. vastaan komissio, 24.3.2011 antaman tuomion (Kok., s. II-1311; jäljempänä valituksenalainen tuomio), jolla unionin yleinen tuomioistuin asiassa T-455/08 yhtäältä kumosi Saksan toimenpiteistä DHL:n ja Leipzig/Hallen lentoaseman hyväksi 23.7.2008 tehdyn komission päätöksen 2008/948/EY (EUVL L 346, s. 1; jäljempänä riidanalainen päätös) 1 artiklan siltä osin kuin siinä vahvistetaan määrältään 350 miljoonaksi euroksi valtiontuki, jonka Saksan liittotasavalta aikoo myöntää Leipzig/Hallen lentoasemalle uuden eteläisen kiitoradan ja siihen liittyvien lentoaseman infrastruktuurien rakentamista varten, ja toisaalta hylkäsi kanteen muilta osin.

Asian tausta ja riidanalainen päätös

2 Valituksenalaisen tuomion 1–12 kohdasta ilmenee, että Leipzig/Hallen lentoasemaa ylläpitää FLH, joka on MF:n, jonka osakkaita ovat Saksin ja Saksin-Anhaltin osavaltiot sekä Dresdenin (Saksa), Hallen (Saksa) ja Leipzigin kaupungit, tytäryhtiö. MF päätti 4.11.2004 rakentaa uuden nousu- ja laskeutumiskiitoradan (jäljempänä uusi eteläinen kiitorata), joka oli tarkoitus rahoittaa 350 miljoonan euron suuruisella pääomasijoituksella, jonka MF:n ja FLH:n julkisoikeudelliset osakkaat tekisivät joko MF:ään tai FLH:hon.

3 DHL-konserni (jäljempänä DHL), joka toimii pakettien pikakuljetusalalla ja joka on kokonaan Deutsche Post AG:n omistuksessa, päätti neuvoteltuaan useiden lentoasemien kanssa siirtää Euroopan lentorahtikeskuksensa Brysselistä (Belgia) Leipzig/Halleen vuodesta 2008 alkaen. FLH, MF ja DHL Hub Leipzig GmbH (jäljempänä DHL Hub Leipzig) allekirjoittivat 21.9.2005 puitesopimuksen, jonka mukaan FLH:n on rakennettava uusi eteläinen kiitorata ja täytettävä sopimuksen koko voimassaolon ajan eräitä muita sitoumuksia, joihin kuuluivat muun muassa sen takaaminen, että DHL voi keskeytymättömästi toimia mainitulla kiitoradalla, ja sen varmistaminen, että vähintään 90 prosenttia kaikista DHL:n toteuttamista tai sen lukuun toteutettavista lentokuljetuksista voidaan milloin tahansa tehdä tätä kiitorataa käyttämällä.

4 Saksin osavaltio antoi 21.12.2005 FLH:n ja DHL Hub Leipzigin hyväksi takausilmoituksen (jäljempänä takausilmoitus). Sen tarkoituksena oli varmistaa puitesopimuksen voimassaoloaikana FLH:n taloudellinen elinkelpoisuus ja velvoittaa Saksin osavaltio maksamaan DHL Hub Leipzigille vahingonkorvausta, jollei Leipzig/Hallen lentoasemaa enää pystyttäisi käyttämään suunnitellusti.

5 Saksan liittotasavalta ilmoitti 5.4.2006 Euroopan yhteisöjen komissiolle puitesopimuksesta ja takausilmoituksesta [EY 88] artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22.3.1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 (EYVL L 83, s. 1) 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

6 Komissio ilmoitti 23.11.2006 päivätyllä kirjeellä Saksan liittotasavallalle päätöksestään aloittaa EY 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely. Se koski puitesopimusta, takausilmoitusta ja pääomasijoitusta.

7 Komissio teki 23.7.2008 riidanalaisen päätöksen. Se arvioi siinä, että pääomasijoitus oli valtiontukea, joka soveltui yhteismarkkinoille EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Se katsoi sitä vastoin, että takausilmoitus ja puitesopimuksessa annetut rajoittamattomat takaukset olivat valtiontukea, joka ei soveltunut yhteismarkkinoille, ja kehotti Saksan liittotasavaltaa perimään takaisin sen osan tuesta, joka oli jo asetettu DHL:n käyttöön kyseisten takausten nojalla.

8 Kuten valituksenalaisen tuomion 62 ja 67 kohdasta ilmenee, pääomasijoitus on myönnetty ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä, minkä komissio on vahvistanut suullisessa käsittelyssä.

Asian käsittelyn vaiheet unionin yleisessä tuomioistuimessa ja valituksenalainen tuomio

9 Unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 6.10.2008 toimitetuilla kannekirjelmillä Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt nostivat asiassa T-443/08 sekä MF ja FLH asiassa T-445/08 kanteet, joissa vaadittiin kumoamaan riidanalaisen päätöksen 1 artikla siltä osin kuin komissio toteaa siinä yhtäältä, että pääomasijoitus on EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ja toisaalta, että tämä valtiontuki on määrältään 350 miljoonaa euroa.

10 Unionin yleisen tuomioistuimen kahdeksannen jaoston puheenjohtaja yhtäältä hyväksyi Saksan liittotasavallan ja Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV:n (ADV) (jäljempänä ADV) väliintulohakemukset näissä kummassakin asiassa ja toisaalta päätti yhdistää ne suullista käsittelyä varten 30.3.2009 ja 24.6.2010 antamillaan määräyksillä.

11 MF ja FLH esittivät ADV:n tukemana kanteensa tueksi kahdeksan kanneperustetta, joista ensimmäinen kanneperuste koski EY 87 artiklan 1 kohdan virheellistä soveltamista, toinen kanneperuste sitä, ettei FLH voinut olla valtiontuen saaja, kolmas kanneperuste sitä, ettei FLH:ta voitu määrittää samanaikaisesti valtiontukien antajaksi ja niiden saajaksi, neljäs kanneperuste taannehtivuuskiellon, oikeusvarmuuden, luottamuksensuojan ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteiden loukkaamista, viides kanneperuste sitä, että yhteisön suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta (EUVL 2005, C 312, s. 1; jäljempänä vuoden 2005 suuntaviivat) ovat ristiriidassa primaarioikeuden kanssa, kuudes kanneperuste – joka on esitetty toissijaisesti – menettelyvirhettä, seitsemäs kanneperuste EY:n perustamissopimuksen mukaisen toimivaltajaon loukkaamista sekä kahdeksas kanneperuste sitä, että väitetyn tuen määrään liittyvät perustelut ovat ristiriitaiset ja puutteelliset.

12 Valituksenalaisella tuomiolla unionin yleinen tuomioistuin yhdisti asiat T-443/08 ja T-455/08 tuomion antamista varten, jätti ensimmäisessä asiassa kanteen tutkimatta ja kumosi jälkimmäisessä asiassa riidanalaisen päätöksen 1 artiklan siltä osin kuin siinä vahvistetaan määrältään 350 miljoonaksi euroksi valtiontuki, jonka Saksan liittotasavalta aikoi myöntää Leipzig/Hallen lentoasemalle uuden eteläisen kiitoradan ja siihen liittyvien lentoaseman infrastruktuurien rakentamista varten, ja hylkäsi kanteen muilta osin.

13 Hylätäkseen ensimmäisen kanneperusteen, jonka tueksi kantajat väittivät asiassa T-455/08 muun muassa, että EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua yrityksen käsitettä ei sovelleta alueellisiin lentoasemiin siltä osin kuin on kyse lentoasemien infrastruktuurien rahoittamisesta, unionin yleinen tuomioistuin totesi aluksi valituksenalaisen tuomion 87–100 kohdassa esitetyistä syistä, että uutta eteläistä kiitorataa hyödyntäessään FLH harjoitti taloudellista toimintaa, josta kyseisen kiitoradan rakentamiseen liittyvää toimintaa ei voida erottaa.

14 Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi tämän jälkeen valituksenalaisen tuomion 102–107 kohdassa valittajien esittämän väitteen, jonka mukaan uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen oli sellainen alue-, talous- ja liikennepolitiikan piiriin kuuluva toimenpide, jota komissio ei voinut valvoa valtiontukea koskevien EY:n perustamissopimuksen sääntöjen nojalla [EY 87] ja [EY 88] artiklan sekä ETA-sopimuksen 61 artiklan soveltamista lentoliikenteen alan valtiontukiin koskevan komission tiedonannon (EYVL 1994, C 350, s. 5; jäljempänä vuoden 1994 tiedonanto) mukaisesti. Se huomautti tästä, että lentoasema-alalla on tapahtunut muutoksia, jotka koskevat erityisesti alan organisaatiota sekä taloudellista ja kilpailutilannetta, ja että asiassa T-128/98, Aéroports de Paris vastaan komissio, 12.12.2000 annettuun tuomioon (Kok., s. II-3929), joka on pysytetty asiassa C-82/01 P, Aéroports de

Paris vastaan komissio, 24.10.2002 annetulla tuomiolla (Kok., s. I-9297; jäljempänä yhdessä Aéroports de Paris -tapaukset), perustuvassa oikeuskäytännössä on vuodesta 2000 lähtien tunnustettu, että lentoasemien pitäjät harjoittavat EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua taloudellista toimintaa.

15 Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi samoin valituksenalaisen tuomion 108–116 kohdassa valittajien väitteet, jotka koskivat sitä, että lentoasemien infrastruktuurien rakentaminen ja hyödyntäminen voidaan erottaa toisistaan. Se korosti muun muassa ensimmäiseksi, että uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen oli ennakkoedellytys kiitoradan hyödyntämiselle, toiseksi, että kyseessä olevat yksiköt olivat tässä tapauksessa samoja, kolmanneksi, että kun nojaudutaan siihen, että FLH käytti kysymyksessä olevaa infrastruktuuria kaupallisiin tarkoituksiin ja että kyse oli siis kaupallisesti hyödynnettävästä infrastruktuurista, komissio oli esittänyt riittävästi sellaisia seikkoja, joilla voidaan osoittaa uuden eteläisen kiitoradan rakentamisen ja sen hyödyntämisen välinen yhteys, ja neljänneksi, että kyseisen uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen oli lentoaseman infrastruktuurien hallinnointiin suoraan liitettävissä olevaa toimintaa ja että se, etteivät yksityiset toimijat huolehdi jostakin toiminnasta, tai se, ettei se ole kannattavaa, eivät ole merkityksellisiä perusteita, joiden perusteella voitaisiin katsoa, ettei kyse ole taloudellisesta toiminnasta.

16 Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi lopuksi valituksenalaisen tuomion 117–119 kohdassa valittajien väitteet, joilla pyrittiin kyseenalaistamaan Aéroports de Paris -tapausten merkityksellisyys, ja päätteli tämän jälkeen mainitun tuomion 120 kohdassa komission katsoneen perustellusti, että pääomasijoitus on EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

17 Unionin yleinen tuomioistuin huomautti valituksenalaisen tuomion 157–164 kohdassa hylätäkseen kantajien asiassa T-455/08 esittämän neljännen kanneperusteen, joka koski taannehtivuuskiellon, oikeusvarmuuden, luottamuksensuojan ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteiden loukkaamista, että komissio ei ollut, toisin kuin valittajat väittivät, soveltanut vuoden 2005 suuntaviivoja vaan se oli pannut toimeen Aéroports de Paris -tapauksiin perustuvat periaatteet. Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi siis valituksenalaisen tuomion 166–172, 181 ja 182 kohdassa luottamuksensuojan, oikeusvarmuuden ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteiden loukkaamista koskevat väitteet sekä kyseisessä asiassa esitetyn viidennen kanneperusteen, jonka mukaan vuoden 2005 suuntaviivat ovat ristiriidassa primaarioikeuden kanssa.

18 Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi valituksenalaisen tuomion 192 ja 201–209 kohdassa myös valittajien mainitussa asiassa esittämän kuudennen kanneperusteen, joka koski menettelyvirhettä ja jonka yhteydessä valittajat väittivät toissijaisesti, että pääomasijoituksen on katsottava olevan asetuksen N:o 659/1999 1 artiklan b alakohdan v alakohdassa tarkoitettua ”voimassa olevaa tukea”, ja niiden tässä samassa asiassa esittämän seitsemännen kanneperusteen, joka koski EY:n perustamissopimuksen mukaisen toimivaltajaon loukkaamista.

19 Unionin yleinen tuomioistuin hyväksyi sitä vastoin valittajien kanteensa tueksi asiassa T-455/08 esittämän kahdeksannen kanneperusteen, joka koski väitetyn tuen määrään liittyvien perustelujen ristiriitaisuutta ja puutteellisuutta. Unionin yleinen tuomioistuin totesi tässä yhteydessä valituksenalaisen tuomion 230 kohdassa, että riidanalaisen päätöksen päätösosaan sisältyvä 350 miljoonan euron summa on virheellinen, kun otetaan huomioon kyseisen päätöksen perustelukappaleet, koska näistä perustelukappaleista ilmenee, että julkisen palvelun tehtävien piiriin kuuluvat summat eivät ole valtiontukea ja ne oli näin ollen vähennettävä pääomasijoituksen määrästä.

Asianosaisten ja muiden osapuolten vaatimukset

20 MF, FLH ja ADV vaativat, että unionin tuomioistuin

— kumoaa valituksenalaisen tuomion tuomiolauselman 4 kohdan, jolla hylätään asiassa T-455/08 nostettu kanne muilta osin, ja oikeudenkäyntikuluista tehdyn ratkaisun

— ratkaisee asian lopullisesti hyväksymällä asiassa T-455/08 nostetun kanteen siltä osin kuin siinä vaaditaan riidanalaisen päätöksen kumoamista siltä osin kuin komissio toteaa siinä, että Saksan liittotasavallan toteuttama toimenpide pääoman hankkimiseksi uuden eteläisen kiitoradan ja siihen liittyvien lentoaseman infrastruktuurien rakentamista varten on EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea, ja

— velvoittaa komission korvaamaan valituksesta ja asian käsittelystä ensimmäisessä oikeusasteessa aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.

21 Komissio vaatii, että valitus hylätään ja valittajat velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Valituksen tarkastelu

22 Valittajat esittävät valituksensa tueksi viisi valitusperustetta, jotka koskevat ensinnäkin EY 87 artiklan 1 kohdan virheellistä soveltamista, toiseksi taannehtivuuskiellon, luottamuksensuojan ja oikeusvarmuuden periaatteiden loukkaamista, kolmanneksi asetuksen N:o 659/1999 1 artiklan b alakohdan v alakohdan sekä 17 ja 18 artiklan virheellistä soveltamista, neljänneksi EY:n perustamissopimuksen mukaisen toimivaltajaon loukkaamista ja viidenneksi tuomioiden perustelemista koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämistä.

Ensimmäinen valitusperuste, joka koskee EY 87 artiklan 1 kohdan virheellistä soveltamista

Asianosaisten ja muiden osapuolten lausumat

23 Valittajat väittävät unionin yleisen tuomioistuimen luonnehtineen uuden eteläisen kiitoradan rakentamisen rahoituksen valtiontueksi katsomalla, että FLH:ta oli tässä yhteydessä pidettävä yrityksenä, koska mainittu rakentaminen on valtiontukea koskevissa säännöissä tarkoitettua taloudellista toimintaa.

24 Niiden mukaan lentoasemien infrastruktuurien rakentaminen on erotettava niiden hyödyntämisestä. Toisin kuin unionin tuomioistuimien vakiintuneessa oikeuskäytännössä edellytetään, unionin yleinen tuomioistuin ei ole tutkinut näitä toimintoja erikseen, vaan se on olettanut, että ne liittyvät erottamattomasti toisiinsa, toteamalla valituksenalaisen tuomion 96 kohdassa ainoastaan, että nousu- ja laskeutumiskiitoradat ovat ”keskeisiä” tekijöitä lentoaseman ylläpitäjän harjoittamissa taloudellisissa toiminnoissa ja että tällaisten kiitoratojen rakentaminen mahdollistaa tälle sen pääasiallisen taloudellisen toiminnan harjoittamisen. Unionin yleinen tuomioistuin ei siis ole tarkastanut, ovatko kyseiset toiminnat erotettavissa toisistaan, eikä se ole siis ottanut huomioon sitä, että ne koskevat eri toimijoita ja aloja.

25 Tietyn toiminnan taloudellista luonnetta arvioitaessa ei valittajien mukaan ole merkitystä sillä, että se on ”ennakkoedellytys” jollekin toiselle toiminnalle, eikä tarkasteltavana olevan yksikön pääasiallisten toimintojen ja liitännäisten toimintojen välillä ole tehtävä eroa, koska oikeuskäytännössä edellytetään, että kyseinen arviointi tehdään yksikön jokaisen toiminnon osalta.

26 Eron tekeminen infrastruktuurien rakentamisen ja hyödyntämisen välillä on valittajien mukaan lisäksi komission käytäntöön sisältyvä keskeinen periaate, joka ilmenee lentoasemien osalta vuoden 1994 tiedonannon, jota ei ole kumottu vaan ainoastaan täydennetty vuoden 2005 suuntaviivoilla, 12 kohdasta. Unionin yleinen tuomioistuin on siis todennut virheellisesti, ettei komission ollut sovellettava vuoden 1994 tiedonantoa, vaikka kyseinen tiedonanto on yhdenmukainen primaarioikeuden kanssa, koska EY:n perustamissopimuksessa ei anneta Euroopan unionille mitään omaa toimivaltaa infrastruktuuripolitiikan alalla.

27 Primaarioikeutta tulkittaessa unionin tuomioistuimet eivät myöskään valittajien mukaan edellytä, että valtiontukea koskevia sääntöjä olisi sovellettava lentoasemien infrastruktuureja koskeviin toimenpiteisiin, ja ne katsovat, että kyseisiä sääntöjä on sovellettava ainoastaan silloin, kun on kyse lentoaseman hyödyntämisestä. Valittajat viittaavat tässä yhteydessä unionin yleisen tuomioistuimen edellä mainitussa asiassa Aéroports de Paris vastaan komissio antamaan tuomioon ja asiassa T-196/04, Ryanair vastaan komissio, 17.12.2008 antamaan tuomioon (Kok., s. II-3643) ja korostavat, että näistä tuomioista ensimmäisen taustalla olevat tosiseikat koskivat sellaisen suuren kansainvälisen lento-aseman toimintoja, jonka tilanne on taloudelliselta kannalta katsoen täysin vastakkainen kuin Leipzig/Hallen kaltaisen alueellisen lentoaseman.

28 Unionin yleinen tuomioistuin on valittajien mukaan lisäksi katsonut valituksenalaisen tuomion 115 kohdassa virheellisesti, ettei merkityksellistä ollut se, etteivät yksityiset toimijat huolehdi infrastruktuurien rakentamisesta, kun markkinoiden olemassaolon perusteella voidaan olettaa, että tällaiset toimijat voivat lähtökohtaisesti harjoittaa kyseessä olevaa toimintaa. Unionin yleinen tuomioistuin on vain olettanut uuden eteläisen kiitoradan rakentamisen olevan taloudellista toimintaa tutkimatta väitteitä, jotka oli esitetty kyseisestä toiminnasta muodostuvien markkinoiden olemassaolon ja taloudellisen todellisuuspohjan kiistämiseksi.

29 Lentoasemien infrastruktuurien rakentamista ei valittajien mukaan kuitenkaan saisi pitää taloudellisena toimintana, jos sille ei ole odotettavissa tuottoa, koska rakennuskustannusten vyöryttäminen käyttäjille lentoasemamaksujen nojalla on mahdotonta, toisin kuin unionin yleinen tuomioistuin on valituksenalaisen tuomion 94 kohdassa todennut. Yksityiset sijoittajat eivät näet voisi vapaasti vyöryttää näitä kustannuksia käyttäjille, koska sen osavaltion, jossa kysymyksessä oleva lentoasema sijaitsee, toimivaltaisten viranomaisten on hyväksyttävä kyseiset maksut ja kyseiset viranomaiset perustavat lupansa perusteisiin, jotka eivät liity millään tavalla lentoasemien infrastruktuurien rakentamiskustannuksiin. Tällaisten infrastruktuurien rakentaminen kuuluu näin ollen toimintoihin, joita julkiset yksiköt ovat aina harjoittaneet ja joita niiden on välttämättä harjoitettava.

30 ADV, joka on saksalaisia lentoasemia ylläpitävien yritysten yhteenliittymä, katsoo valittajien tavoin, että lentoasemien infrastruktuurien rahoittamisen tai rakentamisen luonnehtiminen taloudelliseksi toiminnaksi on ristiriidassa unionin oikeuden kanssa.

31 ADV:n mukaan toiminnallisen eron tekeminen tällaisten infrastruktuurien rakentamisen ja hyödyntämisen välillä on tarpeen niin oikeudellisesti kuin tosiseikkojenkin perusteella. Se huomauttaa muun muassa, että unionin yleisen tuomioistuimen päätelmä, jonka mukaan uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen on keskeistä lentoaseman ylläpitämiselle eikä sitä voida tarkastella siitä erikseen, on liian yleinen ja sen johdosta taloudellisina toimintoina olisi pidettävä kaikkia sellaisia toimintoja, jotka ovat edellytyksenä lentoaseman ylläpitäjän toiminnalle ja joita ovat myös toimenpiteet, jotka kuuluvat julkisen vallan käytön piiriin.

32 Uusia lentoasemien infrastruktuureja ei ADV:n mukaan tosiasiasiassa rahoiteta yksityisesti ainakaan pienillä ja keskikokoisilla lentoasemilla, ja yksityisten yritysten osallistuminen rajoittuu jo olemassa olevien tai valtion rakentamien infrastruktuurien hankkimiseen ja hyödyntämiseen. Lentoasema-alan kehittymisestä huolimatta kalliiden lentoasemien infrastruktuurien rakentamista ei vieläkään ole mahdollista rahoittaa hyödyntämisestä saaduilla tuloilla. Jos toiminta ei ole kannattavaa, kyse ei siis ole taloudellisesta toiminnasta.

33 ADV väittää lisäksi, että unionin yleinen tuomioistuin on virheellisesti ja ristiriitaisesti viitannut komissiota tässä seuraillen Aéroports de Paris -tapauksiin. Tämän oikeuskäytännön nojalla ei voida tehdä päätelmää, jonka mukaan lentoasemien infrastruktuurin rakentamisen taloudellinen luonne ilmenee siitä, että niiden hyödyntäminen on luonteeltaan taloudellista. Komissio ja unionin yleinen tuomioistuin eivät ole perustelleet oikeudellisesti hyväksyttävällä tavalla sitä syytä, jonka vuoksi vuoden

1994 tiedonannosta poiketen lentoaseman rakentamisen rahoittaminen oli saatettava komission tutkittavaksi. Lentoasemien infrastruktuurien rakentaminen on todellisuudessa olennainen osatekijä yleistä etua koskevissa palveluissa, joten kyseinen tehtävä kuuluu tyypillisesti julkisen vallan käyttöön.

34 Komissio väittää ensisijaisesti, että valittajien puolustama näkemys, jonka mukaan lentoasemien infrastruktuurien rakentaminen on toimintaa, jota on arvioitava lentoaseman hyödyntämisestä riippumatta, on ilmeisen paikkansapitämätön. Sen mukaan Aéroports de Paris -tapauksista lukien on näet osoitettu, että lentoasemien infrastruktuurien vastikkeellinen käyttöön antaminen on taloudellista toimintaa, joka kuuluu kilpailua koskevien unionin sääntöjen soveltamisalaan. Lentoaseman ylläpitäjän käyttämien laitteistojen rakentamiskustannukset ovat siis investointikustannuksia, jotka liikeyrityksen on tavallisesti katettava. Unionin yleinen tuomioistuin ei siis ole komission mukaan tehnyt oikeudellista virhettä katsoessaan, että FLH oli yritys ja että uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen oli erottamaton osa sen taloudellista toimintaa.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

35 Valittajat, joita ADV tukee, uudistavat ensimmäisen valitusperusteensa tueksi väitteet, jotka ne ovat esittäneet unionin yleisessä tuomioistuimessa ja joiden mukaan lentoasemien infrastruktuurien rakentaminen tai laajentaminen ei ole sellaista taloudellista toimintaa, joka kuuluu valtiontukea koskevan unionin oikeuden soveltamisalaan, joten niiden rahoittamista julkisista varoista ei voida pitää valtiontukena.

36 Muutoksenhaun yhteydessä on tutkittava, onko unionin yleinen tuomioistuin soveltanut tässä tapauksessa virheellisesti EY 87 artiklan 1 kohtaa todetessaan, että FLH:n, joka ylläpitää Leipzig/Hallen lentoasemaa ja joka on MF:n kanssa saanut pääomasijoituksen, jolla oli tarkoitus rahoittaa uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen, toiminta oli kyseisen rakentamisen osalta luonteeltaan taloudellista, ja onko komissio näin ollen perustellusti katsonut, että mainittu pääomasijoitus oli kyseisessä määräyksessä tarkoitettua valtiontukea.

37 Aluksi on huomautettava, kuten valittajat ja ADV väittävät, että vuoden 1994 tiedonannon 12 kohdassa todetaan, että ”infrastruktuurihankkeiden (lentoasemat, moottoritiet, sillat jne.) toteuttaminen on yleiseen talouspolitiikkaan kuuluva toimenpide, jota komissio ei voi valvoa valtiontukia koskevien perustamissopimuksen määräysten nojalla”.

38 Hylätäkseen valittajien kyseisen tiedonannon osalta esittämät väitteet unionin yleinen tuomioistuin huomautti valituksenalaisen tuomion 104–106 kohdassa seuraavaa:

”104 On kuitenkin muistutettava yhtäältä, että kysymys siitä, onko tuki EY:n perustamissopimuksessa tarkoitettua valtiontukea, on ratkaistava objektiivisin perustein, jotka arvioidaan ajankohtana, jolloin komissio tekee päätöksensä (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat C-182/03 ja C-217/03, Belgia ja Forum 187 v. komissio, tuomio 22.6.2006, Kok., s. I-5479, 137 kohta ja [yhdistetyt asiat C-341/06 P ja C-342/06 P,] Chronopost ja La Poste v. UFEX ym., [tuomio 1.7.2008, Kok., s. I-4777,] 95 kohta), ja toisaalta, että vaikka komission valtiontukien alalla antamat puitteet ja tiedonannot sitovat sitä, näin on vain siinä määrin kuin näillä toimilla ei poiketa EY:n perustamissopimuksen määräysten moitteettomasta soveltamisesta, eikä näitä puitteita ja tiedonantoja voida tulkita tavalla, jolla supistettaisiin EY 87 ja EY 88 artiklan ulottuvuutta tai joka olisi ristiriidassa niillä tavoiteltujen päämäärien kanssa (ks. yhdistetyt asiat C-75/05 P ja C-80/05 P, Saksa ym. v. Kronofrance, tuomio 11.9.2008, Kok., s. I-6619, 65 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

105 Lentoasema-alalla on kuitenkin tapahtunut riidanalaisen päätöksen 169–171 perustelukappaleessa mainittuja muutoksia, jotka koskevat erityisesti sen organisaatiota, taloudellista asemaa ja kilpailuasemaa. Lisäksi [Aéroports de Paris] -oikeuskäytännössä on vuodesta 2000 lähtien

tunnustettu, että lentoasemien pitäjät harjoittavat lähtökohtaisesti EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua taloudellista toimintaa, joka kuuluu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan, kuten [edellä mainitussa asiassa] Ryanair vastaan komissio annetussa tuomiossa on vahvistettu (tuomion 88 kohta).

106 Sen vuoksi komission on riidanalaista päätöstä tehdessään ollut otettava edellä 104 kohdassa mainitun oikeuskäytännön perusteella huomioon tämä kehitys ja tulkinta sekä se, mitä vaikutuksia niillä on EY 87 artiklan 1 kohdan soveltamisessa lentoaseman toimintaan liittyvän infrastruktuurin rahoittamiseen, ja luovuttava vuoden 1994 tiedonannon 12 kohdan soveltamisesta. Edellä todetun perusteella komissio ei ole siten menetellyt virheellisesti katsoessaan riidanalaisen päätöksen 174 perustelukappaleessa, että vuodesta 2000 alkaen ei enää ole ollut syytä jättää lentoasemia jo lähtökohtaisesti valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle.”

39 Näihin unionin yleisen tuomioistuimen arviointeihin ei sisälly oikeudellista virhettä. Komission oli näet päätöksensä tekemisajankohtana olemassa olleiden tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen perusteella tutkittava pääomasijoitusta sille EY 88 artiklassa annetun toimivallan perusteella. Unionin yleinen tuomioistuin on siis perustellusti yhtäältä hylännyt valittajien väitteet, jotka koskivat vuoden 1994 tiedonantoa, ja toisaalta tutkinut sen käsiteltäväksi saatetun kanneperusteen tarkastamalla konkreettisesti kyseisten seikkojen eikä kyseisen tiedonannon perusteella, oliko uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen taloudellista toimintaa.

40 Unionin yleinen tuomioistuin huomautti tässä yhteydessä valituksenalaisen tuomion 89 kohdassa siitä, ettei hyödyntämistä ja rakentamista voitu käsiteltävässä tapauksessa erottaa toisistaan – minkä valittajat ovat kiistäneet –, että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla (asia C-49/07, MOTOE, tuomio 1.7.2008, Kok., s. I-4863, 21 kohta), ja totesi tämän jälkeen perustellusti valituksenalaisen tuomion 93 kohdassa ensin, että FLH harjoittaa Leipzig/Hallen lentoasemaa ylläpitäessään taloudellista toimintaa, koska se tarjoaa lentoasemapalveluja sellaista palkkiota vastaan, joka kertyy muun muassa lentoasemamaksuista (ks. em. asia Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 24.10.2002, 78 kohta), alueellisten lentoasemapalvelujen markkinoilla. Unionin yleinen tuomioistuin totesi tästä suorittaessaan tosiseikkoja koskevaa arviointiaan, joka kuuluu sen yksinomaiseen toimivaltaan ja jota valittajat eivät ole nyt käsiteltävän valituksen yhteydessä riitauttaneet, että tällaisten markkinoiden olemassaolon osoittaa käsiteltävässä asiassa se, että Leipzig/Hallen lentoasema kilpaili muiden alueellisten lentoasemien kanssa DHL:n Euroopan lentorahtikeskuksen asemapaikasta.

41 Unionin yleinen tuomioistuin totesi tämän jälkeen valituksenalaisen tuomion 94 kohdassa, että uuden eteläisen kiitoradan hyödyntäminen kuuluu tulevaisuudessa osana FLH:n taloudelliseen toimintaan, koska komissio oli riidanalaisen päätöksen 177 perustelukappaleessa todennut, että FLH hyödyntää vastaisuudessa kyseistä infrastruktuuria kaupallisiin tarkoituksiin ja se vaatii maksuja vastikkeena sen käyttämisestä. Se huomautti, että – kuten komissio on riidanalaisen päätöksen 15 perustelukappaleessa maininnut – näistä maksuista tulee kyseisen kiitoradan rahoituksen pääasiallinen tulonlähde ja FLH voi kyseisen kiitoradan avulla lisätä kapasiteettiaan ja laajentaa toimintaansa Leipzig/Hallen lentoaseman pitäjänä.

42 Unionin yleinen tuomioistuin katsoi lopuksi valituksenalaisen tuomion 95–100 kohdassa, ettei uuden eteläisen kiitoradan rakentamisesta muodostuvaa toimintaa ollut erotettava kyseisen kiitoradan myöhemmästä käyttämisestä, ja huomautti muun muassa kyseisen tuomion 99 kohdassa, että mainitun kiitoradan rakentaminen ei, kun otetaan huomioon sen luonne ja tarkoitus, liity itsessään julkisen vallan käyttöön eivätkä valittajat olleet myöskään toisin nimenomaisesti väittäneet. Tästä on huomautettava, että unionin yleinen tuomioistuin korosti valituksenalaisen tuomion 225 ja 226 kohdassa hyväksyäkseen kumoamisperusteen, joka koski tuen määrään osalta esitettyjen perustelujen ristiriitaisuutta ja puutteellisuutta, että komissio oli riidanalaisen päätöksen 182 ja 183 perustelukappaleessa myöntänyt, että tietyt kustannukset, joita pääomasijoitus koski, kuuluvat julkisten

tehtävien hoitamisen piiriin, eli kustannukset, jotka liittyvät turvallisuus- ja poliisitehtäviin, paloturvallisuutta ja yleistä turvallisuutta koskeviin toimenpiteisiin, toimintavarmuuteen, Saksan sääpalveluun ja lennonjohtoon, eikä niitä siten voitu katsoa valtiontueksi.

43 Näistä seikoista ilmenee, ettei unionin yleinen tuomioistuin tehnyt oikeudellista virhettä, kun se totesi komission katsoneen perustellusti, että se, että FLH rakensi uuden eteläisen kiitoradan, oli taloudellista toimintaa, ja että pääomasijoitus oli siis lukuun ottamatta niitä kustannuksia, jotka liittyvät julkisten tehtävien täyttämiseen ja jotka on vähennettävä sen määrästä, EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

44 Toisin kuin valittajat ADV:n tukemana väittävät, on näet ilmeistä, että unionin yleinen tuomioistuin on määrittääkseen, saattoiko komissio luonnehtia uuden eteläisen kiitoradan rakentamisen taloudelliseksi toiminnaksi, tutkinut oikeuskäytännön (ks. asia C-364/92, SAT Fluggesellschaft, tuomio 19.1.1994, Kok., s. I-43, Kok. Ep. XV, s. I-1, 19 kohta; em. asia Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 24.10.2002, 75 kohta ja em. asia MOTOE, tuomion 25 kohta) mukaisesti kyseistä toimintaa ja pyrkinyt selvittämään, minkälaista se oli luonteeltaan. Unionin yleinen tuomioistuin ei ole näin tehdessään olettanut vaan se on osoittanut ottamalla huomioon konkreettiset olosuhteet ja tekemättä oikeudellista virhettä, että kyseistä toimintaa ei voitu erottaa siitä FLH:n toiminnasta, joka muodostuu lentoasemien infrastruktuurien hyödyntämisestä ja joka on taloudellista toimintaa, ja uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen ei myöskään liity sellaisenaan luonteeltaan tai tarkoitukseltaan julkisen vallan käyttöön.

45 Tätä päätelmää ei voida horjuttaa valittajien ja ADV:n esittämillä muilla väitteillä.

46 Ensimmäiseksi on näet hylättävä väite, jonka mukaan lentoasemien infrastruktuurien rakentaminen ja lentoaseman ylläpito koskevat eri toimijoita ja aloja, koska – kuten unionin yleinen tuomioistuin on yksinomaisen toimivaltansa perusteella valituksenalaisen tuomion 111 kohdassa todennut, eikä sitä ole nyt käsiteltävän valituksen yhteydessä kyseenalaistettu – kyseessä olevat yksiköt olivat käsiteltävässä asiassa joka tapauksessa samoja.

47 Merkitystä ei ole toiseksi sillä, että unionin yleinen tuomioistuin on valituksenalaisen tuomion 96, 110 ja 111 kohdassa huomauttanut, että ”lasku- ja nousukiitoradat ovat – – keskeisiä tekijöitä lentoaseman pitäjän harjoittamassa taloudellisessa toiminnassa”, että ”laskeutumiskiitoradan rakentamisen tarkoitus – – liittyy lentoaseman ensisijaiseen taloudelliseen toimintaan” ja että ”kiitoradan rakentaminen ja laajentaminen ovat välttämättömiä edellytyksiä sen toiminnalle”. Nämä seikat eivät tosin ole niiden yleisyyden vuoksi ja sen vuoksi, että ne saattaisivat myös päteä tiettyjen julkisen vallan käytön piiriin kuuluvien toimintojen osalta, omiaan osoittamaan tietyn lentoaseman infrastruktuurien rakentamista koskevan toiminnan taloudellista luonnetta. Niillä ei kuitenkaan ole mitään vaikutusta niiden unionin yleisen tuomioistuimen tämän tuomion 40–42 kohdassa esitettyjen toteamusten oikeudelliseen perusteltavuuteen, joista seuraa, että käsiteltävässä asiassa uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen oli taloudellista toimintaa.

48 Kolmanneksi on riittävää todeta vastauksena siihen ADV:n väitteeseen, jonka mukaan lentoasemien infrastruktuurien rakentaminen on olennainen osatekijä yleistä etua koskevissa palveluissa ja näin ollen tyypillinen julkinen tehtävä, että unionin yleinen tuomioistuin on valituksenalaisen tuomion 99 kohdassa todennut, etteivät kantajatkaan itse väitä nimenomaisesti, että uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen kuuluisi sellaisenaan julkisen vallan käyttöön.

49 Unionin yleinen tuomioistuin on lopuksi hylännyt väitteen, jonka mukaan yksityiset toimijat eivät voi huolehtia lentoasemien infrastruktuurien rakentamisesta sen vuoksi, ettei tämän tyyppiselle toiminnalle ole olemassa markkinoita tuotto-odotusten puuttuessa, ja huomauttanut valituksenalaisen tuomion 114 kohdassa, että sen edellä esittämistä toteamuksista ilmenee, että uuden eteläisen kiitoradan rakentaminen on toimintaa, joka on suoraan liitettävissä lentoaseman hallinnointiin, joka on taloudellista toimintaa. Tämän todettuaan unionin yleisen tuomioistuimen ei tarvinnut siis pyrkiä selvittämään, oliko lentoasemien infrastruktuurien rakentamiselle olemassa erityiset markkinat.

50 Unionin yleinen tuomioistuin on lisäksi valituksenalaisen tuomion 115 kohdassa huomauttanut perustellusti, ettei myöskään se, etteivät yksityiset toimijat huolehdi jostakin toiminnasta, tai se, ettei toiminta ole kannattavaa, ole perusteita, joilla on merkitystä arvioitaessa sitä, onko kyseinen toiminta taloudellista toimintaa. Kuten unionin yleinen tuomioistuin totesi kyseisen tuomion 88 ja 89 kohdassa, vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan näet kilpailuoikeutta koskevissa tapauksissa yrityksen käsitteellä tarkoitetaan jokaista yksikköä, joka harjoittaa taloudellista toimintaa, riippumatta yksikön oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta, ja toisaalta taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla (ks. mm. em. asia Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 24.10.2002, 75 kohta; em. asia MOTOE, tuomion 21 ja 22 kohta ja asia C-113/07 P, SELEX Sistemi Integrati v. komissio, tuomio 26.3.2009, Kok., s. I-2207, 69 kohta). Tästä seuraa, ettei se, onko jokin toiminta taloudellista, riipu siitä, onko sitä harjoittava yksikkö yksityinen tai julkinen, eikä siitä, onko kyseinen toiminta kannattavaa.

51 Lisäksi on huomautettava niihin väitteisiin vastaamiseksi, jotka valittajat ovat tässä yhteydessä esittäneet lentoasemamaksujen suuruudesta, että unionin yleinen tuomioistuin totesi käsiteltävässä asiassa valituksenalaisen tuomion 94 kohdassa, kuten tämän tuomion 41 kohdassa on korostettu, että lentoasemamaksut olisivat uuden eteläisen kiitoradan rahoittamisen pääasiallinen tulonlähde, kuten komissio oli maininnut riidanalaisen päätöksen 15 perustelukappaleessa. Tämä tosiseikkoja koskeva toteamus, josta ilmenee – toisin kuin valittajat väittävät –, että kyseisen kiitoradan rakentamiskustannukset vyörytetään osittain käyttäjien maksettavaksi, ei ole sellainen oikeuskysymys, että se sinänsä kuuluisi unionin tuomioistuimen muutoksenhaun yhteydessä harjoittaman valvonnan piiriin, lukuun ottamatta sitä tapausta, että tuomioistuimelle esitetyt tosiseikat tai selvitysaineisto on otettu huomioon vääristyneellä tavalla, mihin käsiteltävässä tapauksessa ei ole vedottu (ks. mm. vastaavasti asia C-487/06 P, British Aggregates v. komissio, tuomio 22.12.2008, Kok., s. I-10515, 97 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

52 Tästä seuraa, että ensimmäinen valitusperuste on osittain jätettävä tutkimatta ja osittain hylättävä perusteettomana.

Toinen valitusperuste, joka koskee taannehtivuuskiellon sekä luottamuksensuojan ja oikeusvarmuuden periaatteiden loukkaamista

Asianosaisten ja muiden osapuolten lausumat

53 Valittajat ovat ADV:n tukemana sitä mieltä, että unionin yleinen tuomioistuin on tehnyt oikeudellisen virheen katsoessaan, ettei komissio ollut soveltanut vuoden 2005 suuntaviivoja. Niiden mukaan komissio on soveltanut kyseisiä suuntaviivoja tosiasiallisesti, joten unionin yleinen tuomioistuin loukkasi taannehtivuuskiellon sekä luottamuksensuojan ja oikeusvarmuuden periaatteita, koska se kieltäytyi myöntämästä tätä.

54 Ne huomauttavat aluksi näistä periaatteista ensimmäisestä, että FLH:n hyväksi tehty pääomasijoituspäätös tehtiin ajankohtana, jolloin sovellettiin yksinomaan vuoden 1994 tiedonantoa. Komission politiikkaa muutettiin vasta vuoden 2005 lopussa, eikä komissio kumonnut mainittua tiedonantoa, vaan se täydensi sitä vuoden 2005 suuntaviivoilla. Jälkimmäisissä todetaan nimenomaisesti, ettei niitä voida soveltaa taannehtivasti.

55 Valittajat huomauttavat tämän jälkeen luottamuksensuojan ja oikeusvarmuuden periaatteiden väitetystä loukkaamisesta, että valituksenalaisen tuomion 167 kohdassa esitetyistä unionin yleisen tuomioistuimen pohdinnoista poiketen ennen uuden eteläisen kiitoradan rakentamisesta ja rahoittamisesta 4.11.2004 tehtyä päätöstä ei ollut olemassa sellaista päätöskäytäntöä, jolla olisi sivuutettu vuoden 1994 tiedonanto, eikä oikeuskäytäntöä, jolla olisi otettu kantaa valtiontukea koskevien sääntöjen sovellettavuuteen lentoasemien infrastruktuurien rakentamisen rahoittamiseen, joten komission lähestymistavan äkillinen muuttuminen ei ollut ennustettavissa.

56 Komission tekemien lentoasemien infrastruktuurien rahoitustoimenpiteitä koskevien päätösten arviointi näet vahvistaa valittajien mukaan sen, että kyseinen toimielin ei ollut ennen vuoden 2005 suuntaviivojen julkaisemista tehnyt mitään tämän suuntaista päätöstä. Komissio on aikaisemmin tarkastellut näitä toimenpiteitä nimenomaan talouspolitiikan yleisinä toimenpiteinä, jotka eivät kuulu valtiontukea koskevien sääntöjen soveltamisalaan, ja näin on ollut myös jopa Aéroports de Paris -tapauksissa annettujen tuomioiden julistamisen jälkeen. Komissio on vasta valtiontuesta N 644i/2002 (Saksa – Alueellisten lentoasemien rakentaminen ja kehittäminen) 19.1.2005 tekemässään päätöksessä ja Antwerpenin lentoasemaa koskevasta valtiontuesta N 355/2004 20.4.2005 tekemässään päätöksessä tarkastellut ensimmäistä kertaa kyseisten sääntöjen soveltamista lentoasemien infrastruktuurien rakentamiseen ja kehittämiseen sekä palauttanut samalla mieliin periaatteen, jonka mukaan niitä ei voida soveltaa. Vaikka oletettaisiin, että kyseiset päätökset ovat olleet merkityksellisiä, niillä ei ole kuitenkaan voitu horjuttaa asianomaisten taloudellisten toimijoiden perusteltua luottamusta, koska niitä ei ole julkaistu kokonaisuudessaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä vaan vasta myöhemmin komission internetsivustolla yksinomaan menettelyn kielellä.

57 Unionin yleinen tuomioistuin on valittajien mukaan vedonnut tässä yhteydessä virheellisesti ensinnäkin Aéroports de Paris -tapauksissa ja edellä mainitussa asiassa Ryanair vastaan komissio annettuihin tuomioihin, jotka koskivat ainoastaan tällaisten infrastruktuurien hyödyntämistä, tämän jälkeen valtiontuesta N 58/2000 (Italia – Piemonten lentoasemajärjestelmän tukeminen) 13.3.2001 tehtyyn komission päätökseen (jäljempänä 13.3.2001 tehty komission päätös), jossa ei millään tavalla ole kyseenalaistettu sitä, että lentoasemien infrastruktuurien rahoitustoimenpiteet ovat yleisiä poliittisia toimenpiteitä, ja lopuksi Saksan hallituksen valtiontuesta N 644i/2002 tekemään ilmoitukseen, joka ei koskenut yksittäistä toimenpidettä vaan tukiohjelmaa. Jäsenvaltiot tekevät kuitenkin usein ilmoituksen kansallisesta lainsäädännöstään oikeusvarmuuden vuoksi, vaikka ne katsoisivatkin, ettei siihen sisälly mitään tukea.

58 Valittajat ovat suullisessa käsittelyssä vielä todenneet, että Aéroports de Paris -tapaukset ja 13.3.2001 tehty komission päätös on julkaistu ainoastaan rajoitetusti Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä, etteivät ne olleet saatavilla saksan kielellä komission internetsivustolla ja ettei komission ja jäsenvaltioiden välistä kirjeenvaihtoa ole julkaistu lainkaan.

59 Valittajat väittävät lopuksi unionin yleisen tuomioistuimen jättäneen tutkimatta väitteet, joihin ne vetosivat vuoden 2005 suuntaviivojen laillisuuden osalta. Sen lisäksi, että kyseiset suuntaviivat ovat ristiriidassa primaarioikeuden kanssa, koska niissä luonnehditaan lentoasemien infrastruktuurien rakentaminen taloudelliseksi toiminnaksi, ne ovat valittajien mukaan myös olennaisesti ristiriitaiset, koska niillä vahvistetaan vuoden 1994 tiedonanto ja samalla sivuutetaan se, ja niillä loukataan näin oikeusvarmuuden periaatetta.

60 Komissio kiistää kaikki nämä väitteet, jotka sen mukaan eivät kestä riidanalaisen päätöksen yksinkertaista tulkintaa, josta ilmenee, ettei päätös perustu tuen olemassaolon osoittamisen osalta vuoden 2005 suuntaviivoihin vaan EY 87 artiklan 1 kohtaan, sellaisena kuin sitä on tulkittu Aéroports de Paris -tapauksissa. Komissio huomauttaa, että kun otetaan huomioon kyseisissä tuomioissa esitetyt selvennykset valtiontuen käsitteeseen, joka on objektiivinen oikeudellinen käsite, se ei voinut kyseistä artiklaa rikkomatta myöskään soveltaa vuoden 1994 tiedonannon 12 kohtaa.

61 Kun lisäksi otetaan huomioon Aéroports de Paris -tapaukset ja näiden tuomioiden jälkeinen päätöskäytäntö, komission mukaan vuoden 2004 lopussa ei ollut enää perusteltua syytä uskoa, ettei se, että valtio rahoittaa lentoaseman nousu- ja laskeutumiskiitoradan, voisi missään tapauksessa olla valtiontukea. Luottamuksensuojan periaatetta ei näin ollen ole loukattu. Koska vuoden 2005 suuntaviivoja ei ole sovellettu, oikeusvarmuuden periaatteen loukkaamista koskeva valitusperusteen osa on lisäksi selvästi vailla tarkoitusta.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

62 Unionin yleinen tuomioistuin on ensimmäiseksi huomauttanut valituksenalaisen tuomion 157–160 kohdassa taannehtivuuskiellon periaatteen loukkaamista koskevasta väitteestä seuraavaa:

”157 [O]n – – todettava, että mikään seikka riidanalaisessa päätöksessä ei osoita, että komissio olisi soveltanut vuoden 2005 suuntaviivojen säännöksiä pääomatuen määrittämisessä EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi.

158 Ensinnäkin komissio on nimittäin todennut riidanalaisen päätöksen 173 perustelukappaleessa yrityksen ja taloudellisen toiminnan kriteerien osalta, että [Aéroports de Paris] -oikeuskäytännöstä ilmenee, että lentoaseman toiminnan harjoittaminen on lähtökohtaisesti EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua taloudellista toimintaa, joka kuuluu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan. Kuten riidanalaisen päätöksen 174 perustelukappaleessa mainitaan, komissio katsoi alan viimeaikaisen kehityssuuntauksen vuoksi, että vuodesta 2000 eli – – [edellä mainitussa] asiassa Aéroports de Paris vastaan komissio [12.12.2000] annetun tuomion antamisvuodesta lähtien ei enää ole ollut mahdollista jättää lentoasemia suoralta kädeltä valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle. Riidanalaisen päätöksen 176 perustelukappaleessa komissio päätyi näin ollen katsomaan, että kyseisestä tuomiosta lähtien valtiontukisääntöjä oli sovellettava asianomaiseen toimialaan, ja korosti, ettei tämä merkinnyt vuoden 2005 suuntaviivojen taannehtivaa soveltamista, koska kyse oli pelkästään siitä, että unionin tuomioistuin oli selventänyt valtiontuen käsitettä.

159 Tämä lähestymistapa on hyväksyttävä, koska unionin tuomioistuimen unionin oikeuden säännölle antamalla tulkinnalla ainoastaan valaistaan tietyn säännön merkitystä ja ulottuvuutta ja täsmennetään, miten se olisi täytynyt ymmärtää ja miten sitä olisi pitänyt soveltaa sen voimaantulosta lähtien (ks. asia T-289/03, BUPA ym. v. komissio, tuomio 12.2.2008, Kok., s. II-81, 159 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

160 Tästä seuraa, että komissio on taloudellisen toiminnan kriteerin arvioinnissa voinut laillisesti toimeenpanna [Aéroports de Paris] -oikeuskäytännöstä ilmeneviä periaatteita soveltamalla niitä nyt käsiteltävän asian tosiseikastoon erityisesti siltä osin kuin se liittyy lentoasemien infrastruktuurin rahoittamiseen, mikä ei ole vuoden 2005 suuntaviivojen taannehtivaa soveltamista.”

63 Unionin yleinen tuomioistuin on lisäksi korostanut valituksenalaisen tuomion 161 kohdassa, että se riidanalaisen päätöksen 174 perustelukappaleeseen sisältyvä toteamus, jonka mukaan komissio on vuoden 2005 suuntaviivoissaan ulottanut lentoasema-alan viimeaikaisen kehityssuuntauksen vuoksi Aéroports de Paris -oikeuskäytännössä noudatetun lähestymistavan koskemaan kaikenlaisia lentoasemia, ei oikeuta katsomaan, että komissio olisi soveltanut kyseisiä suuntaviivoja nyt käsiteltävässä tapauksessa. Unionin yleinen tuomioistuin on valituksenalaisen tuomion 162 ja 163 kohdassa todennut, ettei komissio ollut soveltanut vuoden 2005 suuntaviivoja myöskään tutkiessaan taloudellista etua ja toimenpiteen johtumista valtiosta koskevia perusteita, ja päätellyt kyseisen tuomion 164 kohdassa, että komissio ei ollut soveltanut vuoden 2005 suuntaviivoja siltä osin kuin on kyse pääomasijoituksen luonnehtimisesta EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi. Se on hylännyt väitteen tämän perusteella.

64 Unionin yleinen tuomioistuin ei näin tehdessään ole tehnyt oikeudellista virhettä. Kuten ensimmäisen valitusperusteen tutkinnasta seuraa, se on yhtäältä perustellusti todennut tämän tuomion 38 kohdassa esitetyistä syistä, että komissio oli pätevästi jättänyt soveltamatta vuoden 1994 tiedonantoa. Toisaalta se on todennut samalla tavalla perustellusti, ettei komissio ollut myöskään soveltanut vuoden 2005 suuntaviivoja luonnehtiakseen pääomasijoituksen valtiontueksi, vaan se oli arvioinut sitä nojautumalla päätelmiin, jotka se oli tehnyt EY 87 artiklan 1 kohdan soveltamisen osalta Aéroports de Paris -tapausten perusteella.

65 Unionin yleinen tuomioistuin on siis perustellusti jättänyt tutkimatta valittajien vuoden 2005 suuntaviivojen laillisuudesta esittämät perustelut ja todennut niihin liittyvät väitteet tehottomiksi valituksenalaisen tuomion 182 kohdassa.

66 Toiseksi niistä väitteistä, jotka koskevat luottamuksensuojan ja oikeusvarmuuden periaatteiden loukkaamista, on todettava unionin yleisen tuomioistuimen hylänneen ne valituksenalaisen tuomion 166 kohdassa sen vuoksi, että ne perustuivat virheelliseen lähtökohtaan siitä, että vuoden 2005 suuntaviivoja olisi sovellettu taannehtivasti. Se on mainitun tuomion 167 kohdassa huomauttanut vielä seuraavaa:

”Nämä väitteet eivät missään tapauksessa vaikuta perustelluilta. [Aéroports de Paris] -oikeuskäytäntö, josta ilmenee lentoaseman toiminnan harjoittamisen olevan taloudellista toimintaa, on nimittäin vuodelta 2000. [Aéroports de Paris] -oikeuskäytäntö on lisäksi vahvistettu – – [edellä mainitussa] asiassa Ryanair vastaan komissio annetulla tuomiolla, joka koski vuoden 2005 suuntaviivojen vahvistamista edeltänyttä tilannetta alueellisen lentoaseman toiminnan yhteydessä. – – 13.3.2001 tehdystä komission päätöksestä – – sitä paitsi ilmenee, ettei komissio tuohon aikaan pitänyt pois suljettuna, että toimenpide alueellisten lentoasemien infrastruktuurin kehittämiseksi saattaisi mahdollisesti olla valtiontukea. Kyseisessä päätöksessä, joka vastoin kantajien väitteitä koski myös lentoasemien infrastruktuurin rahoittamista, komissio nimittäin lähinnä katsoi erityisesti 17 perustelukappaleesta ilmenevin tavoin, että jos asianomainen toimenpide olisi katsottava valtiontueksi, se soveltuisi yhteismarkkinoille EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Lopuksi on todettava, että se, että Saksan viranomaiset ovat vuonna 2002 ilmoittaneet valtiontuesta N 644i/2002 kantajien kertoman mukaan oikeusvarmuuden vuoksi – –, on johtunut siitä, että ne ottivat huomioon sen mahdollisuuden, että kyseiset toimenpiteet alueellisen lentoaseman infrastruktuurin parantamiseksi saattaisivat olla valtiontukia. Kyseistä tukea koskevassa menettelyssä komissio on sitä paitsi lähinnä ilmoittanut 30.6.2003 Saksan viranomaisille [Aéroports de Paris] -oikeuskäytäntöön viitaten, ettei ollut varmuutta siitä, että ’tuki alueellisten lentoasemien rakentamiseen ja kehittämiseen voitaisiin – – katsoa infrastruktuuria koskevaksi yleiseksi toimenpiteeksi, jolla ei olisi merkitystä valtiontukisääntöjen kannalta’.”

67 Tässä yhteydessä on korostettava, kuten unionin yleinen tuomioistuin on perustellusti todennut valituksenalaisen tuomion 166 kohdassa, että valittajien näiden väitteiden osalta esittämissä perusteluissa nojaudutaan virheelliseen lähtökohtaan siitä, että komissio olisi riidanalaisessa päätöksessä soveltanut taannehtivasti vuoden 2005 suuntaviivoja. Unionin yleinen tuomioistuin on siis perustellusti hylännyt kyseiset väitteet valituksenalaisen tuomion 169 kohdassa.

68 Siltä osin kuin näillä samoilla perusteluilla pyritään kyseenalaistamaan valituksenalaisen tuomion 167 kohta, ne on muilta osin hylättävä tehottomina, koska ne koskevat mainitun tuomion ylimääräisiä perusteluja (ks. vastaavasti asia C-431/07 P, Bouygues ja Bouygues Télécom v. komissio, tuomio 2.4.2009, Kok., s. I-2665, 148 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

69 Tämän perusteella toinen valitusperuste on hylättävä osittain tehottomana ja osittain perusteettomana.

Kolmas valitusperuste, joka koskee asetuksen N:o 659/1999 1 artiklan b alakohdan v alakohdan, 17 ja 18 artiklan rikkomista

Asianosaisten ja muiden osapuolten lausumat

70 Valittajien, joita ADV tukee, mukaan on niin, että vaikka pääomasijoitusta olisi pidettävä valtiontukena, se on kuitenkin luonnehdittava voimassa olevaksi tueksi, sillä Leipzig/Hallen lentoaseman laajentamisesta vuoden 2004 kuluessa tehdyn päätöksen tekemisajankohtana ei ollut olemassa markkinoita, koska alueelliset lentoasemat eivät harjoittaneet taloudellista toimintaa eivätkä ne kilpailleet muiden lentoasemien kanssa. Kyseisestä toimenpiteestä on siis tullut tukea vasta

lentoasemamarkkinoiden myöhemmän kehityksen myötä. Unionin yleinen tuomioistuin on näin ollen tehnyt oikeudellisen virheen, kun se on hylännyt tämän perusteella toissijaisesti esitetyn kanneperusteen.

71 Komission mukaan tämä valitusperuste on selvästi perusteeton. Markkinaehdot olivat yhtäältä jo muuttuneet tuntuvasti pääomasijoituksen myöntämisajankohtana, joten pääomasijoitusta oli pidettävä uutena tukena. Asetuksen N:o 659/1999 1 artiklan b alakohdan v alakohtaa sekä 17 ja 18 artiklaa sovelletaan toisaalta ainoastaan tukiohjelmiin.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

72 On huomautettava, että unionin yleinen tuomioistuin on esitettyään ensin syyt sille, minkä vuoksi kyseinen pääomasijoitus oli sen mielestä myönnetty ajankohtana, jolloin komissio oli jo ilmoittanut katsovansa, että tällainen rahoitus saattaisi olla valtiontukea, todennut valituksenalaisen tuomion 191–193 kohdassa seuraavaa:

”191 Kantajien perusteluista, joiden mukaan eteläisen kiitoradan muutostöitä koskevan päätöksen tekoajankohtana ei ollut olemassa markkinoita Leipzig/Hallen lentoaseman kaltaisille lentoasemille, koska kyseiset lentoasemat eivät harjoittaneet taloudellista toimintaa eivätkä kilpailleet keskenään, on riittävää huomauttaa, että ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä on osoitettu, että FLH harjoittaa taloudellista toimintaa ja että se on kilpailutilanteessa muiden lentoasemien kanssa – –, sekä todeta, ettei mikään seikka oikeuta katsomaan, ettei niin olisi ollut pääomasijoitusta myönnettäessä. Kehityssuuntaus, jonka komissio on maininnut vuoden 2005 suuntaviivoissa, on puolestaan ilmennyt ennen vuonna 2004 tehtyä päätöstä eteläisen kiitoradan rahoittamisesta. Komissio nimittäin viittaa kyseisten suuntaviivojen 5 kohdassa kehitykseen, joka on ilmennyt ’viime vuosina’. Komissio oli sitä paitsi viitannut tähän kehitykseen [13.3.2001] tekemässään päätöksessä – – erityisesti 11 perustelukappaleessa.

192 Näin ollen ei voida katsoa, että pääomasijoitus ei olisi ollut tukea sen myöntämishetkellä mutta olisi myöhemmin muuttunut tueksi yhteismarkkinoiden kehityksen vuoksi.

193 Edellä todetusta seuraa, ettei pääomasijoitus ollut asetuksen N:o 659/1999 1 artiklan b alakohdan v alakohdassa tarkoitettu voimassa oleva tuki.”

73 Valittajat eivät kuitenkaan nyt käsiteltävässä valitusperusteessa väitä, että kyseiseen päättelyyn liittyisi yksi tai useampi oikeudellinen virhe tai että tosiseikat olisi otettu huomioon vääristyneellä tavalla, vaan pääosin jo ensimmäisessä oikeusasteessa esittämänsä väitteet toistamalla ne ainoastaan riitauttavat unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 191 kohdassa esittämät tosiseikkoja koskevat arvioinnit ja väittävät, ettei Leipzig/Hallen lentoaseman laajentamisesta vuoden 2004 kuluessa tehdyn päätöksen tekemisajankohtana ollut olemassa markkinoita.

74 Tästä seuraa, että valittajat pyrkivät kyseisillä väitteillään todellisuudessa siihen, että unionin yleisessä tuomioistuimessa esitetty kanne ja unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisessa tuomiossa tosiseikoista tekemä arviointi tutkitaan uudelleen, mikä ei kuulu unionin tuomioistuimen toimivaltaan muutoksenhaun yhteydessä (ks. tämän tuomion 51 kohdassa mainittu oikeuskäytäntö, asia C-352/98 P, Bergaderm ja Goupil v. komissio, tuomio 4.7.2000, Kok., s. I-5291, 34 ja 35 kohta sekä asia C-76/01 P, Eurocoton ym. v. neuvosto, tuomio 30.9.2003, Kok., s. I-10091, 46 ja 47 kohta).

75 Kolmas valitusperuste on näin ollen jätettävä tutkimatta.

Neljäs valitusperuste, joka koskee EY:n perustamissopimuksen mukaisen toimivaltajaon loukkaamista

Asianosaisten ja muiden osapuolten lausumat

76 Valittajat väittävät ADV:n tukemana, että unionin yleinen tuomioistuin on tehnyt oikeudellisen virheen, kun se on todennut valituksenalaisen tuomion 203 kohdassa, ettei komissio ollut ylittänyt toimivaltaansa luonnehtiessaan pääomasijoituksen valtiontueksi. Se ei ole niiden mukaan ottanut huomioon sitä, että liikenteen infrastruktuurien rakentamista koskeva päätös on maankäytön suunnitteluun liittyvä päätös, joka on tehty jäsenvaltion julkisoikeudellisten säännösten perusteella. Kun unionin yleinen tuomioistuin on soveltanut infrastruktuurien laajennusten rahoittamiseen valtiontukea koskevaa oikeutta, se on antanut komissiolle toimivallan, joka rajoittaa jäsenvaltioiden erioikeuksia maankäytön suunnittelun alalla. Tämä on valittajien mukaan ristiriidassa toissijaisuusperiaatteen kanssa.

77 Komission mukaan unionin yleinen tuomioistuin on perustellusti todennut, että EY 88 artiklassa annetaan lupa tutkia ja valvoa valtiontukia ja jopa velvoitetaan siihen ja että tukien yhteismarkkinoille soveltavuutta koskeva tutkinta kuuluu komission yksinomaiseen toimivaltaan. Valittajien väitteet ovat sen mielestä siis perusteettomia.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

78 Ensimmäisen valitusperusteen tutkinnasta seuraa, ettei unionin yleinen tuomioistuin ole tehnyt oikeudellista virhettä todetessaan, että komissio oli pätevästi katsonut, että pääomasijoitus oli EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Unionin yleinen tuomioistuin ei siis ole myöskään tehnyt tuomiossaan oikeudellista virhettä, kun se on hylätäkseen sille esitetyn kanneperusteen, joka koski EY:n perustamissopimuksen mukaisen toimivaltajaon loukkaamista, todennut valituksenalaisen tuomion 203–205 kohdassa seuraavaa:

”203 Nyt käsiteltävässä tapauksessa väitteestä, jonka mukaan komissio olisi loukannut jäsenvaltioiden toimivaltaa, on – – todettava, että komissio ei ole menetellyt virheellisesti katsoessaan pääomasijoituksen olleen EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, kuten ensimmäisen kanneperusteen tutkiminen on osoittanut. Näin ollen sillä on ollut toimivalta sen arvioimiseen saman artiklan 2 ja 3 kohdan nojalla – –. Komissio ei siten ole voinut loukata jäsenvaltioiden toimivaltaa tältä osin.

204 Väitteestä, jonka mukaan alue- ja talouspolitiikka, joihin eteläisen kiitoradan muutostyöt sisältyvät, kuuluisi jäsenvaltioiden yksinomaiseen toimivaltaan, on puolestaan todettava, että vaikka väite pitäisi paikkansa, siitä ei voisi seurata, että komissiolta vietäisiin sille EY 87 ja EY 88 artiklassa annettu toimivalta valtiontukien valvomiseen siinä tapauksessa, että kyseisillä politiikan aloilla myönnetty rahoitus olisi EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

205 Siitä seikasta, ettei komissio kantajien mukaan kykene huolehtimaan paremmasta valvonnasta kuin kansallisella tasolla on mahdollista toteuttaa, kuten EY 5 artiklan 2 kohdassa edellytetään, on todettava, että tämä perustelu on asiaan vaikuttamaton, sillä komissiolla on osoitettu olleen EY:n perustamissopimuksen nojalla toimivalta nyt kyseessä olevan toimenpiteen valvomiseen, koska kyseessä oli valtiontuki.”

79 Unionin yleinen tuomioistuin saattoi näet todettuaan, että komissio oli perustellusti katsonut kyseisen toimenpiteen olevan valtiontukea, päätellä tämän nojalla laillisesti, että komissio oli käyttänyt tämän toimenpiteen osalta sille EY 88 artiklassa annettua valvontavaltaa eikä se ollut siis ylittänyt toimivaltaansa eikä näin ollen unionille annettua toimivaltaa. Koska sen arvioiminen, soveltuuko tuki yhteismarkkinoille, kuuluu komission yksinomaiseen toimivaltaan, jonka käyttämistä unionin tuomioistuin valvoo (ks. mm. vastaavasti asia C-17/91, Lornoy ym., tuomio 16.12.1992, Kok., s. I-6523,

30 kohta ja asia C-237/04, Enirisorse, tuomio 23.3.2006, Kok., s. I-2843, 23 kohta), unionin yleinen tuomioistuin on lisäksi perustellusti katsonut, ettei komissio ollut voinut loukata toissijaisuusperiaatetta.

80 Tästä seuraa, että neljäs valitusperuste on hylättävä perusteettomana.

Viides valitusperuste, joka koskee tuomioiden perustelemista koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämistä

Asianosaisten ja muiden osapuolten lausumat

81 Valittajat väittävät ADV:n tukemana, että valituksenalaisessa tuomiossa on puutteita, koska unionin yleinen tuomioistuin olettaa, että kyse on taloudellisen toiminnan harjoittamisesta, viittaamalla yksinomaan riidanalaiseen päätökseen, eikä se tutki valittajien tältä osin esittämiä vastakkaisia väitteitä eikä taloudellista todellisuuspohjaa.

82 Komission mukaan unionin yleinen tuomioistuin on tutkinut yksityiskohtaisesti väitteet, jotka koskivat EY 87 artiklan 1 kohdan virheellistä soveltamista. Se on siis komission mukaan noudattanut tuomioiden perustelemista koskevaa velvollisuutta.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

83 On huomautettava, että velvollisuus perustella tuomiot perustuu Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 36 artiklaan, jota sovelletaan saman perussäännön 53 artiklan ensimmäisen kohdan ja unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 81 artiklan nojalla unionin yleiseen tuomioistuimeen. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tuomion perusteluista on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmettävä unionin yleisen tuomioistuimen päättely siten, että niille, joita päätös koskee, selviävät sen syyt ja että unionin tuomioistuin voi tutkia päätöksen laillisuuden (asia C-280/08 P, Deutsche Telekom v. komissio, tuomio 14.10.2010, Kok., s. I-9555, 135 ja 136 kohta).

84 Unionin yleinen tuomioistuin on noudattanut kyseistä vaatimusta, koska se on esittänyt selkeästi ja yksiselitteisesti valituksenalaisen tuomion 87–121 kohdassa ne syyt, joiden vuoksi se hylkäsi valittajien väitteet ja katsoi komission olleen perustellusti sitä mieltä, että pääomasijoitus oli EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

85 Viides ja viimeinen valitusperuste ei siis ole perusteltu, joten se ja näin ollen valitus on hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

86 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan mukaan, jota sovelletaan kyseisen työjärjestyksen 184 artiklan 1 kohdan nojalla valituksen käsittelyyn, asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska valittajat ovat hävinneet asian, ne on velvoitettava vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan ja korvaamaan komission oikeudenkäyntikulut tämän vaatimusten mukaisesti.

87 Työjärjestyksen 184 artiklan 4 kohdan mukaan ADV, joka on osallistunut asian käsittelyyn unionin tuomioistuimessa väliintulijana, vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Valitus hylätään.

2) Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig/Halle GmbH vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja ne velvoitetaan korvaamaan Euroopan komissiolle aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.

3) Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Allekirjoitukset