Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (neljas koda laiendatud koosseisus)

12. aprill 2019*

Tühistamishagi – Riigiabi – Meetmed, mida Saksamaa rakendas Frankfurt-Hahni lennujaama ja seda lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes – Otsus, millega kvalifitseeriti Frankfurt-Hahni kasuks võetud meetmed riigiabiks, mis on siseturuga kokkusobiv, ning tuvastati seda lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes riigiabi puudumine – Isikliku puutumuse puudumine – Otsese puutumuse puudumine – Vastuvõetamatus

Kohtuasjas T-492/15,

Deutsche Lufthansa AG, asukoht Köln (Saksamaa), esindaja: advokaat A. Martin-Ehlers,

hageja,

versus

Euroopa Komisjon, esindaja: K. Herrmann, T. Maxian Rusche ja S. Noë,

kostja,

keda toetavad

Land Rheinland-Pfalz (Saksamaa), esindaja: professor C. Koenig,

ja

Ryanair DAC, varem Ryanair Ltd, asukoht Dublin (Iirimaa), esindaja: advokaat G. Berrisch ja *solicitor* B. Byrne,

menetlusse astujad,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue tühistada komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2016/789 Saksamaa antud riigiabi SA.21121 (C 29/2008) (ex NN 54/07) kohta, mis on seotud Frankfurt-Hahni lennujaama rahastamisega ning Frankfurt-Hahni ja Ryanairi vaheliste finantssuhetega (ELT 2016, L 134, lk 46),

ÜLDKOHUS (neljas koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: president H. Kanninen, kohtunikud J. Schwarcz, C. Iliopoulos, L. Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín (ettekandja) ja I. Reine,

kohtusekretär: ametnik S. Bukšek Tomac,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 9. juuli 2018. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

otsuse

I. Vaidluse taust

1 Hageja Deutsche Lufthansa AG on Saksamaal asuv lennuettevõtja, kes tegeleb peamiselt reisijateveoga. Tema esimene baaslennujaam on Maini-äärse Frankfurdi (Saksamaa) lennujaam.

2 Frankfurt-Hahni lennujaam asub Saksamaal Land Rheinland-Pfalzi (Rheinland-Pfalzi liidumaa, edaspidi „liidumaa“) territooriumil, ligikaudu 120 km läänepool Maini-äärse Frankfurdi linnast ja 115 km Maini-äärse Frankfurdi lennujaamast. Kuni 1992. aastani asus kohas, kus on Frankfurt-Hahni lennujaam, sõjaväebaas. Sõjaväebaas muudeti seejärel tsiviillennujaamaks. 1. aprillil 1995 võõrandas Saksamaa Liitvabariik taristu Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG-le (edaspidi „Holding Hahn“), mis on avaliku ja erasektori partnerlus, milles osales liidumaa.

3 Flughafen Frankfurt/Main GmbH (edaspidi „Fraport“), kes käitas ja haldas Maini-äärse Frankfurdi rahvusvahelist lennujaama, omandas 1. jaanuaril 1998 Frankfurt-Hahni lennujaama käitava äriühingu Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhauseni (edaspidi „Flughafen Hahn“) kapitalis 64,90% osaluse.

4 1999. aastal õnnestus Frankfurt-Hahni lennujaamal meelitada lennujaama oma esimene odavlennuettevõtja Ryanair Ltd (nüüd Ryanair DAC, edaspidi „Ryanair“). Esimene leping, mille Flughafen Hahn sõlmis Ryanairiga, jõustus 1. aprillil 1999 (edaspidi „1999. aastal Ryanairiga sõlmitud leping“). Viieks aastaks 1999. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingu ese oli lennujaamatasud, mida Ryanair pidi maksma.

5 1999. aasta augustis omandas Fraport 73,37% osaluse Holding Hahnis ja 74,90% osaluse täisosanikus Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH.

6 Liidumaa ja Fraport sõlmisid 31. augustil 1999 kokkuleppe, mille kohaselt Fraport kohustus sõlmima kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu. Kokkulepe kiideti heaks samal kuupäeval, see kinnitati notariaalselt 24. novembril 2000 ja jõustus 1. jaanuaril 2001. Kokkuleppe kohaselt oli Fraportil õigus kogu kasumile, mis Frankfurt-Hahni lennujaama käitaja sai, ning vastutasuks oli ta kohustatud katma viimase kogu kahjumi (edaspidi „kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping“).

7 Seejärel Holding Hahn ja Flughafen Hahn ühinesid, mille tulemusel tekkis Flughafen Hahn GmbH, nüüd Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (edaspidi „FFHG“ või „Frankfurt-Hahn“), mille kapitalis kuulus 26,93% osalus liidumaale ja 73,07% Fraportile.

8 Kuni 11. juunini 2001 kuulus 100% osalus Fraporti kapitalis avalik-õiguslikele aktsionäridele. Sel kuupäeval Fraport noteeriti börsil ja 29,71% aktsiatest müüdi eraõiguslikele aktsionäridele ning 70,29 % jäid avalik-õiguslikele aktsionäridele.

9 Liidumaa kiitis 16. oktoobril 2001 heaks Frankfurt-Hahni lennujaamatasude määrad, mis jõustusid tagasiulatuvalt 1. oktoobril 2001 (edaspidi „2001. aasta tasumäärad“).

10 14. detsembril 2001 ja 9. jaanuaril 2002 otsustasid vastavalt Fraport ja FFHG aktsionärid suurendada FFHG kapitali, et rahastada lennujaamataristu parendamise programmi kõige kiireloomulisemat osa (edaspidi „2001. aasta kapitali suurendamine“). 2001. aasta kapitali suurendamisel 27 miljoni euro võrra osalesid Fraport ja liidumaa, kes panustasid 9. jaanuaril 2002 vastavalt 19,7 miljonit eurot ja 7,3 miljonit eurot.

11 14. veebruaril 2002 sõlmisid FFHG ja Ryanair teise lepingu (edaspidi „2002. aastal Ryanairiga sõlmitud leping“). Sellega asendati 1999. aastal Ryanairiga sõlmitud leping.

12 27. novembril 2002 sõlmisid liidumaa, Land Hessen (Hesseni liidumaa, Saksamaa), Fraport ja FFHG Frankfurt-Hahni lennujaama arendamise kokkuleppe. Kokkulepe nägi ette FFHG kapitali teise suurendamise, mille käigus saab Hesseni liidumaast FFHG kolmas aktsionär.

13 22. märtsis 2004 valmistati ette aktsionäride kokkulepe Fraporti, liidumaa ja Hesseni liidumaa osalemise kohta FFHG kapitalis (edaspidi „aktsionäride kokkulepe“). Fraport, liidumaa ja Hesseni liidumaa kirjutasid kokkuleppele alla 30. märtsil 2005.

14 Aktsionäride kokkuleppe täitmiseks lepiti kokku, et eespool punktis 10 osutatud investeerimisprogrammi jätkamiseks suurendatakse FFHG kapitali 19,5 miljoni euro võrra. Ajavahemikus 2004 kuni 2009 investeerisid Fraport, liidumaa ja Hesseni liidumaa FFHG-sse mitmes osas vastavalt 10,21 miljonit eurot, 540 000 eurot ja 8,75 miljonit eurot. Lisaks kohustusid liidumaa ja Hesseni liidumaa vastavalt kuni 2009. aastani kestvale maksegraafikule maksma kapitalireservina kumbki veel 11,25 miljonit eurot.

15 Eespool punktis 14 kirjeldatud kapitali suurendamise (edaspidi „2004. aasta kapitali suurendamine“) tulemusel summas 42 miljonit eurot kuulus FFHG kapitalis Fraportile 65% osalus ning Hesseni liidumaale ja liidumaale kummalegi 17,5%.

16 Aktsionäride kokkulepe nägi ka ette, et FFHG mis tahes uue võla peavad katma Fraport, liidumaa ja Hesseni liidumaa võrdeliselt oma osalusega FFHG kapitalis ning et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingut tuli pikendada kuni 2014. aastani. Nende kohustuste täitmiseks sõlmisid Fraport ja FFHG 5. aprillil 2004 uue kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu (edaspidi „kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping“). Kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping jõustus 2. juunil 2004, kui Fraporti aktsionäride üldkoosolek oli selle aktsionäride kokkuleppes nõutud kolmeneljandikulise häälteenamusega heaks kiitnud. Kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu kohaselt kohustus Fraport katma FFHG kogu kahjumi ajavahemikus 2004–2009.

17 Ajavahemikus 1997–2004 maksis liidumaa Frankfurt-Hahni käitajale otsetoetusi (edaspidi „liidumaa otsetoetused“). Otsetoetustega, mida liidumaa maksis kuni 2000. aastani, rahastati lennujaamataristusse tehtavaid investeeringuid, ning alates 2001. aastast makstud otsetoetuste eesmärk oli rahastada turvakontrolliga seotud personalikulusid. Liidumaa kogub Frankfurt-Hahni lennujaamas kõikidelt lahkuvatelt reisijatelt lennundusjulgestustasu seda lennujaama kasutavatelt lennuettevõtjatelt ning kannab kogu sellest maksust laekuva tulu nagu ka oma üldeelarvest tulenevaid vahendeid Frankfurt-Hahni käitajale hüvitisena turvakontrolli teostamise eest (edaspidi „turvakontrolli hüvitis“).

18 4. novembril 2005 lisati 2002. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingule muudatus (edaspidi „2005. aastal Ryanairiga sõlmitud leping“).

19 Ajavahemikus 2003 kuni 2006 sai Euroopa Ühenduste Komisjon mitu kaebust väidetava riigiabi kohta, mida Fraport, liidumaa ja Hesseni liidumaa on andnud Ryanairile ja FFHG-le. Üks kaebajatest esitas 22. septembril 2003 ja 1. juunil 2006 komisjonile täiendavat teavet.

20 Liidumaa kiitis 26. aprillil 2006 heaks Frankfurt-Hahni lennujaamatasude uued määrad (edaspidi „2006. aasta tasumäärad“). Need jõustusid 1. juunil 2006.

21 Komisjon nõudis 25. septembri 2006. aasta ja 9. veebruari 2007. aasta kirjas Saksamaa Liitvabariigilt teavet, kes täitis nõude 20. detsembri 2006. aasta ja 29. juuni 2007. aasta kirjas.

22 Komisjon tegi 17. juuni 2008. aasta kirjas Saksamaa Liitvabariigile teatavaks oma otsuse algatada EÜ artikli 88 lõikes 2 (nüüd ELTL artikli 108 lõige 2) ette nähtud ametlik uurimismenetlus seoses riigiabiga, mida anti Frankfurt-Hahni rahastamiseks, ja viimase ja Ryanairi vahelise suhtega (edaspidi „2008. aasta algatamisotsus“). Otsus, milles paluti huvitatud isikutel esitada oma märkused, avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 17. jaanuaril 2009 (ELT 2009, C 12, lk 6).

23 Fraport müüs 31. detsembril 2008 kogu oma osaluse FFGH-s liidumaale. Selle müügi tulemusel kuulus ühelt poolt liidumaale FFGH-s 82,5% enamusosalus, kusjuures ülejäänud 17,5% jäi Hesseni liidumaale, ning teiselt poolt öeldi üles kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping.

24 Ametliku uurimismenetluse käigus sai komisjon märkused muu hulgas hagejalt ja Ryanairilt ning ta edastas need Saksamaa Liitvabariigile.

25 Saksamaa Liitvabariik edastas komisjonile 1. juulil 2009 oma märkused ja täiendava teabe.

26 Komisjon otsustas 13. juulil 2011 algatada teise ametliku uurimismenetluse seoses FFHG rahastamise meetmetega, mis võeti ajavahemikus 2009–2011. Otsus, milles paluti huvitatud isikutel esitada oma märkused, avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 21. juulil 2012 (ELT 2012, C 216, lk 1). Sellest ajast eksisteerisid need kaks menetlust koos.

27 Komisjon palus 20. veebruari 2012. aasta kirjas Saksamaa Liitvabariigil esitada talle täiendavat teavet seoses 2008. aasta algatamisotsusega. Saksamaa Liitvabariik vastas sellele nõudele 16. aprilli 2012. aasta kirjas.

28 Komisjon saatis 27. juuli 2012. aasta kirjas Saksamaa Liitvabariigile uue täiendava teabe nõude, millele viimane vastas 4. septembril 2012.

29 Saksamaa Liitvabariik kohustus investeerima FFHG-sse, et refinantseerida viimase laenud, mille eesmärk oli rahastada ametivõimude ajavahemikus 1997–2012 otsustatud taristumeetmeid, mis ei olnud kaetud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute, kapitali suurendamiste või muude toetustega (edaspidi „viimane kapitali suurendamine“).

30 Komisjon teavitas 25. veebruaril 2014 Saksamaa Liitvabariiki suuniste lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta (ELT 2014, C 99, lk 3, edaspidi „2014. aasta suunised“) vastuvõtmisest 20. veebruaril 2014.

31 Komisjon nõudis 23. märtsi ja 4. aprilli 2014. aasta kirjas Saksamaa Liitvabariigilt uusi selgitusi. Saksamaa Liitvabariik vastas sellele nõudele 17. ja 24. aprilli ning 9. mai 2014. aasta kirjas.

32 15. aprillil 2014 avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* teatis, milles paluti liikmesriikidel ja huvitatud isikutel esitada märkused 2014. aasta suuniste kohaldamise kohta käesolevas asjas. Hageja esitas märkused, mille komisjon edastas Saksamaa Liitvabariigile 26. augusti 2014. aasta kirjas. Saksamaa Liitvabariik teatas 3. septembri 2014. aasta kirjas komisjonile, et tal ei ole märkusi.

33 Komisjon võttis 1. oktoobril 2014 vastu otsuse (EL) 2016/789 Saksamaa antud riigiabi SA.21121 (C 29/2008) (ex NN 54/07) kohta, mis on seotud Frankfurt-Hahni lennujaama rahastamisega ning Frankfurt-Hahni ja Ryanairi vaheliste finantssuhetega (ELT 2016, L 134, lk 46, edaspidi „vaidlustatud otsus“).

II. Vaidlustatud otsus

34 Vaidlustatud otsuses analüüsis komisjon kõigepealt ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi olemasolu seoses esiteks Frankfurt-Hahni lennujaama suhtes rakendatud meetmetega (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 292–420), teiseks Ryanairi suhtes kohaldatavate meetmetega (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 421–456, 464–484 ja 580) ning kolmandaks Frankfurt-Hahni lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes kohaldatavate meetmetega, st 2001. aasta tasumäärad ja 2006. aasta tasumäärad (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 457–463, 485–494 ja 581). Kuna komisjon leidis, et teatavad meetmed, mida rakendati Frankfurt-Hahni lennujaama suhtes, kujutavad endast riigiabi, analüüsis komisjon seejärel nende kooskõla siseturuga (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 497–579).

A. Frankfurt-Hahni suhtes rakendatud meetmed

35 Esiteks tuvastas komisjon, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping ei kujutanud endast riigiabi. Nimelt leidis komisjon sisuliselt, et see leping sõlmiti lõplikult enne 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsust Aéroports de Paris *vs.* komisjon (T-128/98, EU:T:2000:290), see tähendab ajal, mil ametivõimud võisid õiguspäraselt olla seisukohal, et Frankfurt-Hahni lennujaama rahastamise meetmed ei kujuta endast riigiabi.

36 Teiseks analüüsis komisjon, kas 2001. aasta kapitali suurendamine kujutas endast riigiabi. Sellega seoses leidis komisjon kõigepealt, et ühelt poolt rahastati 2001. aasta kapitali suurendamist liidumaa üldeelarvest ja seega riigi ressurssidest ning teiselt poolt oli see riigile omistatav. Veel leidis komisjon, et Fraporti osalemine kapitali suurendamises toimus ühelt poolt riigi ressurssidest, kuna Fraport oli peamiselt riigi osalusega ettevõtja, mille ressursid allusid riigi otsesele või kaudsele kontrollile, ning teiselt poolt oli omistatav riigile, kuna Fraport pidas end „sõltuvaks riigi osalusega ettevõtjaks“ ning FFHG juhatus pidas läbirääkimisi vahetult liidumaa ja Hesseni liidumaaga, kusjuures liidumaa julgustas otse Fraporti 2001. aasta kapitali suurendamises osalema. Lisaks leidis komisjon, et 2001. aasta kapitali suurendamine andis FFHG-le valikulise eelise, kuna rekapitaliseerimise otsus ei olnud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Viimaseks leidis komisjon, et arvestades eelkõige Frankfurt-Hahni lennujaama suurust ja seda, et see asub teiste Euroopa Liidu muude lennujaamade läheduses, võis 2001. aasta kapitali suurendamine mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust ja moonutada konkurentsi.

37 Kolmandaks analüüsis komisjon Fraportiga seoses korraga 2004. aasta kapitali suurendamist ning kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingut, kusjuures selle lepingu sõlmimine, mis pidi kehtima kuni 31. detsembrini 2014, oli 2004. aasta kapitali suurendamise eeltingimus. Komisjon täheldas, et Fraport pidi kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu heaks kiitma aktsionäride üldkoosoleku vähemalt kolmeneljandikulise häälteenamusega, mida ei olnud võimalik saavutada ilma selle äriühingu eraõiguslike aktsionäride osalemiseta, kuna avalik-õiguslikud aktsionärid omasid vaid ligikaudu 70% aktsiatest. Komisjon järeldas selle põhjal, et avalik-õiguslikud aktsionärid ei kontrollinud kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu Fraporti poolt heakskiitmise otsust ning sellest tulenevalt 2004. aasta kapitali suurendamist, mis ei olnud seega riigile omistatavad.

38 Komisjon leidis seega, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping ja Fraporti osalemine 2004. aasta kapitali suurendamises ei kujutanud endast riigiabi.

39 Seoses liidumaa ja Hesseni liidumaa osalemisega 2004. aasta kapitali suurendamises märkis komisjon kõigepealt, et seda rahastati nende vastavatest eelarvetest, see tähendab riigi ressurssidest, ning see oli omistatav riigile. Seejärel asus ta seisukohale, et nende osalemine ei olnud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, ja sellest tulenevalt andis FFHG-le valikulise eelise. Viimaseks meenutas komisjon, et iga FFHG-le antud valikuline majanduslik eelis võis konkurentsi moonutada ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

40 Komisjon järeldas seetõttu, et liidumaa ja Hesseni liidumaa 2004. aasta kapitali suurendamises osalemine kujutas endast riigiabi.

41 Neljandaks analüüsis komisjon, kas turvakontrolli hüvitis kujutas endast riigiabi.

42 Sellega seoses märkis komisjon kõigepealt, et Saksa seaduse kohaselt võib liidumaa Frankfurt-Hahni lennujaama käitajale hüvitada vaid turvakontrolli jaoks vajalike ruumide ja rajatiste kasutusse andmise ja hooldamisega seotud kulud. Seetõttu leidis komisjon, et kuna liidumaa võttis enda kanda turvakontrolli kulud, mis ületasid hüvitatavad kulud, siis vabastas ta Frankfurt-Hahni lennujaama käitaja koormusest, mida ta oleks tavaliselt pidanud kandma, ning seega andis talle valikulise eelise.

43 Edasi, komisjon võttis arvesse asjaolu, et turvakontrolli hüvitise summa, mida liidumaa Frankfurt-Hahni lennujaama käitajale maksis, hõlmas nii lennuettevõtjatelt kogutud lennundusjulgestustasust laekuvat tulu kui ka liidumaa üldeelarvest tulenevaid vahendeid. Komisjon järeldas selle põhjal, et seda hüvitist rahastati riigi ressurssidest ja see oli riigile omistatav.

44 Veel meenutas komisjon, et mis tahes Frankfurt-Hahni lennujaama käitajale antud valikuline majanduslik eelis võib moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

45 Viimaks leidis komisjon, et kuna summad, mida liidumaa maksis Frankfurt-Hahni lennujaama käitajale turvakontrolli eest, ületasid lennuettevõtjatelt kogutud lennundusjulgestustasust laekuva tulu, kujutas Frankfurt-Hahni lennujaama käitajale turvakontrolli hüvitisena eraldatud avaliku sektori rahastamine endast riigiabi.

46 Viiendaks, seoses liidumaa otsetoetustega leidis komisjon esiteks, et need, mida anti ajavahemikus 1997–2000 ja mille eesmärk oli rahastada investeeringuid lennujaamataristusse, ei kujutanud endast riigiabi, kuna need otsustati enne 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsuse Aéroports de Paris *vs.* komisjon (T-128/98, EU:T:2000:290) kuulutamist. Teiseks asus ta seisukohale, et liidumaa otsetoetusi, millega rahastati ajavahemikus 2001–2004 turvakontrollipersonaliga seotud kulusid, tuli analüüsida kui võimalikku riigiabi, kuna need katsid kulud, mida oleks pidanud kandma Frankfurt-Hahni lennujaama käitaja.

47 Sellega seoses märkis komisjon kõigepealt, et liidumaa otsetoetusi, mida maksti ajavahemikus 2001–2004 kogusummas 1,93 miljonit eurot, rahastati riigi ressurssidest ja need olid seega riigile omistatavad. Kuna toetused katsid kulusid, mida oleks pidanud kandma Frankfurt-Hahni lennujaama käitaja, ja kuna neid anti ainult viimati nimetatule, siis asus komisjon seisukohale, et otsetoetused andsid käitajale valikulise majandusliku eelise. Viimaks meenutas komisjon, et mis tahes Frankfurt-Hahni lennujaama käitajale antud valikuline majanduslik eelis võib moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust. Seetõttu järeldas komisjon, et kõnealused toetused kujutasid endast riigiabi.

48 Kuuendaks ja viimaseks leidis komisjon, et viimane kapitali suurendamine, mille eesmärk oli refinantseerida laenusid, mida FFHG võttis Frankfurt-Hahni lennujaama taristu parendamise rahastamiseks ajavahemikus 1997–2012, kujutas endast riigiabi, ning ta viitas sellega seoses põhjendustele, mille ta esitas liidumaa ja Hesseni liidumaa osalemise kohta 2004. aasta kapitali suurendamises ja turvakontrolli hüvitise maksmises.

49 Seega leidis komisjon ühelt poolt, et FFHG-le ebaseaduslikult antud investeeringuks ette nähtud abi, 2001. aasta kapitali suurendamine, liidumaa ja Hesseni liidumaa panused 2004. aasta kapitali suurendamisse, oli siseturuga kokkusobiv, kuna see vastab ühenduse suuniste lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtete riikliku stardiabi kohta (ELT 2005, C 312, lk 1) punktis 61 osutatud kriteeriumidele. Teiselt poolt leidis ta, et tegevusabi, mida

ebaseaduslikult anti Frankfurt-Hahni lennujaama käitajale enne 4. aprilli 2014, see tähendab turvakontrolli hüvitis ja liidumaa otsetoetused, oli siseturuga kokkusobiv, kuna see vastas 2014. aasta suuniste punktis 137 osutatud kriteeriumidele.

B. Ryanairi suhtes kohaldatud meetmed

50 Sissejuhatuseks tuleb märkida, et selleks, et hinnata, kas Ryanairile on antud riigiabi, leidis komisjon, et tuli kindlaks teha, kas 1999. aastal Ryanairiga sõlmitud leping, 2002. aastal Ryanairiga sõlmitud leping ja 2005. aastal Ryanairiga sõlmitud leping olid nende sõlmimise ajal kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Sellega seoses märkis komisjon, et 2014. aasta suunistest nähtub, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamiseks tuleb hinnata *ex ante* iga Ryanairi ja Frankfurt-Hahni vahel sõlmitud lepingu täiendavat kasumlikkust, võttes arvesse iga lepinguga seonduvaid lisakulusid ja -tulusid.

51 Komisjon oli sisuliselt seisukohal, et 1999. aastal Ryanairiga sõlmitud leping, 2002. aastal Ryanairiga sõlmitud leping ja 2005. aastal Ryanairiga sõlmitud leping järgisid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, kuna need võisid suurendada Frankfurt-Hahni lennujaama kasumlikkust, st prognoositavad lisatulud ületasid prognoositavad lisakulud. Komisjon järeldas sellest, et need kolm lepingut ei andnud Ryanairile mingit eelist ja seega ei sisaldanud mingit abi elementi.

C. Lennujaamatasude määrad

52 Komisjon leidis, et 2001. aasta tasumäärad ja 2006. aasta tasumäärad olid kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, kuna need suurendasid järk-järgult *ex ante* lähenemisviisi kohaselt Frankfurt-Hahni lennujaama kasumlikkust.

53 Seetõttu leidis komisjon, et 2001. aasta tasumäärad ja 2006. aasta tasumäärad ei andnud Frankfurt-Hahni lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele majanduslikku eelist, mida nad ei oleks saanud normaalsetes turutingimustes, ning järelikult ei kujutanud need endast riigiabi.

D. Vaidlustatud otsuse resolutsioon

54 Vaidlustatud otsuse resolutsioon on sõnastatud järgmiselt:

„*Artikkel 1*

1. Riigiabi, mille Saksamaa andis [ELTL] artikli 108 lõiget 3 rikkudes ebaseaduslikult [FFHG-le] ajavahemikus 2001–2012 kapitali suurendamisega 2001. aastal 27 miljoni euro võrra ja 2004. aastal 22 miljoni euro võrra ning […] liidumaa otsetoetustega […], on siseturuga kokkusobiv.

2. Fraport[i] poolne kapitali suurendamine 2004. aastal ning kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping ei kujuta endast riigiabi […] artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

1. Ryanairi ja [FFHG] vaheline leping, mis jõustus 1. aprillil 1999, ei kujuta endast riigiabi [ELTL] artikli 107 lõike 1 tähenduses.

2. Ryanairi ja [FFHG] vaheline leping, mis sõlmiti 14. veebruaril 2002, ei kujuta endast riigiabi [ELTL] artikli 107 lõike 1 tähenduses.

3. Ryanairi ja [FFHG] vaheline 4. novembri 2005. aasta leping, mis käsitleb 6.–18. Ryanairi lennuki toomist Frankfurt-Hahni lennujaama aastatel 2005–2012, ei kujuta endast riigiabi [ELTL] artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 3

Tasumäärad, mis jõustusid 1. oktoobril 2001 ja 1. juunil 2006, ei kujuta endast riigiabi [ELTL] artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile."

III. Menetlus ja poolte nõuded

55 Hageja esitas hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 26. augustil 2015.

56 Komisjon esitas kostja vastuse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 13. novembril 2015.

57 Repliik ja vasturepliik esitati Üldkohtu kantseleisse vastavalt 5. veebruaril ja 31. märtsil 2016.

58 Üldkohtu kantseleisse 5. oktoobril 2015 saabunud dokumendiga palus Ryanair plc luba astuda menetlusse komisjoni nõuete toetuseks. Üldkohtu kantseleisse 23. oktoobril 2015 saabunud kirjas teatas Ryanair plc Üldkohtule Üldkohtu kodukorra artikli 144 lõike 8 alusel, et ta võtab oma avalduse tagasi.

59 18. novembri 2015. aasta kohtumääruses Üldkohtu kuuenda koja president esiteks kustutas Ryanair plc kohtuasjast T-492/15 menetlusse astumise avalduse esitajana ning teiseks jättis selle äriühingu kohtukulud tema enda kanda.

60 Üldkohtu kantseleisse vastavalt 23. oktoobril ja 17. novembril 2015 saabunud dokumendiga palusid Ryanair ja liidumaa luba astuda menetlusse komisjoni nõuete toetuseks. Üldkohtu kuuenda koja president lubas 26. veebruari 2016. aasta kohtumäärusega Deutsche Lufthansa *vs.* komisjon (T-492/15, ei avaldata, EU:T:2016:126) ning 17. märtsi 2016. aasta kohtumäärusega Deutsche Lufthansa *vs.* komisjon (T-492/15, ei avaldata, EU:T:2016:193) vastavalt liidumaal ja Ryanairil menetlusse astuda.

61 Menetlusse astujad liidumaa ja Ryanair esitasid menetlusse astuja seisukohad Üldkohtu kantseleile vastavalt 12. märtsil ja 20. mail 2016.

62 Hageja esitas oma seisukohad liidumaa ja Ryanairi menetlusse astuja seisukohtade kohta Üldkohtu kantseleile vastavalt 2. mail ja 18. juulil 2016.

63 Üldkohtu kantseleisse 7. aprillil ja 15. juulil 2016 saabunud kirjas märkis komisjon, et tal ei ole märkusi komisjon liidumaa ja Ryanairi menetlusse astuja seisukohtade kohta.

64 Kuna Üldkohtu kodade koosseisu muudeti, määras Üldkohtu president korrakohase õigusemõistmise huvides Üldkohtu kodukorra artikli 27 lõike 3 alusel teise ettekandja-kohtuniku, kes on määratud esimesse kotta.

65 Üldkohtu kantseleisse 29. aprillil 2016 saabunud kirjas esitas hageja täiendavaid avaldusi, mida esitleti uute väidetena. Liidumaa, Ryanair ja komisjon esitasid oma märkused nende avalduste kohta Üldkohtu kantseleile vastavalt 19., 26. ja 29. augustil 2016.

66 Üldkohus (esimene koda) esitas 6. juunil 2016 menetlust korraldavate meetmete raames hagejale kirjaliku küsimuse. Hageja vastas küsimusele ettenähtud tähtaja jooksul.

67 Kuna Üldkohtu kodade koosseisu muudeti kodukorra artikli 27 lõike 5 alusel ja ettekandja-kohtunik kuulub nüüd neljanda koja koosseisu, siis määrati käesolev kohtuasi sellele kojale.

68 Hageja esitas 6. oktoobril 2016 Üldkohtu kantseleile uue tõendi.

69 Komisjon, liidumaa ja Ryanair esitasid uue tõendi kohta oma seisukohad Üldkohtu kantseleile vastavalt 28. oktoobril ning 4. ja 14. novembril 2016.

70 Üldkohtu kantseleisse 11. aprillil 2017 saabunud kirjas esitas hageja taas täiendavaid avaldusi, mida esitleti uute väidetena. Liidumaa esitas oma märkused nende avalduste kohta Üldkohtu kantseleile 12. mail 2017. Komisjon ja Ryanair esitasid oma märkused nende avalduste kohta Üldkohtu kantseleile 2. juunil 2017.

71 Hageja esitas 26. mail 2017 Üldkohtu kantseleile uue tõendi.

72 Liidumaa ja Ryanair esitasid hageja uue tõendi kohta oma seisukohad Üldkohtu kantseleile 23. juunil 2017. Komisjon esitas oma seisukohad uue tõendi kohta Üldkohtu kantseleile 28. juunil 2017.

73 Neljanda koja ettepanekul otsustas Üldkohus 15. märtsil 2018 kodukorra artikli 28 alusel suunata käesolev kohtuasi laiendatud kohtukoosseisule.

74 Üldkohus (neljas koda laiendatud koosseisus) esitas kodukorra artiklis 89 ette nähtud menetlust korraldavate meetmete raames 22. mail 2018 hagejale ja komisjonile kirjalikke küsimusi Frankfurt-Hahni kasuks võetud meetmete kohta ning kõikidele osalistele Ryanairi kasuks võetud meetmete kohta. Osalised vastasid kirjalikele küsimustele dokumentides, mis saabusid Üldkohtu kantseleisse 8. ja 21. juunil 2018.

75 Ryanair palus 5. juunil 2018, et R-ile, kes peamiselt koostas konsultatsioonifirma Oxera raporti, mis tehti tema taotlusel ja millele on viidatud vaidlustatud otsuses ja poolte menetlusdokumentides, antaks luba võtta sõna kohtuistungil, et vastata Üldkohtu võimalikele küsimustele, ja luba väljendada end inglise keeles.

76 Hageja, komisjon ja liidumaa esitasid 15. ja 22. juunil 2018 Üldkohtu kantseleile oma märkused eespool punktis 75 viidatud Ryanairi taotluse kohta. Liidumaa teatas, et ta on taotlusega nõus, samas kui teised osalised esitasid vastuväiteid eelkõige sellega seoses, et R. kasutab inglise keelt. Neljanda koja president andis taotluse lahendada kojale.

77 6. juuli 2018. aasta kohtumäärusega Deutsche Lufthansa *vs.* komisjon (T-492/15, ei avaldata, EU:T:2018:434) lubati R-il võtta kohtuistungil sõna inglise keeles Ryanairi esindajate juuresolekul ja kontrolli all.

78 Komisjon esitas 7. juulil 2018 Üldkohtu kantseleile Üldkohtu 22. mail 2018 esitatud kirjalikele küsimustele esitatud vastuse paranduse.

79 Poolte kohtukõned ja vastused Üldkohtu esitatud küsimustele kuulati ära 9. juuli 2018. aasta kohtuistungil. R. sõna ei võtnud.

80 Hageja palub Üldkohtul:

– tühistada vaidlustatud otsus;

– mõista kohtukulud välja komisjonilt.

81 Komisjon ja liidumaa paluvad Üldkohtul:

– jätta hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata või igal juhul põhjendamatuse tõttu rahuldamata;

– mõista kohtukulud välja hagejalt.

82 Vasturepliigis palus komisjon veel, et jäetaks kõrvale tema repliigis sisalduvad viited kostja vastusele, mille komisjon esitas kohtuasjas, kus tehti 27. aprillil 2017 otsus Germanwings *vs.* komisjon (T-375/15, ei avaldata, EU:T:2017:289).

83 Ryanair palub Üldkohtul:

– jätta hagiavaldus rahuldamata;

– mõista kohtukulud välja hagejalt.

IV. Õiguslik käsitlus

84 Hagi põhjendamiseks esitab hageja sisuliselt seitse väidet, millest esimese kohaselt on rikutud menetlusnormi, teise ja kolmanda kohaselt tehtud asjaolude hindamisel vigu, neljanda kohaselt sisaldab vaidlustatud otsus ilmseid vastuolusid, ning viienda kuni seitsmenda väite kohaselt on rikutud ELTL artiklit 107. Kahes eri menetlusdokumendis esitab hageja veel avaldusi, mida ta esitleb uute väidetena.

85 Esitamata formaalset vastuvõetamatuse vastuväidet, esitab komisjon kolm asja läbivaatamist takistavat asjaolu. Esiteks ja esimese võimalusena tugineb ta hagiavalduse sidususe puudumisele. Teiseks ja teise võimalusena väidab ta, et hagejal puudub põhjendatud huvi nõuda vaidlustatud otsuse tühistamist osas, milles see puudutab Frankfurt-Hahni suhtes rakendatud meetmeid. Kolmandaks ja kolmanda võimalusena viitab ta sellele, et hagejal puudub õigus esitada hagi.

86 Liidumaa esitab omalt poolt täiendava asja läbivaatamist takistava asjaolu, mille kohaselt on hagi aegunud.

87 Komisjon ja menetlusse astujad väidavad lisaks, et hagi on igal juhul põhjendamatu.

88 Hageja väidab, et hagi on vastuvõetav ja põhjendatud. Ta lisab ühelt poolt, et liidumaal ei ole vaidluse lahenduse vastu enam huvi ja ta on seega kaotanud menetlusse astuja staatuse, ning teiselt poolt, et kostja vastus on vastuvõetamatu.

89 Käesolevas asjas leiab Üldkohus, et esimesena tuleb analüüsida kostja vastuse vastuvõetavust, teisena küsimust, kas liidul on säilinud menetlusse astuja staatus, ning kolmandana hagi vastuvõetavust. Üksnes juhul, kui hagi on vastuvõetav, otsustab Üldkohus neljandana vajaduse korral hagi põhjendatuse üle.

A. Kostja vastuse vastuvõetavus

90 Hageja väidab, et komisjoni kostja vastus on tervikuna vastuvõetamatu, kuna see sisaldab seosetuid ja seega mõistetamatuid põhjendusi. Nimelt kaldub komisjon kostja vastuses ilmse põhjuseta kõrvale vaidlustatud otsuse struktuurist, muudab analüüsitavate elementide järjekorda, jätab meelevaldselt kõrvale teatavate meetmete hindamistegurid ja vaidlustab tõendatud asjaolusid. Lisaks, kostja vastuse punktile 2.2.2.1 eelneb pealkiri, mis ei vasta punkti sisule.

91 Komisjon palub asja läbivaatamist takistava asjaolu tagasi lükata.

92 Kodukorra artikli 81 lõike 1 punkti c kohaselt tuleb kostja vastuses märkida esitatud väited ja argumendid. Õiguskindluse ja hea õigusemõistmise tagamiseks ning et hagi oleks vastuvõetav, peavad selle aluseks olevad õiguslikud ja faktilised asjaolud järelikult kas või kokkuvõtlikult, ent seostatult ja arusaadavalt tulenema hagiavalduse tekstist (5. märtsi 2014. aasta kohtuotsus HP Health Clubs Iberia *vs.* OHMI – Shiseido (ZENSATIONS), T-416/12, ei avaldata, EU:T:2014:104, punkt 18).

93 Ent käesolevas asjas tuleb tõdeda, et komisjoni viidatud väited ja argumendid nähtuvad kostja vastusest piisavalt selgelt ja täpselt. Nimelt nähtub kostja vastusest selgelt, et komisjon esiteks vaidlustab hagi vastuvõetavuse, kuna hagiavaldus ei ole sidus ja hagejal puudub põhjendatud huvi ja õigus esitada hagi (punkt 1), ning teiseks kinnitab, et vaidlustatud otsus on põhjendatud osas, mis puudutab Ryanairi suhtes kohaldatud meetmeid (punkt 2), Frankfurt-Hahni suhtes kohaldatud meetmeid (punkt 3) ja tasumäärasid (punkt 4). Isegi kui neid pidada tõendatuks, ei vähenda esitluse selgust ja sidusust kuidagi asjaolud, et komisjon ei ole järginud vaidlustatud otsuse struktuuri, ei ole viidanud kõikidele faktilistele asjaoludele, mida hageja peab asjakohaseks, vaidlustab väidetavalt tõendatud asjaolusid ega ole kontrollinud, et punkti sisu vastab pealkirjale. Lisaks tuleb märkida, et hageja oli suuteline repliigis välja tooma kostja vastuses esitatud argumendid ja nendele vastama.

94 Asja läbivaatamist takistav asjaolu, et kostja vastus on väidetavalt seosetu, tuleb seega tagasi lükata.

B. Liidumaa menetlusse astumine

95 Vastuseks menetlust korraldavate meetmete raames Üldkohtu esitatud kirjalikele küsimustele ja kohtuistungil Üldkohtu esitatud suulistele küsimustele väidab hageja, et liidumaal ei olnud vaidluse lahenduse vastu enam otsest ja tegelikku huvi, kuna ta müüs oma osaluse FFHG-s 2017. aasta suvel, pärast 26. veebruari 2016. aasta kohtumäärust Deutsche Lufthansa *vs.* komisjon (T-492/15, ei avaldata, EU:T:2016:126), milles Üldkohtu kuuenda koja president andis talle loa komisjoni nõuete toetuseks menetlusse astuda. Liidumaa kaotas seega oma menetlusse astuja staatuse.

96 Komisjon ja menetlusse astujad vaidlevad hageja argumentidele vastu.

97 Vastavalt Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 40 teisele lõigule, mida põhikirja artikli 53 esimese lõigu kohaselt kohaldatakse menetluses Üldkohtus, võib menetlusse astuda iga isik, kes tõendab oma huvi kohtuvaidluse – välja arvatud liikmesriikidevahelise, liidu institutsioonide vahelise või liikmesriikide ja liidu institutsioonide vahelise kohtuvaidluse – tulemuse vastu. Huvi kohtuvaidluse tulemuse vastu Euroopa Kohtu põhikirja artikli 40 tähenduses on otsene ja tegelik huvi selle vastu, et rahuldatakse nõuded, mille toetuseks on menetlusse astumise avaldus esitatud (10. jaanuari 2006. aasta kohtumäärus Diputación Foral de Álava ja Gobierno Vasco *vs.* komisjon, T-227/01, EU:T:2006:3, punktid 4 ja 15). Tegelik huvi peab säilima kuni kohtuvaidluse lahendamiseni (vt selle kohta 13. septembri 2010. aasta kohtuotsus Kreeka jt *vs.* komisjon, T-415/05, T-416/05 ja T-423/05, EU:T:2010:386, punktid 64 ja 65).

98 Järelikult ei takista see, et liidumaal lubati komisjoni nõuete toetuseks menetlusse astuda 26. veebruari 2016. aasta kohtumäärusega Deutsche Lufthansa *vs.* komisjon (T-492/15, ei avaldata, EU:T:2016:126), kohtuotsuse tegemisel tema menetlusse astumise lubatavust uuesti hinnata (vt selle kohta 8. juuli 1999. aasta kohtuotsus Hüls *vs.* komisjon, C-199/92 P, EU:C:1999:358, punkt 52).

99 Käesolevas asjas tuleb märkida, et 26. veebruari 2016. aasta kohtumääruse Deutsche Lufthansa *vs.* komisjon (T-492/15, ei avaldata, EU:T:2016:126) punktis 13 märkis Üldkohtu kuuenda koja president tõepoolest, et liidumaa on üks FFHG „peamistest aktsionäridest".

100 Samas tuleb meenutada, et hagi raames, mis on esitatud otsuse peale, milles komisjon leiab, et teatavad riigisisese üksuse kehtestatud meetmed ei kujuta endast riigiabi, või tunnistab need siseturuga kokkusobivaks, on need meetmed kehtestanud riigisisesel üksusel huvi kohtuvaidluse tulemuse vastu Euroopa Kohtu põhikirja artikli 40 tähenduses. Nimelt võidakse sellist vaidlust lahendava Üldkohtu otsuse tulemusel seada nende meetmete kvalifitseerimine kahtluse alla ja seega võib see tekitada õiguslikke tagajärgi, mis võib kahjustada need meetmed kehtestanud riigisisese üksuse enda huve, seades eelkõige kahtluse alla tema õiguse teostada oma pädevust oma äranägemisel (4. veebruari 2015. aasta kohtumäärus Grandi Navi Veloci *vs.* komisjon, T-506/14, ei avaldata, EU:T:2015:102, punktid 12–15).

101 Ent 26. veebruari 2016. aasta kohtumääruse Deutsche Lufthansa *vs.* komisjon (T-492/15, ei avaldata, EU:T:2016:126) punktis 13 järeldas kuuenda koja president, et liidumaal oli huvi kohtuvaidluse tulemuse vastu eelkõige tulenevalt huvist, mis on sellisel territoriaalsel üksusel nagu liidumaa osaleda kohtuvaidluses, mis puudutab sellise otsuse õiguspärasust, millega kuulutatakse siseturuga kokkusobivaks mitu meedet, mille rakendamisse ta oli panustanud nii FFHG aktsionärina kui ka toetuste andmisega.

102 Lisaks leidis kuuenda koja president 26. veebruari 2016. aasta kohtumääruse Deutsche Lufthansa *vs.* komisjon (T-492/15, ei avaldata, EU:T:2016:126) punktis 14, et järeldamaks, et liidumaal oli huvi kohtuvaidluse tulemuse vastu, tuli eelkõige arvesse võtta asjaolu, et vaidlustatud otsuse tühistamisega oleks kaasnenud oht, et kahtluse alla seatakse jõupingutused, mille liidumaa oli teinud alates 1990. aastatest, et luua lennujaam, mille eesmärk on vähendada Maini-äärse Frankfurdi lennujaama koormust ja arendada Hunsrücki piirkonda Saksamaal.

103 Neil asjaoludel tuleb asuda seisukohale, et liidumaal on säilinud huvi kohtuvaidluse tulemuse vastu ning seega ei ole ta seetõttu, et ta müüs oma osa FFHG-s, kaotanud menetlusse astuja staatust.

C. Hagi vastuvõetavus

1. Hagiavalduse seosetus

104 Komisjon, keda toetab Ryanair, väidab kostja vastuses, et hagi ei vasta kodukorra artikli 76 punktis d esitatud vorminõuetele. Nimelt leiab komisjon, et esitatud väited ei nähtu hagiavaldusest sidusalt. Esiteks, hagiavalduse see osa, kus on neid väiteid kirjeldatud, puudutab ainult erainvestori kriteeriumi kohaldamist, ja hõlmab seetõttu vaid osaliselt väidetavaid probleeme, mida vaidlustatud otsus tekitab ja mida on kirjeldatud hagiavalduse eelmistes osades. Need väited puudutavad seega ainult vaidlustatud otsuse artiklit 2, mille kohaselt komisjon välistas erainvestori kriteeriumi alusel, et Ryanairile on antud riigiabi.

105 Teiseks, hagiavalduse see osa, kus on kirjeldatud esitatud väiteid, ei ole sidus ega arusaadav, kuna selles tuvastatakse väidetavalt ebaõigesti faktilised asjaolud ja hinnatakse neid asjaolusid erainvestori kriteeriumi kohaldamise raames väidetavalt ebaõigesti. Nimelt on selles osas esitatu pelgalt üldine kinnitus, ilma muu selgituseta peale üldise viite hagiavalduse ülejäänud tekstile.

106 Hageja palub asja läbivaatamist takistav asjaolu tagasi lükata.

107 Olgu märgitud, et kodukorra artikli 76 punkti d kohaselt tuleb hagiavalduses märkida vaidluse ese, esitatud väited ja argumendid ning lühiülevaade nendest väidetest. Sõltumata terminoloogilistest küsimustest peab see teave olema märgitud piisavalt selgelt ja täpselt, et võimaldada kostjal oma kaitseks valmistuda ja Üldkohtul hagi lahendada vajaduse korral ilma täiendava teabeta. Selleks et tagada õiguskindlus ja korrakohane õigusemõistmine, on hagi vastuvõetavuseks kodukorra artikli 76 punkti d kohaselt vaja, et peamised faktilised ja õiguslikud asjaolud, millele hagis tuginetakse, tuleneksid kas või kokkuvõtlikult, ent siiski järjekindlalt ja arusaadavalt hagiavalduse tekstist endast (vt 12. mai 2016. aasta kohtuotsus Itaalia *vs.* komisjon, T-384/14, EU:T:2016:298, punkt 38 (ei avaldata) ja seal viidatud kohtupraktika, ning 27. aprilli 2017. aasta kohtuotsus Germanwings *vs.* komisjon, T-375/15, ei avaldata, EU:T:2017:289, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika).

108 Käesolevas asjas tuleb nentida, et hagiavalduses on järgitud ebatavalist struktuuri. Nimelt on hagiavalduses esitatud vaidluse taust ja hagi ese (punkt 1), kokkuvõte teatavatest esitatud etteheidetest (punkt 2), üksikasjalik esitlus kõikidest esitatud etteheidetest (punktid 3–9), üks punkt hagi vastuvõetavuse kohta (punkt 10) ning lühikesed kaalutlused „hagi põhjendatuse“ kohta (punkt 11).

109 Hagiavaldusest nähtub siiski piisavalt selgelt, et hageja palub vaidlustatud otsus tervikuna tühistada ja esitab nõude põhjendamiseks seitse eraldiseisvat väidet. Vastupidi sellele, mida võib välja lugeda pealkirjast, ei ole osa “Hagi põhjendatus“ eesmärk esitada ammendavalt ja piiravalt hagi kõik väited. Vastupidi, selles osas sisuliselt vaid meenutatakse, et mõni esitatud etteheide kuulub Üldkohtu kontrolli alla.

110 Veel tuleb mainida, et nagu märgib hageja, on komisjon kostja vastuses välja toonud käesolevas asjas esitatud väited ja neist igaühe üksikasjalikult ümber lükanud.

111 Järelikult ilmnevad hagi väited ja etteheited hagiavalduse tekstist piisavalt selgelt, täpselt ja sidusalt, et võimaldada komisjonil oma kaitseks valmistuda ja Üldkohtul hagi lahendada.

112 Neil asjaoludel tuleb asja läbivaatamist takistav asjaolu, et hagiavaldus on seosetu, tagasi lükata.

2. Hageja õiguse esitada hagi puudumine

113 Komisjon, keda toetavad menetlusse astujad, väidab teise võimalusena, et hagejal puudub õigus esitada hagi ELTL artikli 263 neljanda lõigu alusel. Komisjon esitab selle asja läbivaatamist takistava asjaolu põhjendamiseks kaks argumenti, millest esimese kohaselt puudub hageja otsene ja isiklik puutumus ning teise kohaselt ei ole vaidlustatud otsus halduse üldakt.

114 ELTL artikli 263 neljanda lõigu alusel võib iga füüsiline või juriidiline isik selle artikli esimeses ja teises lõigus sätestatud tingimustel esitada hagi temale adresseeritud või teda otseselt ja isiklikult puudutava akti peale ning halduse üldakti peale, mis puudutab teda otseselt ega vaja rakendusmeetmeid.

115 Seega on ELTL artikli 263 neljandas lõigus eristatud kolme olukorda, mil füüsilise või juriidilise isiku esitatud tühistamishagi saab tunnistada vastuvõetavaks, ning käesoleva läbivaatamist takistava asjaolu üle otsustamiseks tuleb analüüsida, kas käesolevas asjas esineb üks nendest olukordadest.

116 Kohe tuleb tõdeda, et nagu nähtub vaidlustatud otsuse artiklist 4, on otsus adresseeritud ainult Saksamaa Liitvabariigile, mitte hagejale. See on nii põhjusel, et riigiabi kontrollimise menetlus on selle üldist ülesehitust arvestades menetlus, mis algatatakse liikmesriigi vastu, kes vastutab abi andmise eest (24. märtsi 2011. aasta kohtuotsus Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt *vs.* komisjon, T-443/08 ja T-455/08, EU:T:2011:117, punkt 50, ning 12. novembri 2015. aasta kohtuotsus HSH Investment

Holdings Coinvest-C ja HSH Investment Holdings FSO *vs*. komisjon, T-499/12, EU:T:2015:840, punkt 28). Käesolevat hagi ei saa seega tunnistada vastuvõetavaks ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud esimese olukorra alusel.

117 Neid asjaolusid arvestades saab käesoleva hagi tunnistada ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud teise ja kolmanda olukorra alusel vastuvõetavaks vaid juhul, kui esiteks vaidlustatud otsus puudutab hagejat otseselt ja isiklikult või teiseks puudutab vaidlustatud otsus teda otseselt ja vaidlustatud otsus on halduse üldakt, mis ei vaja rakendusmeetmeid (vt selle kohta 19. detsembri 2013. aasta kohtuotsus Telefónica *vs*. komisjon, C-274/12 P, EU:C:2013:852, punkt 19; 27. veebruari 2014. aasta kohtuotsus Stichting Woonpunkt jt *vs*. komisjon, C-132/12 P, EU:C:2014:100, punkt 44, ja 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus Mory jt *vs*. komisjon, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punkt 59).

118 Käesolevas asjas tuleb analüüsida ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud teise ja kolmanda olukorra seisukohast hageja õigust esitada hagi vaidlustatud otsuse peale osas, milles see puudutab ühelt poolt Frankfurt-Hahni ja Ryanairi suhtes kohaldatud meetmeid (vt tagapool punktid 119–187) ning teiselt poolt lennujaamatasude määrasid (vt tagapool punktid 188–212).

a) Hageja õigus esitada hagi vaidlustatud otsuse peale osas, milles see puudutab Frankfurt-Hahni ja Ryanairi suhtes rakendatud meetmeid

119 Komisjon väidab, et hagejal puudub õigus esitada hagi vaidlustatud otsuse peale osas, milles see puudutab Frankfurt-Hahni ja Ryanairi suhtes rakendatud meetmeid nii ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud teise olukorra kui ka selles sättes ette nähtud kolmanda olukorra alusel.

120 Üldkohus leiab, et käesolevas asjas tuleb üksteise järel analüüsida eespool punktis 119 osutatud kahte olukorda.

1) ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud teine olukord

121 Komisjon väidab, et hageja ei ole tõendanud, et ta on otseselt ja isiklikult puudutatud ühelt poolt Frankfurt-Hahni kasuks võetud meetmetest ning teiselt poolt Ryanairi kasuks võetud meetmetest.

122 Esiteks meenutab komisjon, et vaidlustatud otsuse artiklis 1 käsitletakse Frankfurt-Hahni suhtes kohaldatud meetmeid. Hageja, kes ei käita mõnda lennujaama, ei ole aga selgitanud, kuidas sellised meetmed teda kui lennuettevõtjat puudutavad.

123 Hageja väidab, et tema konkurendile Ryanairile kanti suur osa Frankfurt-Hahni suhtes kohaldatud meetmeid üle; komisjon ja menetlusse astujad vaidlevad sellele vastu. Üldkohtu kantseleisse 29. aprillil 2016 saabunud dokumentides esitab hageja selle kohta kaks täiendavat avaldust, mida on esitletud uute väidetena ja mille puhul komisjon ja menetlusse astujad väidavad, et need on vastuvõetamatud.

124 Teiseks väidab komisjon, keda toetavad menetlusse astujad, et hageja ei tõendanud, et vaidlustatud otsus puudutab teda otseselt ja isiklikult osas, mis puudutab Ryanairi suhtes kohaldatud meetmeid. Nimelt, esiteks ei ole abisaajaga konkurentsisuhte olemasolu piisav, et tõendada, et vaidlustatud otsus puudutab hagejat otseselt. Teiseks, isikliku puutumuse tõendamiseks tugines hageja hagiavalduses vaid asjaolule, et ta esitas komisjonile riigiabi kohta kaebuse, kuid see asjaolu ei ole piisav, et tõendada, et vaidlustatud otsus puudutas hagejat isiklikult.

125 Liidumaa lisab, et hageja ei saa isikliku puutumise tõendamiseks piirduda sellega, et ta tugineb konkurentsisuhtele, mis tal väidetavalt abisaajaga on. Hageja peab tõendama konkreetse konkurentsisuhte olemasolu, mis võimaldab teda individualiseerida abi väidetava saaja lihtsatest konkurentidest. Hageja oleks käesolevas asjas saanud nimelt konkreetselt tõendada, et Ryanair kasutas väidetavat abi süstemaatiliselt selleks, et tal oleks võimalik konkreetsetel lennuliinidel, mida hageja

selle ajani käitas kasumlikult, pakkuda agressiivseid hindu, mille keskpikk või pikaajaline mõju on vähendada kasumlikkust ning viia tema hävinguni. Hageja ei ole aga temal selles suhtes lasuvat tõendamiskohustust täitnud. Ta isegi ei ole asjaomaseid turgusid nimetanud. Pealegi teenindavad asjaomaseid lennuliine arvukad konkurendid, mis kohtupraktika kohaselt vähendab meetmete mõju ning võib põhimõtteliselt viia kuni selleni, et on välistatud hageja seisundi igasugune oluline kahjustamine turul.

126 Hageja vaidleb komisjoni ja liidumaa argumentidele vastu. Hageja tugineb esiteks kaebuse esitaja staatusele ning sellest tulenevalt huvitatud poole staatusele nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad [ELTL artikli 108] kohaldamiseks (EÜT 1999, L 83, lk 1; ELT eriväljaanne 08/01, lk 339), tähenduses, millel on põhjapanev tähtsus, teiseks asjaolule, et tema õigus esitada hagi ei ole kunagi seatud kahtluse alla Saksa kohtutes toimuvas menetluses, milles ta osaleb alates 2006. aastast ja mis puudutab Ryanairile antud riigiabi, ning kolmandaks sellele, et Ryanairi otsene ja kaudne rahastamine FFHG poolt avaldab olulist mõju konkurentsile ning sellest tulenevalt muu hulgas talle. Viimase argumendi põhjendamiseks esitab hageja ka kaks uut tõendit, nimelt väljavõtted komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsusest (EL) 2016/2069 meetmete SA.14093 (C 76/2002) kohta, mida Belgia võttis Brussels South Charleroi Airporti ja Ryanairi kasuks (ELT 2016, L 325, lk 63) (lisa K 83), ja Ryanairi 2017. aasta märtsi pressiteade (lisa K 84). Neljandaks väidab hageja, et liidumaa argument tema ja Ryanairi vahelise konkreetse konkurentsisuhte tõendi puudumise kohta on vastuvõetamatu, kuna komisjon ei ole seda esitanud.

127 Käesolevas asjas leiab Üldkohus, et enne seda, kui teha kindlaks, kas hageja on tõendanud, et vaidlustatud otsus puudutab teda otseselt ja isiklikult osas, mis puudutab Frankfurt-Hahni ja Ryanair suhtes kohaldatud meetmeid, tuleb lahendada küsimus, kas vastuvõetavad on esiteks lisa K 83 ja lisa K 84 ning teiseks liidumaa argumendid, et hageja seisundit turul ei ole oluliselt kahjustatud.

i) Lisa K 83 ja lisa K 84 vastuvõetavus

128 Komisjon, keda toetavad menetlusse astujad, tuletab sisuliselt meelde, et pärast menetluse kirjaliku osa lõpetamist, kuid enne menetluse suulise osa lõpetamist võib uusi tõendeid esitada vaid tingimusel, et nende hiline esitamine on põhjendatud. Hageja aga ei ole nende uute tõendite esitamist pärast kahte menetlusdokumentide vahetamise ringi kuidagi põhjendanud.

129 Kodukorra artikli 85 lõike 3 kohaselt „võivad kohtuasja pooled erandkorras esitada tõendeid või taotluse nende kogumiseks veel enne menetluse suulise osa lõppemist või enne Üldkohtu otsust lahendada kohtuasi ilma menetluse suulise osata, tingimusel et nende hiline esitamine on põhjendatud“.

130 Samas tuleb esiteks märkida, et selline dokument nagu otsuse 2016/2069 väljavõtted, millele hageja viitab, kuulub komisjoni otsustuspraktika alla ega kujuta endast seega tõendit eelkõige kodukorra artikli 85 tähenduses. Poolel on õigus tugineda Üldkohtus sellele praktikale ka siis, kui – nagu käesolevas asjas – see praktika on komisjoni menetlusest hilisem (vt selle kohta 9. veebruari 2017. aasta kohtuotsus International Gaming Projects *vs.* EUIPO – adp Gauselmann (TRIPLE EVOLUTION), T-82/16, ei avaldata, EU:T:2017:66, punktid 17 ja 19, ning 26. oktoobri 2017. aasta kohtuotsus Alpirsbacher Klosterbräu Glauner *vs.* EUIPO (Klosterstoff), T-844/16, EU:T:2017:759, punkt 57).

131 Teiseks tuleb märkida, et erandkorras võib kodukorra artikli 85 kohaselt tõendite kogumise taotluse hiline esitamine olla õigustatud, kui selle esitanud pool sai tõendi alles pärast menetluse suulise osa lõppemist.

132 Tuleb tõdeda, et lisas K 84 toodud Ryanairi pressiteade on 5. veebruaril 2016 esitatud repliigist hilisem. Selle uue tõendina esitamine 26. mai 2017. aasta dokumendiga on seega erandkorras õigustatud.

133 Järelikult tuleb lisa K 83 ja lisa K 84 tunnistada vastuvõetavaks.

ii) Hageja seisundi turul olulise kahjustamise puudumist käsitlevate liidumaa argumentide vastuvõetavus

134 Vastavalt Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 40 neljandale lõigule ja kodukorra artiklile 142 piirdub menetlusse astumise avaldus ühe poole kõikide või osade nõuete toetamisega. Kohtupraktika kohaselt võib menetlusse astuja siiski esitada argumente, mis erinevad selle poole argumentidest, kelle toetuseks ta on menetlusse astunud, tingimusel et need argumendid ei muuda kohtuvaidluse piire ning et menetlusse astumise eesmärk on ikkagi selle poole nõuete toetamine (8. juuni 1995. aasta kohtuotsus Siemens *vs.* komisjon, T-459/93, EU:T:1995:100, punkt 21, ja 13. aprilli 2005. aasta kohtuotsus Verein für Konsumenteninformation *vs.* komisjon, T-2/03, EU:T:2005:125, punkt 52).

135 Sellega seoses tuleb meenutada, et ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud isikliku puutumuse nõue on täidetud eelkõige juhul, kui hageja tõendab, et otsuse esemeks oleva abiga on oluliselt kahjustatud tema seisundit asjaomasel turul (13. detsembri 2005. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Aktionsgemeinschaft Recht und Eigentum, C-78/03 P, EU:C:2005:761, punkt 37, ja 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus British Aggregates *vs.* komisjon, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 30). Ent komisjon väitis kostja vastuses asja läbivaatamist takistava asjaolu raames, mille kohaselt puudub hagejal õigus esitada hagi, et hageja ei tõendanud, et vaidlustatud otsus puudutas teda isiklikult.

136 Järelikult on liidumaa argumendid selle kohta, et hageja seisundit turul ei ole oluliselt kahjustatud, tihedalt seotud argumentidega, mille komisjon esitas kostja vastuses hageja isikliku puutumuse puudumise kohta ning sellest tulenevalt asja läbivaatamist takistava asjaolu kohta, et hagejal puudub õigus esitada hagi. Järelikult ei saa asuda seisukohale, et need argumendid muudavad vaidluse piire ning et menetlusse astumise eesmärk ei ole enam komisjoni esitatud nõuete toetamine.

137 Seega tuleb järeldada, et liidumaa argumendid selle kohta, et hageja seisundit turul ei ole oluliselt kahjustatud, on vastuvõetavad.

iii) Hageja otsene ja isiklik puutumus

138 ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud teise olukorra alusel on tühistamishagi vastuvõetav vaid juhul, kui vaidlustatud otsus puudutab hagejat otseselt ja isiklikult. Tingimus, et vaidlustatud otsus puudutab hagejat otseselt, ja tingimus, et see puudutab teda isiklikult, on kumulatiivsed (vt selle kohta 11. novembri 2014. aasta kohtumäärus Nguyen *vs.* parlament ja nõukogu, T-20/14, EU:T:2014:955, punkt 55, ja 16. mai 2018. aasta kohtuotsus Netflix International ja Netflix *vs.* komisjon, T-818/16, ei avaldata, EU:T:2018:274, punkt 70). Seega piisab hagi ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud teise olukorra alusel vastuvõetamatuks tunnistamiseks sellest, et üks nendest tingimustest ei ole täidetud.

139 Käesolevas asjas peab Üldkohus sobivaks alustada isikliku puutumuse tingimuse analüüsimisega.

140 Sellega seoses on oluline märkida, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale saavad isikud, kes ei ole otsuse adressaadid, väita, et otsus puudutab neid isiklikult, ainult juhul, kui otsus mõjutab neid mingite neile omaste tunnuste või neid iseloomustava faktilise olukorra tõttu, mis neid kõigist teistest isikutest eristab ning seetõttu individualiseerib neid otsuse adressaadiga ühtemoodi (15. juuli 1963. aasta kohtuotsus Plaumann *vs.* komisjon, 25/62, EU:C:1963:17, lk 223; 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus Mory jt *vs.* komisjon, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punkt 93, ja 12. mai 2016. aasta kohtuotsus Hamr – Sport *vs.* komisjon, T-693/14, ei avaldata, EU:T:2016:292, punkt 32).

141 Riigiabi valdkonnas on lisaks abisaajast ettevõtjale tunnistatud komisjoni otsusest, millega lõpetatakse ametlik uurimismenetlus ELTL artikli 108 lõike 2 alusel, isiklikult puudutatuks ka selle ettevõtjaga konkureerivad ettevõtjad, kes on menetluses aktiivselt osalenud, kuid seda eeldusel, et vaidlustatud otsuse esemeks olev abi on nende seisundit turul oluliselt kahjustanud (28. jaanuari 1986. aasta kohtuotsus Cofaz jt *vs.* komisjon, 169/84, EU:C:1986:42, punkt 25; 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Sniace *vs.* komisjon, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punkt 55, ja 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus Mory jt *vs.* komisjon, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punkt 98).

142 Käesolevas asjas ei kohaldatud hagejale Frankfurt-Hahni ja Ryanairi suhtes võetud meetmeid. Siiski esitas ta komisjonile kaebuse ja oma seisukohad ametlikus uurimismenetluses. Nimelt nähtub vaidlustatud otsusest, et hageja esitas komisjonile „üksikasjalikku teavet“ ja kommentaare 2008. aasta algatamisotsuse kohta ning märkusi 2014. aasta suuniste kohaldamise kohta käesolevas asjas. Seega tuleb tõdeda, et hagejal oli haldusmenetluses aktiivne roll, kusjuures komisjon sellele vastu ei vaidle.

143 Siiski tuleb märkida, nagu teeb ka komisjon, et ainuüksi sellest, et hageja on osalenud haldusmenetluses, ei saa järeldada, et vaidlustatud otsus puudutab teda isiklikult (vt selle kohta 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Sniace *vs.* komisjon, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punkt 60, ja 26. septembri 2016. aasta kohtumäärus Greenpeace Energy jt *vs.* komisjon, T-382/15, ei avaldata, EU:T:2016:589, punkt 39), isegi kui – nagu käesolevas asjas – tal oli haldusmenetluses oluline roll, kuna muu hulgas esitas ta vaidlustatud otsuse aluseks oleva kaebuse (vt selle kohta 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus 3F *vs.* komisjon, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punktid 94 ja 95). Hageja peab igal juhul tõendama, et vaidlustatud otsuse esemeks olev meede võis oluliselt tema seisundit turul kahjustada (vt selle kohta 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Sniace *vs.* komisjon, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punkt 60, ja 26. jaanuari 2012. aasta kohtumäärus Mojo Concerts ja Amsterdam Music Dome Exploitatie *vs.* komisjon, T-90/09, ei avaldata, EU:T:2012:30, punkt 33).

144 Neid asjaolusid arvestades tuleb analüüsida, kas Frankfurt-Hahni ja Ryanairi suhtes kohaldatud meetmed võisid oluliselt kahjustada hageja konkurentsiseisundit asjaomasel turul või asjaomastel turgudel.

145 Selles suhtes on oluline toonitada, et ainuüksi asjaolu, et akt võib teatud määral mõjutada asjaomasel turul esinevaid konkurentsisuhteid ja et puudutatud ettevõtja on ükskõik millises konkurentsisuhtes nimetatud akti soodustatud isikuga, ei ole piisav selleks, et järeldada, et akt seda ettevõtjat isiklikult puudutab. Seega ei saa ettevõtja tugineda ainuüksi asjaolule, et ta on abisaajast ettevõtja konkurent (17. septembri 2015. aasta kohtuotsus Mory jt *vs.* komisjon, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punktid 99 ja 100, ning 26. septembri 2014. aasta kohtuotsus Dansk Automat Brancheforening *vs.* komisjon, T-601/11, EU:T:2014:839, punkt 41).

146 Väljakujunenud kohtupraktikast nähtub, et hageja, kellel lasub tõendamiskoormis (vt selle kohta 26. septembri 2016. aasta kohtumäärus Greenpeace Energy jt *vs.* komisjon, T-382/15, ei avaldata, EU:T:2016:589, punkt 68), peab esitama tõendid, mis kinnitaks tema konkurentsiolukorra erilisust (vt selle kohta 27. mai 2004. aasta kohtumäärus Deutsche Post ja DHL *vs.* komisjon, T-358/02, EU:T:2004:159, punkt 38, ja 10. veebruari 2009. aasta kohtuotsus Deutsche Post ja DHL International *vs.* komisjon, T-388/03, EU:T:2009:30, punktid 49 ja 51).

147 On tõsi, et arvestades liidu kohtu kontrolli ulatust, ei ole liidu kohtu ülesanne hagi vastuvõetavuse analüüsimise käigus teha lõplikku otsust hageja ja asjaomase meetme soodustatud isikute vaheliste konkurentsisuhete kohta. Hageja peab siiski esitama asjakohasel viisil põhjused, miks meede võib rikkuda tema õiguspäraseid huve, kahjustades oluliselt tema seisundit asjaomasel turul (vt selle kohta 28. jaanuari 1986. aasta kohtuotsus Cofaz jt *vs.* komisjon, 169/84, EU:C:1986:42, punkt 28, ja 26. septembri 2016. aasta kohtumäärus Greenpeace Energy jt *vs.* komisjon, T-382/15, ei avaldata, EU:T:2016:589, punkt 44). Selleks peab hageja tõendama, kui suurt kahju tema seisundile sellel turul tekitati (27. mai 2004. aasta kohtumäärus Deutsche Post ja DHL *vs.* komisjon, T-358/02, EU:T:2004:159, punkt 37).

148 Konkurentsiolukorrale tekitatud kahju ei saa tingimata järeldada sellistest asjaoludest nagu käibe suur langus, märkimisväärne finantskahju või turuosa märkimisväärne vähenemine pärast kõnealuse abi andmist. Riigiabi andmine võib kahjustada ettevõtja konkurentsiolukorda ka muul viisil, põhjustades näiteks tulu saamata jäämise või ebasoodsama arengu kui see, mis oleks toimunud juhul, kui abi ei oleks antud. Samuti võib niisuguse kahjustamise intensiivsus varieeruda sõltuvalt paljudest teguritest, nagu asjaomase turu struktuur või kõnealuse abi laad. Seega ei saa konkurendi turuseisundi olulise kahjustamise tõendamine piirduda vaid selliste asjaolude esinemisega, mis osutavad hageja kaubandus- ja finantsalaste tulemuste halvenemisele (22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Hispaania *vs.* Lenzing, C-525/04 P, EU:C:2007:698, punktid 34 ja 35; 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus British Aggregates *vs.* komisjon, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 53, ja 26. septembri 2014. aasta kohtuotsus Dansk Automat Brancheforening *vs.* komisjon, T-601/11, EU:T:2014:839, punkt 42).

149 Sellise kahju tõendamine ei sõltu ka otseselt abi suurusest. See sõltub selle kahju olulisusest, mida abi võib tekitada hageja seisundile asjaomasel turul, ning võib seega sarnase suurusega abi puhul varieeruda olenevalt sellistest kriteeriumidest nagu turu suurus, abi konkreetne laad, perioodi pikkus, milleks abi anti, hageja kahjustatud tegevuste peamine või teisene laad ja tema võimalused hoiduda abi negatiivsest mõjust kõrvale. Kahju olulisuse hindamiseks on seega muu hulgas nõutav, et hageja määratleks asjaomase turu ja esitaks Üldkohtule selle turu struktuuri peamised elemendid. Tegemist võib olla eelkõige teabega sellel turul tegutsevate konkurentide arvu, nende turuosade ja turuosade võimaliku muutuse kohta alates asjaomaste meetmete võtmisest (vt selle kohta 12. juuni 2014. aasta kohtuotsus Sarc *vs.* komisjon, T-488/11, ei avaldata, EU:T:2014:497, punktid 36, 37 ja 43).

150 Ent hageja ei määratlenud hagiavalduses ja repliigis turgu või turgusid, kus tema hinnangul tema konkurentsiseisundit kahjustati, ega *a fortiori* esitanud ühtegi tõendit selle turu või nende turgude suuruse, struktuuri ning positsiooni kohta, mis temal, Ryanairil ja nende muudel võimalikel konkurentidel sellel turul või nendel turgudel asjaomasel perioodil oli. Oma seisukohtades liidumaa menetlusse astuja seisukohtade kohta ei määratle hageja samuti asjaomast turgu või asjaomaseid turgusid, vaid piirdub väitega, et O&D meetod, millele liidumaa viitab ja mis seisneb selles, et asjaomasele turule kuuluvaks loetakse kõik ettevõtjad, kes on teatud lennuliinil omavahel asendatavad, ei ole riigiabi valdkonnas kohaldatav. Hageja küll väidab, et on vaja „arvesse võtta Ryanairi kogu rahvusvahelise võrgu majandusliku seisundi tugevdamist“. Ometi jätab ta piiritlemata selle võimaliku turu, kus sellise tugevdamise mõju tema konkurentsiseisundile võib avalduda.

151 Hageja lisab sellegipoolest, et asjaomased meetmed puudutavad teda isiklikult, isegi kui kasutatakse O&D meetodit. Täpsemalt väidab hageja, et asjaomased meetmed võimaldasid Ryanairil suunata üha rohkem oma tegevusest ümber sellistesse suurtesse lennujaamadesse nagu Maini-äärne Frankfurt, Hamburg (Saksamaa), Köln-Bonn (Saksamaa) ja Nürnberg (Saksamaa). Ent lennuliinidevaheline konkurents „kitsas mõttes“ toimub just nendes suurtes lennujaamades. Näiteks teenindab Ryanair 16 Maini-äärsest Frankfurdist väljuvat lennuliini, mida teenindab ka hageja sellest lennujaamast. Oma argumentide põhjendamiseks viitab hageja lisale K 83 ja K 84, mis sisaldavad vastavalt otsuse 2016/2069 väljavõtteid ja Ryanairi 2017. aasta märtsi pressiteadet (vt eespool punktid 128–133).

152 Ka kohtuistungil tugines hageja väidetavale kattumusele lennuliinil linnade Frankfurt–Bologna vahel, mida ta teenindab Maini-äärse Frankfurdi lennujaamast ja Ryanair Frankfurt-Hahni lennujaamast.

153 Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et põhimõtteliselt peab isik, kes oma nõude toetuseks asjaolud esitab, tõendama nende tõelevastavust (25. jaanuari 2008. aasta kohtumäärus Provincia di Ascoli Piceno ja Comune di Monte Urano *vs.* Apache Footwear jt, C-464/07 P(I), ei avaldata, EU:C:2008:49, punkt 9; vt selle kohta ka 6. märtsi 2001. aasta kohtuotsus Connolly *vs.* komisjon, C-274/99 P, EU:C:2001:127, punkt 113). Hageja ei ole aga käesolevas asjas esitanud ühtegi tõendit, mis kinnitaks kattumust, millele ta tugines. Samuti ei ole hageja esitanud tõendeid, mis võimaldaksid järeldada põhjusliku seose esinemist Frankfurt-Hahni ja Ryanairi kasuks võetud meetmete rakendamise ja Ryanairi tegevuse üleviimise vahel suurtesse lennujaamadesse.

154 Teiseks, isegi kui eeldada, et kinnitust leiab kattumus, millele hageja tugineb, ja et lennuliine, kus see mõju avaldub, võib pidada asjaomasteks turgudeks, tuleb tõdeda, et hageja ei ole esitanud ühtegi tõendit nende turgude struktuuri ja mõju kohta, mida asjaomaste meetmete rakendamine võis neile avaldada. Täpsemalt ei ole hageja esitanud Üldkohtule teavet selliste turgude suuruse kohta või oma turuosade, Ryanairi turuosade ja nende võimalike konkurentide turuosade kohta sellistel turgudel ning nende turuosade võimaliku muutuse kohta Ryanairi ja Frankfurt-Hahni kasuks võetud meetmete rakendamisest alates. Ta ei ole esitanud ka muid tõendeid, mis kinnitaksid, et tal on nendel turgudel jäänud saamata tulu või et toimus areng, mis on ebasoodsam arengust, mis oleks toimunud nende meetmete puudumisel. Neil asjaoludel ei ole tõendatud, et nende meetmete rakendamine kahjustas oluliselt hageja konkurentsiseisundit sellistel turgudel.

155 On tõsi, et hageja kaebab ka mõju üle, mida Ryanairi ja Frankfurt-Hahni suhtes rakendatud meetmed võisid avaldada tema konkurentsiseisundile mitte eespool punktides 151 ja 152 kirjeldatud lennuliinidel, vaid üldiselt reisijate lennutranspordi turul. Hageja märgib näiteks, et ta konkureerib selle turul Ryanairiga, väidab, et sellel turul on suur konkurents, ning kinnitab, et tema seisundit sellel turul on oluliselt kahjustatud. Ryanair arendas nimelt oma rahvusvahelise ja riikliku võrgustiku alguskohaga Frankfurt-Hahnist. Viimast arendati Ryanairi „baasina“ ilma viimase rahalise panuseta. See võimaldas Ryanairil oluliselt kasvada ja suurendada oma osa sellel turul.

156 Hageja ei määratle siiski sellise turu geograafilist ulatust ega esita rohkem asjaolusid selle struktuuri kui eespool punktides 151 ja 152 kirjeldatud hüpoteetiliste turgude struktuuri kohta. Hageja esitatud asjaoludest on kõige enam võimalik järeldada, et hüpoteetiline reisijate lennutransporditurg on „suure konkurentsiga“ ning seda iseloomustab, nagu rõhutab liidumaa, suure arvu ettevõtjate tegevus, mis ei võimalda lihtsalt eeldada, et hagejal on saamata jäänud tulu või on toimunud areng, mis on ebasoodsam arengust, mis oleks toimunud, kui Ryanairi ja Frankfurt-Hahni kasuks ei oleks meetmeid võetud (vt selle kohta 11. jaanuari 2012. aasta kohtumäärus Phoenix-Reisen ja DRV *vs.* komisjon, T-58/10, ei avaldata, EU:T:2012:3, punkt 50).

157 Igal juhul, kui eeldada, nagu teeb Üldkohus järgnevas põhjenduskäigus, et Frankfurt-Hahni suhtes võetud meetmetest saadav kasu kanti edasi Ryanairile ning see ei toimunud täielikult vaidlustatud otsuse esemeks olevate muude meetmete kaudu, ei saa nõustuda ühegagi kuuest argumendist, mille hageja esitas, et tõendada, et tema konkurentsiseisundit on oluliselt kahjustatud reisijate lennutranspordi hüpoteetilisel turul Ryanairi ja Frankfurt-Hahni suhtes kohaldatud meetmete tõttu. Nimelt piirdub hageja oma argumentides põhiliselt sellega, et ta viitab üldisele konkurentsisurvele, mida Ryanair ja muud odavlennuettevõtjad avaldavad traditsioonilistele lennuettevõtjatele.

158 Esiteks, hageja väidab, et Frankfurt-Hahni lennujaam asub tema peamise tegevuskeskuse Maini-äärse Frankfurdi lennujaama lähedal, et Ryanairile kohaldatud lennujaamatasud olid liiga madalad ning et Frankfurt-Hahni käitaja ja Ryanairi ärisuhe oli kahjumlik. Hageja sõnul näitab see ühelt poolt, et Frankfurt-Hahni lennujaamale antud abi kanti edasi Ryanairile, ning teiselt poolt, et teda kahjustati oluliselt selle edasikandmise olulisust arvestades.

159 Kõnealune argument tuleb tagasi lükata. Nimelt tuleb kõigepealt märkida, et Frankfurt-Hahni ja Maini-äärse Frankfurdi lennujaamade geograafiline lähedus (115 km) ning asjaolu, et esimene asub seega teise teeninduspiirkonnas, võib kõige enam tõendada nende kahe lennujaama vahelise konkurentsisuhte olemasolu. Isegi kui eeldada, et sellise suhte olemasolu leiab tõendamist ja et seda saab pidada märgiks hageja ja Ryanairi vahelise konkurentsisuhte olemasolu kohta, piisab, kui meenutada, et eespool punktis 145 viidatud kohtupraktika kohaselt ei saa hageja oma konkurentsiseisundi olulise kahjustamise tõendamiseks tugineda ainult asjaolule, et ta on soodustatud ettevõtja konkurent.

160 Edasi, isegi kui eeldada, et Ryanairile kohaldatud lennujaamatasud olid väga madalad ning et Frankfurt-Hahni käitaja ja Ryanairi vahelise ärisuhte kahjumlikkus näitavad abi edasikandmist Ryanairile, ei saa sellest teha järeldust seoses hagejale konkurentsiolukorra tekitatud kahju suurusega. Nimelt puudutavad sellised asjaolud üldiselt nende eeliste laadi, millest Ryanair kasu sai, ning need ei ole iseloomulikud mõjule, mis sellistel eelistel võis olla hageja konkurentsiseisundile.

161 Viimaks, mis puudutab selle abi edasikandmise väidetavat olulisust, millest Ryanair kasu sai, siis piisab, kui meenutada, et nagu nähtub eespool punktist 149, ei sõltu selle tõendamine, kas hageja seisundit asjaomasel turul on oluliselt kahjustatud, antud abi suurusest.

162 Teiseks, hageja väidab, et Ryanairi lennukipark kasvas suuresti ajavahemikus 2009 kuni 2011, millest tulenevalt sai temast istekohtade arvu poolest Euroopa suurim lennuettevõtja.

163 See argument tuleb tagasi lükata. Tuleb tõdeda, et selline areng võib olla selgitatav teguritega, mis ei sõltu Frankfurt-Hahni ja Ryanairi suhtes kohaldatud meetmetest, nagu lennutransporti kasutavate klientide arvu suurenemine. Nimelt ei ole hageja esitanud ühtegi tõendit, mis kinnitaks põhjuslikku seost Ryanairi lennukipargi suurendamise ja nende meetmete vahel. Igal juhul ei tugine hageja ühelegi oma olukorra eripärale, mis võiks tõendada, et see suurendamine kahjustas oluliselt tema konkurentsiseisundit.

164 Kolmandaks, toetustest tulenev Ryanairi kasv põhjustas hagejale olulise surve. Ta kaotas suure turuosa, tema piletihinnad langesid pidevalt ja ta sai vähem tulu. Hageja oli ka kohustatud võtma vastumeetmeid, alustades oma odavlennuettevõtja tegevust, ja vastu võtma ümberkorralduskava „Score“.

165 Selle argumendiga ei saa nõustuda. Mis puudutab survet, mida Ryanairi oluline kasv hagejale väidetavalt avaldas, siis tuleb märkida, et viimane ei esita ühtegi tõendit, mis kinnitaks, et turuosade suur kaotus, piletihindade pidev langus ja turu vähenemine, mis talle väidetavalt osaks said, ning vastumeetmete rakendamine, mida ta väidab olevat võtnud, on tingitud Ryanairi ja Frankfurt-Hahni kasuks võetud meetmetest. Vastupidi, toimiku materjalidest nähtub, et selline areng on tingitud muudest teguritest. Näiteks oma tegevusaruandes 2012. aasta kohta, mille komisjon esitas, seletab hageja oma 2012. aasta tulemusi erinevate streikidega. Ta seletab oma tulemusi ka konkurentsiga Euroopa lennuliikluses, CO_2 heitkoguste katmise kuludega, Saksamaal ja Austrias kehtivate maksudega, öiste lendude keeluga ja petrooleumi kõrge hinnaga.

166 Mis puudutab konkreetselt ümberkorralduskava „Score“, siis tuleb nentida, et hageja ei esita seda ega põhjenda seega oma kinnitust, mille kohaselt on ümberkorralduse põhjus konkurentsisurve, mida Ryanair avaldas tänu Frankfurt-Hahni kasuks võetud meetmetele.

167 Hageja viitab küll ühele 15. juuni 2015. aasta ajaleheartiklile, mis puudutab ümberkorralduskava „Score“. Tuleb siiski tõdeda, et hageja ei ole ka seda artiklit esitanud.

168 Ent kuna ei esitatud kava „Score“ asjasse puutuvaid lehekülgi või vähemalt selle sisu kinnitavat kokkuvõtet, siis ei saa välistada, et nagu väidab komisjon, olid kütusekulude vähendamise meetmed tingitud hageja lennukipargi vanusest, et grupeeritud varustamisest tuleneva kulude kokkuhoiu eesmärk oli tegelikkuses heastada lisaostude puudulik integratsioon ning et kulude kokkuhoiuga, mis tulenes sellest, et Euroopa-sisesed lennud jaotati ümberistumisega lendudeks (*hub-and-spoke*) ja otselendudeks (*point-to-point*), soovis hageja korvata Euroopa-siseste lendude pakkumuse keerukust. Viimaks ei saa välistada ka seda, et osa raskustest, millega kaasnes kava „Score“, tulenes, nagu väidab ka komisjon, hageja 2012. aasta tegevusaruandes esitatud raskustest (vt eespool punkt 165). Pealegi oli kava „Score“ selle tegevusaruande kohaselt Euroopa lennundussektori struktuurilise kriisi tõttu vajalike meetmete jätk, ilma et oleks kuidagi viidatud Ryanairi konkurentsile, mis tuleneb tema seisundist Frankfurt-Hahnis.

169 Neljandaks, Euroopa lennundusstrateegiat käsitlev komisjoni töödokument, mis pärineb 2015. aasta detsembrist, illustreeris asjaolu, et maailma suurimate hulka kuuluvate Euroopa lennuettevõtjate, sh hageja, arv alates 2001. aastast järjest vähenes.

170 See argument ei ole põhjendatud. Nimelt tuleb tõdeda, et Euroopa lennundusstrateegiat käsitlevas töödokumendis on vaatluse all lennuliikluse peamised suundumused ning see ei puuduta konkreetselt Frankfurt-Hahni ega Maini-äärse Frankfurdi lennujaama olukorda ega hageja ja Ryanairi vahelisi suhteid. Seega asjaolu, et selle dokumendi kohaselt kuulus odavlennuettevõtjatele 2015. aastal istmekohtade poolest 48% võimsusest, samas kui traditsiooniliste lennuettevõtjate istekohtade osa langes samal aastal 38%-le, ei võimalda teha mis tahes järeldust hageja ja Ryanairi vastavate konkurentsiseisundite arengu kohta ja veelgi vähem leida, et Ryanairi ja Frankfurt-Hahni kasuks võetud meetmed avaldasid sellele arengule olulist mõju. Lisaks, vastupidi hageja väidetule, nähtub töödokumendi tabelist 5, et need protsendimäärad on selgitatavad asjaoluga, et odavlennuettevõtjatel õnnestus võita uusi kliente tänu lennutranspordi turu avamisele 1990. aastatel, samas kui selliste traditsiooniliste lennuettevõtjate nagu hageja seisund sellel turul jäi stabiilseks ega vähenenud oluliselt. Miski selles dokumendis ei näita aga, et traditsioonilised lennuettevõtjad oleksid saanud võita suurema osa nendest uutest klientidest, kui odavlennuettevõtjatele ei oleks võimalikku riigiabi antud, ega seda, et see oleks hageja puhul nii olnud, kui Ryanairi ja Frankfurt-Hahni kasuks ei oleks meetmeid võetud.

171 Euroopa lennundusstrateegiat käsitleva töödokumendi tabel 2 annab tõepoolest individualiseeritud ülevaate liidu lennuettevõtjate peamiste kontsernide finantstulemustest 2014. aastal ning võrdleb näiteks muu hulgas Lufthansa kontserni ja Ryanairi. Sellest nähtub, et 2014. aastal olid Ryanairi tulemused positiivsed ning Lufthansa kontserni olukord jäi üldiselt stabiilseks. Näiteks kasvas Ryanairi aastatulu 12,3%, samas kui Lufthansa kontserni oma vähenes vaid 0,1%. Sellest tabelist nähtub samuti, et veel 2014. aastal püsis Lufthansa kontserni ärikasumi marginaal positiivne.

172 Ent need asjaolud ei võimalda asuda seisukohale, et Ryanairi ja Frankfurt-Hahni suhtes rakendatud meetmete puudumisel oleks hageja finantstulemused võinud olla oluliselt paremad. Igal juhul tuleb märkida, et Euroopa lennundusstrateegiat käsitleva töödokumendi tabel 2 puudutab liidu lennuettevõtjate peamiste kontsernide finantstulemuste arengut aastatel 2013–2014, samas kui Ryanairi ja Frankfurt-Hahni suhtes rakendati meetmeid ajavahemikus 1999–2012. Kui just mitte leida, et nende meetmete mõju hageja konkurentsiseisundile avaldus alles mitmeaastase hilinemisega, kusjuures hageja ei ole käesolevas asjas seda väitnud, ei saa seega asuda seisukohale, et kõnealusest tabelist on võimalik selle kohta teha mis tahes järeldust.

173 Lisaks, kuigi – nagu märgib hageja – Euroopa lennundusstrateegiat käsitlevas töödokumendis tõdetakse, et alates 2001. aastast on Euroopa lennuettevõtjate arv maailma peamiste lennuettevõtjate hulgas vähenenud, ei kummuta see komisjoni selgitust, mille kohaselt on see areng selgitatav asjaoluga, et Euroopa turul toimus arvukalt ülevõtmisi.

174 Viiendaks, hageja tugineb komisjoni 12. veebruari 2004. aasta otsuse 2004/393/EÜ, mis käsitleb Valloonia piirkonna ja Brussels South Charleroi Airporti lennufirmale Ryanair antud soodustusi viimase tegevuse alustamisel Charlerois (ELT 2004, L 137, lk 1), põhjendusele 249, millest nähtub muu hulgas, et eelis, mis anti tavaliselt lennuettevõtjal lasuvate tegevuskulude riigi kanda võtmise näol, ei moonuta üksnes konkurentsi ühel või mitmel lennuliinil ja ühes teatavas turusegmendis, vaid võimaldab lennuettevõtjal tugevdada võrreldes konkureerivate ettevõtjatega oma majanduslikku seisundit kogu oma liinivõrgus.

175 Selle väitega ei saa nõustuda. Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et kriteeriumid, mida komisjon kasutab selleks, et tuvastada ELTL artikli 107 raames konkurentsi moonutamise või liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamise tunnused, ei täida samu ülesandeid ning neil ei ole sama eesmärk kui kriteeriumidel, mis on nõutud hagi vastuvõetavuse hindamiseks ja mis on määratletud ELTL artikli 263 neljandas lõigus. Seega on eraõigusliku isiku hagi vastuvõetavust võimalik kontrollida vaid ELTL artikli 263 neljanda lõigu alusel (vt selle kohta 21. veebruari

2006. aasta kohtumäärus Deutsche Post ja DHL Express *vs.* komisjon, C-367/04 P, ei avaldata, EU:C:2006:126, punkt 47). Ent otsuse 2004/393 põhjendus 249 puudutab ainult konkurentsi ja liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamise kriteeriumi ELTL artikli 107 tähenduses. Hageja ei saa seega seda põhjendust kasutada argumendina, et tõendada, et tema seisundit asjaomasel turul on oluliselt kahjustatud.

176 Teiseks tuleb märkida, et otsuse 2004/393 põhjendus 249 puudutab üldiselt abi mõju lennuettevõtjatevahelise konkurentsi toimimisele. See põhjendus ei puuduta spetsiifiliselt abi mõju hageja konkurentsiseisundile ega Frankfurt-Hahni ja Ryanairi suhtes rakendatud meetmeid. See ei võimalda seega hagejal tõendada oma konkurentsiolukorra erilisust ja näidata, et tema konkurentsiseisundit on oluliselt kahjustatud.

177 Kuuendaks, hageja väidab, et Fraporti aktsionärina oli ta kohustatud osalema Frankfurt-Hahni lennujaama arendamise rahastamisel ja Ryanairi subsideerimisel. Nimelt oli Fraport kuni 2008. aasta lõpuni FFHG enamusaktsionär ning hüvitas sellena kahjumi ja osales kahel kapitali suurendamisel.

178 Kõnealune argument tuleb tagasi lükata. Nimelt ei täpsustanud hageja, millises ulatuses ta selles rahastamises Fraporti aktsionärina osales, mistõttu ei ole võimalik kindlaks teha, kui oluliselt tema konkurentsiseisundit sellest tulenevalt kahjustati.

179 Eeltoodust tuleneb, et hageja ei tõendanud, et tema käive oluliselt langes, ta sai märkimisväärset finantskahju või asjaomasel turul või asjaomastel turgudel tema turuosa märkimisväärselt vähenes pärast seda, kui Ryanairi kasuks võetud meetmeid ja Frankfurt-Hahni kasuks võetud meetmeid rakendati, isegi kui viimased meetmed Ryanairile edasi kanti. Hageja ei ole tõendanud ka saamata jäänud tulu või arengut, mis oli ebasoodsam sellest, mis oleks toimunud nende meetmete puudumisel.

180 Järelikult, isegi kui eeldada, et Frankfurt-Hahni suhtes rakendatud meetmetest saadav kasu kanti edasi Ryanairile ning see ei toimunud täielikult vaidlustatud otsuse esemeks olevate muude meetmete kaudu, ei ole sellegipoolest tõendatud, et hageja olukorda asjaomasel turul oluliselt kahjustati nende meetmetega ja Ryanairi kasuks võetud meetmetega.

181 Seega, ilma et oleks vaja kindlaks teha, kas Frankfurt-Hahni kasuks võetud meetmest saadav kasu kanti edasi Ryanairile ja kas see võis toimuda täielikult vaidlustatud otsuse esemeks olevate muude meetmete kaudu, ega seejärel hinnata nende kahe avalduse vastuvõetavust, mida 29. aprilli 2016. aasta dokumendis esitleti uute väidetena ja millele viidati seoses selle edasikandmisega, tuleb järeldada, et hageja ei ole asjakohaselt esitanud põhjusi, miks Frankfurt-Hahni ja Ryanairi kasuks võetud meetmed, mis on vaidlustatud otsuse artiklite 1 ja 2 ese, võivad kahjustada tema õiguspäraseid huve, kahjustades oluliselt tema seisundit asjaomasel turul või asjaomastel turgudel.

182 Kuna hageja ei ole seega õiguslikult piisavalt tõendanud, et vaidlustatud otsuse artiklite 1 ja 2 esemeks olevad meetmed puudutavad teda isiklikult, siis tuleb järeldada, ilma et oleks vaja analüüsida otsest puutumust, et käesolevat hagi ei saa nende artiklitega seoses pidada vastuvõetavaks ELTL artikli 263 neljandas lõikes ette nähtud teise olukorra alusel. Neil asjaoludel tuleb analüüsida, kas käesolev hagi on võimalik nende artiklitega seoses tunnistada vastuvõetavaks ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud kolmanda olukorra alusel.

2) ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud kolmas olukord

183 Komisjon väidab sisuliselt, et hagejal ei ole õigust esitada hagi vaidlustatud otsuse artiklite 1 ja 2 vaidlustamiseks ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud kolmanda olukorra alusel. Täpsemalt märgib komisjon, et hageja ei väida, et vaidlustatud otsus on halduse üldakt ning et igal juhul ei ole kohtupraktika kohaselt riigiabi valdkonnas tehtud otsus üldkohaldatav. Ta lisab, et Üldkohus võib seda küsimust analüüsida omal algatusel.

184 Hageja ei ole selles küsimuses end sõnaselgelt väljendanud.

185 Tühistamishagi on ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud kolmanda olukorra alusel vastuvõetav vaid juhul, kui see on esitatud halduse üldakti peale, mis puudutab hagejat otseselt ega vaja rakendusmeetmeid.

186 Sellega seoses tuleb märkida, et mõiste „halduse üldakt“ tähendab üldkohaldatavaid akte, välja arvatud seadusandlikud aktid (vt selle kohta 14. jaanuari 2015. aasta kohtumäärus SolarWorld jt *vs.* komisjon, T-507/13, EU:T:2015:23, punkt 64 ja seal viidatud kohtupraktika). Kohtupraktika kohaselt on akt üldkohaldatav, kui seda kohaldatakse objektiivselt kindlaksmääratud olukordadele ja see tekitab õiguslikke tagajärgi üldiselt ja abstraktselt kindlaks määratud isikute kategooriatele (vt 17. märtsi 2011. aasta kohtuotsus AJD Tuna, C-221/09, EU:C:2011:153, punkt 51 ja seal viidatud kohtupraktika). See ei ole nii otsuse puhul, milles komisjon tuvastab üksiku riigiabi kokkusobivuse siseturuga (vt selle kohta 3. aprilli 2014. aasta kohtumäärus CFE-CGC France Télécom-Orange *vs.* komisjon, T-2/13, ei avaldata, EU:T:2014:226, punkt 28, ja 3. detsembri 2014. aasta kohtuotsus Castelnou Energía *vs.* komisjon, T-57/11, EU:T:2014:1021, punkt 23).

187 Tuleb aga tõdeda, et Ryanairi ja Frankfurt-Hahni kasuks võetud meetmeid ei rakendatud abikava alusel ja need on seega üksikmeetmed. Osas, milles vaidlustatud otsus puudutab neid meetmeid, ei ole otsus seega kohaldatav objektiivselt kindlaksmääratud olukordadele ega tekita õiguslikke tagajärgi üldiselt ja abstraktselt kindlaks määratud isikute kategooriatele. Vaidlustatud otsuse artiklid 1 ja 2, mis neid meetmeid käsitlevad, on seega üksikmeetmed ja neid ei saa sellest tulenevalt kvalifitseerida halduse üldaktideks ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses. Järelikult ei saa hageja vaidlustatud otsuse artikleid 1 ja 2 vaidlustada ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud kolmanda olukorra alusel.

b) Hageja õigus esitada hagi vaidlustatud otsuse peale osas, milles see puudutab lennujaamatasude määrasid

188 Komisjon väidab, et hagejal ei ole õigust esitada hagi vaidlustatud otsuse peale osas, milles see puudutab 2001. aasta tasumäärasid ja 2006. aasta tasumäärasid, ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud teise ega ka kolmanda olukorra alusel.

189 Üldkohus on käesolevas asjas seisukohal, et eespool punktis 188 osutatud kahte olukorda tuleb analüüsida üksteise järel.

1) ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud teine olukord

190 Komisjon väidab, et hageja ei ole tõendanud, et vaidlustatud otsuse artikkel 3, mis käsitleb 2001. aasta tasumäärasid ja 2006. aasta tasumäärasid, puudutas teda otseselt ja isiklikult. Komisjoni sõnul ei ole kumbki neist tasumääradest kohaldatav Ryanairi suhtes. Nimelt määratakse Saksa õigusaktide kohaselt lennujaamatasud, mida see lennuettevõtja peab tasuma, kindlaks eraõiguslike lepingutega, mis on sõlmitud tema ja Frankfurt-Hahni lennujaama käitaja vahel. Neid lepinguid käsitletakse antud juhul vaidlustatud otsuse artiklis 2. Ryanair ei saa seega 2001. aasta tasumäärade ja 2006. aasta tasumäärade alusel mingit abi. Hagi puudutab aga ainult Ryanairi saadud abi. Järelikult on hagi vastuvõetamatu osas, mis puudutab vaidlustatud otsuse artiklit 3.

191 Menetlusse astujad väidavad üldiselt, et kuna vaidlustatud otsus ei puuduta hagejat otseselt ja isiklikult, ei ole tal õigust hagi esitada.

192 Hageja väidab, et 2008. aasta algatamisotsusest ega vaidlustatud otsusest ei nähtu, et lennujaamatasude määrad ei ole kohaldatavad Ryanairi suhtes. Vastupidi, vaidlustatud otsuse põhjenduses 458 on märgitud, et „2001. aasta tasumäärad kehtisid kõikidele Frankfurt-Hahni lennujaama kasutavatele

lennuettevõtjatele“. Ryanair kuulus aga nende lennuettevõtjate hulka. Hageja märgib siiski, et vaidlustatud otsuse põhjenduse 490 kohaselt ei näi 2006. aasta tasumäärad olevat Ryanairi suhtes kohaldatavad.

193 Hageja lisab, et tal on õigus vaidlustada vaidlustatud otsuse artikkel 3, isegi kui kõnealused tasumäärad ei ole kohaldatavad Ryanairi suhtes. Nimelt tuleb arvesse võtta asjaolu, et need tasumäärad kehtestati pärast Ryanairiga eraõiguslike lepingute sõlmimist. Hageja sõnul oli ilmselgelt nende lepingute sõlmimise eesmärk tagada Ryanairile erilised lepingutingimused ning seada muud lennuettevõtjad temaga võrreldes ebasoodsamasse olukorda.

194 Vasturepliigi staadiumis esiteks komisjon möönab, et vaidlustatud otsuse põhjendusest 458 jääb mulje, et 2001. aasta tasumäärad on kohaldatavad Ryanairi suhtes, kuid märgib, et vaidlustatud otsuse põhjendusest 464 nähtub sisuliselt, et see nii ei ole. Teiseks väidab komisjon, et kõnealuste tasumäärade diskrimineerivat laadi käsitlev argument esitati esimest korda repliigi staadiumis ning tuleb seega vastuvõetamatuse tõttu tagasi lükata.

195 Sellega seoses tuleb meenutada, et nagu nähtub eespool punktist 138, on artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud teise olukorra alusel tühistamishagi vastuvõetav vaid juhul, kui hageja vastab otsese puutumuse ja isikliku puutumuse kumulatiivsetele tingimustele.

196 Käesolevas asjas peab Üldkohus kohaseks alustada otsese puutumuse tingimuse analüüsimisega.

197 Kohtupraktika kohaselt nõuab ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud otsese puutumuse tingimus, et vaidlustatud akt avaldab otsest mõju hageja õiguslikule olukorrale ega jäta meedet rakendama kohustatud adressaatidele mingit kaalutlusõigust – akti rakendamine peab olema puhtautomaatne ja tulenema vaid liidu õigusnormidest, ilma et kohaldataks muid vahenorme (vt 13. märtsi 2008. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Infront WM, C-125/06 P, EU:C:2008:159, punkt 47 ja seal viidatud kohtupraktika; 23. novembri 2015. aasta kohtumäärus Milchindustrie-Verband ja Deutscher Raiffeisenverband *vs.* komisjon, T-670/14, EU:T:2015:906, punkt 20). Need kriteeriumid on kumulatiivsed (vt 8. oktoobri 2015. aasta kohtumäärus Agrotikos Synetairismos Profitis Ilias *vs.* nõukogu, T-731/14, ei avaldata, EU:T:2015:821, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika), mistõttu piisab, kui üks nendest on puudu, et järeldada hageja otsese puutumuse puudumist.

198 Mis puudutab konkreetsemalt riigiabi norme, siis tuleb toonitada, et nende eesmärk on kaitsta konkurentsi (vt selle kohta 15. juuni 2006. aasta kohtuotsus Air Liquide Industries Belgium, C-393/04 ja C-41/05, EU:C:2006:403, punkt 27). Nii on riigiabi valdkonnas asjaolu pinnalt, et komisjoni otsusega ei muudeta nende riigisiseste meetmete mõju, mille puhul hageja kõnealusele institutsioonile esitatud kaebuses väidab, et meetmed ei ole kõnealuse eesmärgiga kokkusobivad ning panevad ta ebasoodsasse konkurentsiolukorda, võimalik järeldada, et otsus puudutab otseselt tema õiguslikku olukorda, eelkõige tema õigust – nagu see tuleneb EL toimimise lepingu sätetest riigiabi valdkonnas – mitte saada kõnealuste riigisiseste meetmetega moonutatud konkurentsi tõttu kahju (vt selle kohta analoogia alusel 28. jaanuari 1986. aasta kohtuotsus Cofaz jt *vs.* komisjon, 169/84, EU:C:1986:42, punkt 30; 6. juuli 1995. aasta kohtuotsus AITEC jt *vs.* komisjon, T-447/93–T-449/93, EU:T:1995:130, punkt 41, ja 22. oktoobri 1996. aasta kohtuotsus Skibsværftsforeningen jt *vs.* komisjon, T-266/94, EU:T:1996:153, punkt 49).

199 Käesolevas asjas esitab hageja sisuliselt kaks argumenti, et tõendada, et vaidlustatud otsus puudutab teda otseselt osas, milles see käsitleb 2001. aasta tasumäärasid ja 2006. aasta tasumäärasid. Ühelt poolt tugineb ta asjaolule, et ta on 2001. aasta tasumääradest ja 2006. aasta tasumääradest kasu saanud Ryanairi konkurent.

200 Selle argumendiga ei saa nõustuda. Nimelt ei nähtu toimiku materjalidest, et 2001. aasta tasumäärad ja 2006. aasta tasumäärad olid kohaldatavad Ryanairi suhtes. Esiteks, nagu möönab hageja, nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 490 sõnaselgelt, et 2006. aasta tasumäärad ei ole kohaldatavad Ryanairi suhtes, kuna ta on FFHG-ga sõlminud individuaalse kokkuleppe.

201 Teiseks, on tõsi, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 458 on märgitud, et 2001. aasta tasumäärad kehtisid „kõikidele Frankfurt-Hahni lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele“. Kuna Ryanair oli üks neist lennuettevõtjatest, siis võib sellest põhjendusest aru saada, et 2001. aasta tasumäärad olid kohaldatavad Ryanairi suhtes. Siiski nähtub vaidlustatud otsusest ja komisjoni menetlusdokumentidest, et asjaomasel perioodil olid Ryanairile kohaldatavad tasud kehtestatud eraõiguslikes lepingutes, millega nendest tasumääradest erand tehti.

202 Hageja ei esitanud ühtegi Saksa õigusest tulenevat asjaolu, mis võimaldaks järeldada, et 2001. aasta tasumäärad olid Ryanairi suhtes kohaldatavad vaatamata Ryanairi ja Frankfurt-Hahni vahel sõlmitud eraõiguslikele lepingutele või täiendavalt neile kokkulepetele, kuigi selle tõendamise koormis lasus temal (vt selle kohta analoogia alusel 20. septembri 2012. aasta kohtuotsus Prantsusmaa *vs.* komisjon, T-154/10, EU:T:2012:452, punkt 65, ja 15. detsembri 2016. aasta kohtuotsus Abertis Telecom Terrestre ja Telecom Castilla-La Mancha *vs.* komisjon, T-37/15 ja T-38/15, ei avaldata, EU:T:2016:743, punkt 118). Vastupidi, ta piirdus viitega vaidlustatud otsuse põhjendusele 458 ja möönis ise, et „teatud asjaolud näivad viitavat sellele“, et 2001. aasta tasumäärad olid „osaliselt“ Ryanairi suhtes kohaldamatud.

203 Eeltoodust tuleneb, et hageja ei ole tõendanud, et 2001. aasta tasumäärad ja 2006. aasta tasumäärad on kohaldatavad Ryanairi suhtes. Hageja ei ole seega nõuetekohaselt tõendanud, et vaidlustatud otsus puudutas teda Ryanairi konkurendina nende tasumääradega seoses otseselt.

204 Teiselt poolt väidab hageja, et tasumäärad kehtestati pärast seda, kui Ryanairiga oli sõlmitud eespool punktides 4, 11 ja 18 osutatud eraõiguslikud lepingud, mille eesmärk oli tagada Ryanairile erilised lepingutingimused ja seada muud Frankfurt-Hahni kasutavad lennuettevõtjad võrreldes Ryanairiga ebasoodsamasse olukorda. Selle tulemusel diskrimineeriti teisi lennuettevõtjaid.

205 Sellega seoses tuleb esimesena märkida, et selleks, et tõendada tema õigusliku olukorra otsest puutumust eespool punktis 197 viidatud kohtupraktika tähenduses, ei saa hageja tugineda argumentidele, mis ei ole temaga seotud. Käesolevas asjas tugineb hageja sisuliselt diskrimineerimisele, mis kahjustas väidetavalt muid Frankfurt-Hahni lennujaama kasutavaid lennuettevõtjaid peale Ryanairi. Ent hageja ei ole üks nendest lennuettevõtjatest. Ta ei saa seega sellisele diskrimineerimisele tugineda, et tõendada, et vaidlustatud otsus puudutab teda otseselt osas, milles see käsitleb 2001. aasta tasumäärasid ja 2006. aasta tasumäärasid.

206 Teisena ja igal juhul tuleb märkida, et hageja ei ole väitnud ega ka tõendanud, et ta konkureerib muude Frankfurt-Hahni lennujaama kasutavate lennuettevõtjatega kui Ryanair. Nimelt piirdub hageja kinnitusega, et tasumäärad diskrimineerivad neid lennuettevõtjaid võrreldes Ryanairiga. Hageja ei ole seega tõendanud, et 2001. aasta tasumäärad ja 2006. aasta tasumäärad asetasid ta osas, milles need olid kohaldatavad nendele lennuettevõtjatele, ebasoodsasse konkurentsiolukorda.

207 Järelikult tuleb hageja argument, mille kohaselt on 2001. aasta tasumäärad ja 2006. aasta tasumäärad väidetavalt diskrimineerivad, tagasi lükata, ilma et oleks vaja võtta seisukoht selle kohta, kas argument esitati hilinemisega, nagu väitis komisjon.

208 Seega, ilma et oleks vaja kindlaks teha, kas vaidlustatud otsuse artikkel 3 jätab otsuse adressaadile kaalutlusõiguse eespool punktis 197 viidatud kohtupraktika tähenduses, tuleb leida, et hageja ei ole tõendanud enda otsest puutumust seoses meetmetega, mida on käsitletud vaidlustatud otsuse artiklis 3. Järelikult ei saa leida, et käesolev hagi on osas, mis puudutab vaidlustatud otsuse artiklit 3, vastuvõetav ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud teise olukorra alusel.

2) ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud kolmas olukord

209 Eespool punktis 183 esitatud põhjustega analoogsetel põhjustel vaidleb komisjon sisuliselt vastu sellele, et hagejal on õigus vaidlustada vaidlustatud otsuse artikkel 3 ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud kolmanda olukorra alusel.

210 Hageja selle kohta sõnaselgelt end väljendanud ei ole.

211 Sellega seoses tuleb märkida, et otsese puutumuse kriteerium on ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud teise ja kolmanda olukorra puhul identne (13. märtsi 2015. aasta kohtumäärus European Coalition to End Animal Experiments *vs.* kemikaaliamet, T-673/13, EU:T:2015:167, punkt 67).

212 Ent eespool punktides 195–208 leidis Üldkohus ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud teise olukorra analüüsi raames, et vaidlustatud otsuse artikkel 3 ei puudutanud hagejat otseselt. See ei puuduta teda otseselt seega ka selles sättes ette nähtud kolmanda olukorra kohaldamise eesmärgil. Järelikult ei ole hageja tõendanud, et tal oli õigus vaidlustada vaidlustatud otsuse artikkel 3 ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud kolmanda olukorra alusel.

213 Kuna hageja ei ole seega tõendanud, et tal oli õigus vaidlustada vaidlustatud otsuse artiklid 1–3, tuleb hagi tervikuna jätta vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata, ilma et oleks vaja analüüsida asja läbivaatamist takistavaid asjaolusid, mis on seotud sellega, et hagejal puudub väidetavalt põhjendatud huvi vaidlustada otsuse artikkel 1, ja hagi aegumisega, ning ilma et oleks vaja otsustada komisjoni nõude üle kustutada repliigist viited kostja vastusele, mille ta esitas kohtuasjas, kus tehti 27. aprillil 2017 kohtuotsus Germanwings *vs.* komisjon (T-375/15, ei avaldata, EU:T:2017:289); need asja läbivaatamist takistavad asjaolud puudutavad üksnes kohtuasja sisulisi küsimusi. Kuna see järeldus tuleneb liidu kohtuvaidlustele omaste vastuvõetavust käsitlevate reeglite kohaldamisest (vt eelkõige eespool punktid 113–117), on see vastupidi sellele, mida hageja väidab, kehtiv isegi kui tema õigust esitada hagi ei ole kunagi kahtluse alla seatud Saksamaa kohtutes toimuvas menetluses, milles ta alates 2006. aastast osaleb ja mis puudutab Ryanairile antud riigiabi.

V. Kohtukulud

214 Vastavalt kodukorra artikli 134 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud.

215 Kuna hageja on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud vastavalt komisjoni ja menetlusse astujate nõudele välja mõista hagejalt.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (neljas koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

1. Jätta hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata.

2. Mõista kohtukulud välja Deutsche Lufthansa AG-lt.

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín Reine

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 12. aprillil 2019 Luxembourgis.

Allkirjad

Sisukord

I. Vaidluse taust 2

II. Vaidlustatud otsus 5

A. Frankfurt-Hahni suhtes rakendatud meetmed 5

B. Ryanairi suhtes kohaldatud meetmed 7

C. Lennujaamatasude määrad 7

D. Vaidlustatud otsuse resolutsioon 7

III. Menetlus ja poolte nõuded 8

IV. Õiguslik käsitlus 10

A. Kostja vastuse vastuvõetavus 11

B. Liidumaa menetlusse astumine 11

C. Hagi vastuvõetavus 12

1. Hagiavalduse seosetus 12

2. Hageja õiguse esitada hagi puudumine 13

a) Hageja õigus esitada hagi vaidlustatud otsuse peale osas, milles see puudutab Frankfurt-Hahni ja Ryanairi suhtes rakendatud meetmeid 14

1) ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud teine olukord 14

i) Lisa K 83 ja lisa K 84 vastuvõetavus 15

ii) Hageja seisundi turul olulise kahjustamise puudumist käsitlevate liidumaa argumentide vastuvõetavus 16

iii) Hageja otsene ja isiklik puutumus 16

2) ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud kolmas olukord 22

b) Hageja õigus esitada hagi vaidlustatud otsuse peale osas, milles see puudutab lennujaamatasude määrasid 23

1) ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud teine olukord 23

2) ELTL artikli 263 neljandas lõigus osutatud kolmas olukord 26

V. Kohtukulud 26