II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2017/2336,

7. veebruar 2017,

riigiabi SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) ja SA.31149 (2012/C) kohta – Saksamaa väidetav riigiabi Flughafen Lübeck GmbH-le, äriühingule Infratil Limited, Ryanairile ja lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele

(teatavaks tehtud numbri C(2017) 602 all)

(Ainult saksakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

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

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt osutatud artiklile ([1]) ja võttes neid märkusi arvesse,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt osutatud artiklile ([2]) ja võttes neid märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. *MENETLUS SA.21877*

(1) Aastatel 2002, 2003, 2004, 2005 ja 2006 sai komisjon lennuettevõtjalt Air Berlin, ühelt valitsusväliselt keskkonnakaitseorganisatsioonilt (keskkonna- ja looduskaitseühendus, Bund für Umwelt und Naturschutz) ning eraisikutelt mitu kaebust väidetava riigiabi kohta Flughafen Lübeck GmbH-le (edaspidi „FLG“), äriühingule Infratil Limited (edaspidi „Infratil“) ([3]) ja lennuettevõtjale Ryanair ([4]).

(2) 7. novembril 2005 palus komisjon Saksamaalt teavet, mille Saksamaa edastas 7. veebruari 2006. aasta kirjaga. Lisateavet paluti 22. märtsi 2006. aasta kirjaga, millele Saksamaa vastas 12. juunil 2006. 14. oktoobril ja 4. detsembril 2006 toimusid komisjoni talituste, lennujaama käitaja enamusosaniku Infratili ja Lübecki linna kohtumised. Nende kohtumiste järel esitas Infratil 16. ja 31. oktoobril, 6. novembril ning 4., 6. ja 21. detsembril 2006 e-kirja ja faksi teel lisateavet.

([1]) ELT C 287, 29.11.2007, lk 27.
([2]) ELT C 295, 7.12.2007, lk 29 ja ELT C 241, 10.8.2012, lk 56.
([3]) *Infratil* on Uus-Meremaa finantsvaldusettevõtja, kes on spetsialiseerunud taristuinvesteeringutele energia, lennujaamade ja ühistranspordi valdkonnas. Infratil oli eelkõige järgmiste lennujaamade omanik ja käitaja: Wellingtoni rahvusvaheline lennujaam Uus-Meremaal; Glasgow Prestwicki lennujaam ja Kenti rahvusvaheline lennujaam Ühendkuningriigis. Vahepeal on ettevõtja oma osalused Euroopa lennujaamades võõrandanud.
([4]) *Ryanair* on Iiri lennuettevõtja ja Euroopa Odavlennuettevõtjate Liidu (European Low Fares Airlines Association, ELFAA) liige. Tema äritegevus hõlmas teise järgu piirkondlikke lennujaamasid. Lennuettevõtja teeb praegu lende ligikaudu 160 sihtlennujaama Euroopas. Ryanair kasutas ühesugust lennukiparki, mis koosnes 272st 189 istekohaga lennukist Boeing 737–800. Ryanair tegi algatamisotsuse tegemise ajal 2007. aastal Lübecki lennujaamast iga nädal 23 lendu viide Euroopa sihtlennujaama: London-Stansted (Ühendkuningriik), Milano-Bergamo ja Pisa (Itaalia), Palma de Mallorca (Hispaania) ja Stockholm-Skavsta (Rootsi).

(3) 18. jaanuari 2007. aasta kirjaga kutsus Saksamaa komisjoni üles esialgset uurimismenetlust peatama. 2. mai 2007. aasta kirjaga jättis komisjon selle taotluse rahuldamata.

(4) 24. aprillil 2007 edastas Saksamaa komisjonile lisamärkuse. 21. juunil 2007 peeti Saksamaa ja komisjoni talituste kohtumine.

(5) 10. juuli 2007. aasta kirjaga teatas komisjon Saksamaale oma otsusest algatada Lübecki lennujaama rahastamise, Lübecki linna ja Infratili rahaliste suhete ning lennujaama ja Ryanairi rahaliste suhete alusel menetlus vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2 (edaspidi „2007. aasta algatamisotsus“). Ametlik uurimismenetlus registreeriti numbriga SA.21877 (C 24/2007).

(6) 2007. aasta algatamisotsust parandati 24. oktoobril 2007.

(7) Algatamisotsus avaldati 29. novembril 2007 *Euroopa Liidu Teatajas* ([1]). Parandus avaldati 7. detsembril 2007 ([2]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuste meetmete kohta märkusi ühe kuu jooksul alates otsuse avaldamise kuupäevast.

(8) Komisjonile esitasid selles asjas märkused Ryanair, Air Berlin, Infratil, FLG, kaks vabaühendust, ([3]) Lübecki Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi „IHK Lübeck“), ([4]) Saksamaa Lennuettevõtjate Ühendus (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, edaspidi „BDF“) ja eraisikud ([5]). Saksamaa vastas nendele märkustele 17. aprillil 2008.

(9) Komisjoni sõltumatu nõustamisettevõte Ecorys nõudis Saksamaalt 24. juulil 2008 teavet, et koostada selles asjas aruanne. Saksamaa pöördus 1. augustil 2008 komisjoni poole, et vaidlustada Ecorysi õigus hankida teavet ja dokumente. Komisjon vastas sellele 8. augustil 2008 ja kinnitas, et komisjon on andnud selles asjas oma volitused üle Ecorysile. Seejärel laekus nõutud teave 18. septembril 2008.

(10) 16. aprillil 2009 nõudis komisjon Saksamaalt lisateavet. Saksamaa taotles tähtaja pikendamist 21. aprillil 2009 ja teist korda 7. juulil 2009. Nõutud teave edastati 30. oktoobril 2009. Komisjon nõudis 29. oktoobril 2009 lisateavet, mille Saksamaa edastas 16. detsembril 2009.

(11) 17. oktoobril 2010 sai komisjon teavet Air Berlinilt.

(12) 28. märtsi 2011 kirjaga palus komisjon Saksamaalt lisateavet. Saksamaa taotles 15. aprillil 2011 tähtaja pikendamist. 20. aprillil 2011 pikendas komisjon Saksamaa tähtaega. 21. aprillil 2011 taotles Saksamaa veel kord tähtajapikendust, mille komisjon andis 27. aprillil 2011. Saksamaa esitas esimese osa nõutud teabest 16. mail 2011. Komisjon teatas 20. mai 2011 kirjaga, et ei pea esitatud teavet täielikuks, ja nõudis puuduolevat teavet. Saksamaa vaidlustas selle seisukoha 7. juuni 2011 kirjaga. Komisjon vastas 15. juunil 2011 ja nõudis puuduvat teavet.

(13) 8. aprillil 2011 edastas komisjon Ryanairile küsimustiku. Vastused laekusid komisjonile 4. juulil 2011. Komisjon edastas need vastused 18. juulil 2011 Saksamaale ja nõudis märkusi 18. augustiks 2011. 8. augustil 2011 saatis komisjon Saksamaale Ryanairi vastuste tõlgitud versiooni ja pikendas Saksamaa vastamise tähtaega 9. septembrini 2011. Saksamaa edastas komisjonile oma märkused lõpuks 8. septembril 2011. 7. veebruaril 2012 nõudis komisjon Ryanairilt lisateavet Oxera analüüsi kohta, mille Ryanair esitas 4. juulil 2011. 13. veebruaril 2012 taotles Ryanair vastamistähtaja pikendamist. Oxera palus 16. veebruaril 2012 komisjonilt ühe esitatud küsimuse kohta selgitust. Komisjon edastas selgituse 17. veebruaril 2012. Ryanair saatis komisjonile oma märkused 13. aprillil 2012. Komisjon edastas need märkused 27. juunil 2012 Saksamaale. 10. septembri 2012. aasta kirjaga esitas Saksamaa oma märkused Ryanairi vastuse kohta.

([1]) ELT C 287, 29.11.2007, lk 27.
([2]) ELT C 295, 7.12.2007, lk 29.
([3]) Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung Groß Grönau eV ja Check-in Lübeck e.V.
([4]) Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK).
([5]) Peter C. Klanowski ja Horst Conrad.

(14) Ecorysi 29. märtsi 2011. aasta lõpparuanne esitati Saksamaale 29. juunil 2011 koos palvega esitada oma märkused. 24. augustil 2011 sai Saksamaa aruande tõlke koos palvega esitada oma märkused 26. septembriks 2011. Saksamaa edastas oma märkused 10. oktoobril 2011.

(15) 30. juunil 2011 saatis Saksamaa teise poole komisjoni nõutud teabest. Saksamaa vastas komisjoni 15. juuni 2011. aasta kirjale 29. juunil 2011. 5. juulil 2011 nõudis komisjon Saksamaalt puuduva teabe esitamist. Saksamaa tegi seda 15. juulil 2011.

(16) 4. juulil 2011 edastas Ryanair komisjonile märkused, mis saadeti 8. augustil 2011 edasi Saksamaale. Saksamaa esitas oma märkused selle vastuse kohta 8. oktoobril 2011.

(17) 20. veebruaril 2012 nõudis komisjon Saksamaalt lisateavet. Saksamaa taotles 19. märtsil 2012 vastamistähtaja pikendamist kuni 17. aprillini 2012. Komisjon rahuldas taotluse 21. märtsil 2012. 17. aprilli 2012. aasta kirjaga vastas Saksamaa komisjoni 24. veebruari 2012. aasta küsimustele. 18. aprillil 2012 nõudis komisjon Saksamaalt puuduva teabe esitamist 28. aprilliks 2012 ilma pikendamisvõimaluseta. Komisjon märkis lisaks, et kui tähtajast kinni ei peeta, antakse teabe esitamise korraldus vastavalt nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 10 lõikele 3 ([1]). 2. mail 2012 peeti komisjoni ja Saksamaa kohtumine. 3. mail 2012 pikendas komisjon tähtaega kuni 11. maini 2012. 7. mai 2012. aasta kirjaga osutas Saksamaa komisjoni menetlusvigadele ja keeldus lisateabe esitamisest.

(18) 10. aprilli 2013. aasta kirjaga edastas Ryanair komisjonile aruande, mis käsitles Oxera arusaama turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttest. See aruanne edastati Saksamaale 3. mail 2013. Ryanairi lisamärkused saadeti komisjonile 20. detsembril 2013.

(19) 24. veebruari 2014. aasta kirjaga nõudis komisjon Ryanairilt märkuste esitamist 2014. aasta lennundussuuniste ([2]) kohaldamise kohta. 21. märtsil 2014 nõudis komisjon Infratililt märkuste esitamist 2014. aasta lennundussuuniste kohta. Ametlik kutse kõikidele huvitatud isikutele esitada märkused 2014. aasta lennundussuuniste kohta avaldati 15. aprillil 2014 *Euroopa Liidu Teatajas* ([3]). Saksamaa edastas oma märkused 12. mail 2014. Märkusi esitasid veel Air Berlin, Infratil ja Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV (edaspidi „SGF“ või „kaitseühing“) ([4]).

1.2. *MENETLUSED SA.27585 JA SA.31149*

(20) 28. jaanuaril 2009 edastas SGF kaebuse riigiabijuhtumi SA.21877 kohta. See registreeriti riigiabijuhtumina numbriga CP 31/2009 (SA.27585).

(21) 5. veebruari 2009 kirjaga nõudis komisjon Saksamaalt teavet Lübecki lennujaama käsitlevate pressiteadete kohta. Saksamaa vastas 5. märtsi ja 12. märtsi 2009. aasta kirjaga.

(22) 16. aprilli 2009. aasta kirjaga küsis komisjon Saksamaalt lisateavet. Saksamaa vastas 9. juulil 2009.

(23) 22. ja 30. juunil 2010 esitas SGF järgmise kaebuse, milles väitis, et Saksamaa andis FLG-le ja Infratilile veel ebaseaduslikku riigiabi. Kaebus registreeriti riigiabijuhtumina numbriga CP 162/2010 (SA.31149).

(24) Komisjon edastas selle kaebuse 7. juuli 2010. aasta kirjaga Saksamaale ja palus anda selle kohta teavet. 13. juuli 2010. aasta kirjaga palus Saksamaa vastamise tähtaega pikendada. 14. oktoobri 2010. aasta kirjaga pikendas komisjon Saksamaa tähtaega.

([1]) Nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrus (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 [praegu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108] kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).
([2]) Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta“ (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).
([3]) ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.
([4]) SGF on vabaühendus, mis on registreeritud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta direktiivile 2003/35/EÜ, milles sätestatakse üldsuse kaasamine teatavate keskkonnaga seotud kavade ja programmide koostamisse ning muudetakse nõukogu direktiive 85/337/EMÜ ja 96/61/EÜ seoses üldsuse kaasamisega ning õiguskaitse kättesaadavusega (ELT L 156, 25.6.2003, lk 17).

(25) 28. märtsi 2011. aasta kirjaga palus komisjon Saksamaalt lisateavet. 8. aprilli 2011. aasta kirjaga nõudis komisjon Ryanairilt teavet tema lepingute kohta FLGga.

(26) Saksamaa taotles vastamistähtaja pikendamist kuni 15. juulini 2011. 20. aprilli 2011. aasta kirjaga kutsus komisjon Saksamaad üles avaldama oma arvamust kõnealuste kaebuste kohta 28. aprilliks 2011. 21. aprilli 2011. aasta kirjaga palus Saksamaa veel tähtaega pikendada. 27. aprilli 2011. aasta kirjaga pikendas komisjon tähtaega 16. maini 2011. Saksamaa edastas teabe 16. mail 2011.

(27) 20. mail 2011 saatis komisjon meeldetuletuse vastavalt määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 10 lõikele 3, milles märkis, et edastatud teave ei ole täielik. Vastuse tähtaeg oli 7. juuni 2011. Saksamaa vastas 7. juuni 2011. aasta kirjaga, milles ei nõustunud, et 20. mai 2011. aasta kiri on meeldetuletus määruse (EÜ) nr 659/1999 tähenduses, sest kaks küsimust näisid olevat ümber sõnastatud ja üks küsimus oli Saksamaa väitel uus.

(28) 15. juuni 2011. aasta kirjaga edastas komisjon Saksamaale teise meeldetuletuse vastavalt määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 10 lõikele 3 ja andis võimaluse esitada teave 29. juuniks 2011. Meeldetuletuse täitmata jätmise korral kaalub komisjon teabe andmise korralduse esitamist. Saksamaa vastas 29. juuni 2011. aasta kirjaga mõnele küsimusele ja teatas komisjonile, et edastab vastused ülejäänud küsimustele 2011. aasta juulikuu jooksul.

(29) 4. juuli 2011. aasta kirjaga sai komisjon Ryanairilt lisateavet.

(30) 5. juuli 2011. aasta kirjaga saatis komisjon Saksamaale kolmanda meeldetuletuse vastavalt määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 10 lõikele 3 ja andis võimaluse vastata veel ülejäänud küsimustele 15. juuliks 2011. Saksamaa vastas 15. juuli 2011. aasta kirjaga.

(31) 18. juuli 2011. aasta kirjaga edastas komisjon Ryanairi 4. juuli 2011. aasta vastused Saksamaale ja kutsus üles esitama märkusi. Saksamaa palus Ryanairi selgituste tõlget saksa keelde. Komisjon edastas teksti saksakeelse versiooni Saksamaale 8. augusti 2011. aasta kirjaga.

(32) 8. septembri 2011. aasta kirjaga esitas Saksamaa oma märkused Ryanairi selgituste kohta. 7. veebruaril 2012 nõudis komisjon Ryanairilt lisateavet Oxera analüüsi kohta. 13. veebruaril 2012 taotles Ryanair vastamistähtaja pikendamist. 16. veebruaril 2012 nõuti komisjonilt ühe esitatud küsimuse kohta selgitust. Komisjon edastas selgituse 17. veebruaril 2012.

(33) 22. veebruari 2012 kirjaga teatas komisjon Saksamaale oma otsusest algatada Infratilile, FLG-le, Ryanairile ja teistele Lübecki lennujaamas tegutsevatele lennuettevõtjatele antud võimaliku riigiabi tõttu menetlus vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2 (edaspidi „2012. aasta algatamisotsus“) ([1]). 14. märtsi 2012. aasta kirjaga edastatud vastuses palus Saksamaa komisjonil teatava algatamisotsuses sisalduva teabe katta musta värviga. 20. märtsi 2012. aasta kirjaga rahuldas komisjon selle palve osaliselt, kuid ei näinud võimalust katta teatavat teavet musta värviga. 3. aprilli 2012. aasta kirjaga vaidlustas Saksamaa lisaks komisjoni seisukoha seoses konfidentsiaalsusega. Komisjon edastas Saksamaale 25. aprillil 2012 selles küsimuses kirja, millele lisas 2012. aasta algatamisotsuse järgmise versiooni ja esitas lisaargumente.

(34) 2. märtsil 2012 taotles Ryanair komisjonilt võimalust tutvuda 2012. aasta algatamisotsusega enne selle avaldamist, et takistada konfidentsiaalse teabe avaldamist. Komisjon vastas 6. märtsil 2012 ja juhtis tähelepanu sellele, et niisuguse teabe edastamine Ryanairile on liikmesriigi otsustada. Pärast pikemat arvamustevahetust Ryanairi, komisjoni ja Saksamaa vahel esitas Ryanair 27. aprillil 2012 mitu taotlust konfidentsiaalse teabe kustutamiseks ja väljendas menetluse suhtes kriitikat. Lisaks esitas Saksamaa 30. aprillil 2012 komisjonile järgmised Ryanairi taotlused teatava teabe katmiseks musta värviga. 29. juunil 2012 edastati Ryanairile 2012. aasta algatamisotsuse musta värviga kaetud versioon.

(35) Nagu komisjon 7. veebruaril 2012 nõudis, esitas Ryanair 13. aprilli 2012. aasta kirjaga märkused. Komisjon edastas need märkused 27. juunil 2012 Saksamaale. 10. septembri 2012. aasta kirjaga esitas Saksamaa oma märkused Ryanairi vastuse kohta.

([1]) Enne algatamist uuriti riigiabijuhtumite CP 31/2009 (SA.27585) ja CP 162/2010 (SA.31149) meetmeid.

(36) 24. veebruari 2012 kirjaga palus komisjon Saksamaad esitada 20 päeva jooksul asja kohta lisateavet. Saksamaa taotles 19. märtsil 2012 tähtaja pikendamist kuni 20. aprillini 2012. 21. märtsi 2012. aasta kirjaga pikendas komisjon tähtaega 17. aprillini 2012. Saksamaa esitas nõutud teabe 17. aprillil 2012. 18. aprilli 2012. aasta kirjaga teatas komisjon, et ei pea Saksamaa esitatud teavet täielikuks, ja nõudis puuduolevat teavet 28. aprilliks 2012. Lisaks märkis komisjon, et kui tähtajast kinni ei peeta, antakse teabe esitamise korraldus vastavalt määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 10 lõikele 3. 3. mail 2012 kutsus komisjon Saksamaad järgmise kirjaga tungivalt üles esitama puuduva teabe 11. maiks 2012.

(37) 14. mail 2012 esitas Saksamaa komisjonile märkused 2012. aasta algatamisotsuse kohta.

(38) 2012. aasta algatamisotsus avaldati 10. augustil 2012 *Euroopa Liidu Teatajas* ([1]). Kõikidele huvitatud isikutele anti võimalus esitada ühe kuu jooksul otsuse kohta märkusi. Ryanair taotles kahe, vastavalt 16. augusti 2012 ja 22. augusti 2012. aasta kirjaga, vastamistähtaja pikendamist 24. septembrini 2012. Wizz Air taotles 24. augustil 2012 pikendust kuni 24. septembrini 2012. 31. augustil 2012 taotles Infratil pikendust 10. oktoobrini 2012. 5. septembril 2012 taotlesid Lübecki linn ja FLG komisjonilt tähtaja pikendamist 10. oktoobrini 2012. 7. septembril 2012 taotles Saksamaa Kommertslennujaamade Liit (edaspidi „ADV") ([2]) tähtaja pikendamist 10. oktoobrini 2012. Samal päeval pikendas komisjon Ryanairi, Wizz Airi, ADV, Lübecki linna, FLG ja Infratili tähtaega.

(39) 9. septembril 2012 esitas Pro Airport Lübeck e.V. oma märkused.

(40) 10. septembril 2012 taotlesid Flughafen Hamburg GmbH ja Schleswig-Holsteini liidumaa valitsus komisjonilt tähtaja pikendamist märkuste esitamiseks kuni 10. oktoobrini 2012. Komisjon pikendas need tähtaegu järgmisel päeval. 10. septembril 2012 esitas SGF komisjonile oma märkused.

(41) Ryanair esitas komisjonile oma märkused, sealhulgas Oxera aruande, 24. septembril 2012. 8. oktoobri 2012. aasta kirjaga esitas oma märkused komisjonile Lübecki linn. 10. oktoobril 2012 sai komisjon märkused ADV-lt, FLG-lt, Infratililt ja Wizz Airilt, sealhulgas Oxera aruande. Samal päeval esitas Ryanair veel mitu Oxera aruannet.

(42) 3. mail 2014 edastas komisjon Saksamaale Oxera aruannete mittekonfidentsiaalsed versioonid ja kutsus Saksamaad üles esitama märkusi.

(43) 15. mail 2013, 17. jaanuaril 2014 ja 31. jaanuaril 2014 esitas Ryanair lisateavet.

(44) 11. veebruari 2013. aasta kirjaga kutsus komisjon Saksamaad üles esitama 20 päeva jooksul kõik Lübecki lennujaama erastamisega seotud lepingud. 28. veebruari 2014. aasta kirjaga keelduti neid komisjonile tutvumiseks esitamast, sest Lübecki lennujaama erastamine ei ole käesoleva menetluse ese. Pärast komisjoni ja Saksamaa vahelisi konsultatsioone edastas Saksamaa 13. märtsi 2014. aasta kirjaga Lübecki lennujaama erastamise üksikasjad.

(45) 24. veebruaril 2013 ja 17. märtsil 2014 teavitas komisjon Saksamaad 2014. aasta lennundussuuniste kehtestamisest ja nende olulisusest käesoleva menetluse jaoks ning kutsus Saksamaad üles esitama selle kohta märkusi. Selle peale esitas Saksamaa teabe 27. märtsil 2014. Vastused tulid veel Wizz Airilt 30. aprilli 2014. aasta kirjaga ja Saksamaalt 12. mai 2014. aasta kirjaga.

(46) 2. septembri, 12. septembri ja 26. septembri 2014. aasta kirjadega esitas Ryanair Oxera järgmised aruanded, mis käsitlesid komisjoni viimase aja arusaama turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttest.

1.3. *LIIDETUD MENETLUSED SA.21877, SA.27585 JA SA.31149*

(47) 2014. aastal liitis komisjon menetlused SA.21877, SA.27585 ja SA.31149.

(48) 30. septembri 2014. aasta kirjaga palus komisjon Saksamaalt lisateavet.

([1]) ELT C 241, 10.8.2012, lk 56.
([2]) Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen).

(49) 6. oktoobril 2014 taotles Saksamaa komisjonilt tähtaja pikendamist nõutud teabe esitamiseks kuni 30. novembrini 2014. Komisjon pikendas tähtaega kuni 17. novembrini 2014. 21. novembril 2014 saatis komisjon Saksamaale meeldetuletuse, et ta esitaks nõutud teabe tagantjärele 3. detsembriks 2014. Komisjon selgitas, et kui sellest meeldetuletusest kinni ei peeta, antakse teabe esitamise korraldus vastavalt määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 10 lõikele 3. Saksamaa edastas nõutud teabe 3. detsembril 2014. Pärast 18. detsembril 2014 toimunud telefonikonverentsi esitas Saksamaa 12. ja 14. jaanuaril 2015 lisateavet.

(50) Ryanairi vastused laekusid komisjonile 26. jaanuari, 9. veebruari ja 27. veebruari 2015. aasta e-kirjadega.

(51) 30. jaanuaril 2015 väljendas Air Berlin oma huvi komisjoni otsuse suhtes Ryanairile antud väidetava riigiabi kohta.

(52) 23. märtsi 2015. aasta kirjaga edastas komisjon järgmised kolmandate isikute märkused ja kutsus Saksamaad üles nende kohta märkusi esitama. Saksamaa vastas 9. aprillil 2015 oma märkustega kolmandate isikute selgituste kohta.

(53) 20. aprilli 2015 e-kirjaga nõudis komisjon lisateavet Yasmina Flughafenmanagement GmbH (edaspidi „Yasmina“) ([1]) kohta, kes oli aastatel 2013 ja 2014 Lübecki lennujaama käitaja. 4. mail 2015 saadeti Saksamaale lisaküsimused hinna kohta, mida Infratil müügioptsiooni eest tasus.

(54) Lübecki linn vastas Yasminaga seotud küsimustele 5. mail 2015. 11. mai 2015. aasta kirjaga vastas Saksamaa komisjoni palvele esitada lisateavet müügioptsiooni hinna kohta.

(55) 13. mail 2015 küsitles komisjon Oxerat seoses jäätõrjetasude jaoks antud väidetava riigiabiga. Selle peale esitas Oxera 18. mail 2015 jäätõrje kohta aruande.

(56) 22. mai 2015 e-kirjaga palus komisjon Oxeral selgitada oma 2014. aasta septembri ja 2015. aasta veebruari aruandeid Ryanairi ja FLG 2010. aasta lisakokkulepete kasumlikkuse kohta. Komisjon sai sellekohase vastuse 28. mail 2015.

(57) 23. juunil 2015 palus komisjon Saksamaalt lisateavet. Vastused laekusid 25. juunil ja 3. juulil 2015. Komisjon esitas Saksamaale 29. juunil 2015 lisaküsimusi, millele vastati 24. juuli 2015. aasta kirjaga.

(58) 3. juulil 2015 sai komisjon Ryanairilt Oxera selgitava teate.

(59) 4. augustil 2015 palus komisjon Saksamaalt lisateavet. Vastused tulid 10. septembril 2015.

(60) Ryanair edastas komisjonile 30. novembril 2015 seoses lennujaama kogutasuvusega veel ühe Oxera teate lennujaama ja lennuettevõtjate vaheliste kokkulepete hindamise kohta turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte alusel. Lübecki linn esitas 20. jaanuaril 2016 ja Saksamaa 19. veebruaril 2016 lisateavet.

1.4. *2012. AASTA ALGATAMISOTSUSE VAIDLUSTAMINE SEOSES LENNUJAAMATASUDEGA*

(61) Lübecki linn taotles 2012. aasta algatamisotsuse osalist tühistamist. Kohus tühistas 2012. aasta algatamisotsuse osas, mis puudutas Lübecki lennujaama 2006. aasta tasumäärasid (edaspidi „2006. aasta tasumäärad“) ([2]). Komisjon esitas selle otsuse kohta kaebuse. Euroopa Kohus kinnitas seda kohtuotsust ([3]). 2012. aasta algatamisotsus tühistati seega seoses 2006. aasta tasumääradega lõplikult. Seepärast käesolevas otsuses 2006. aasta tasumäärasid ei käsitleta.

([1]) Yasmina oli füüsilisele isikule, nimelt saudile Adel Mohammed Saleh M. Alghanmile, kuuluva investeerimisettevõtte 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH (edaspidi „3Y“) 100 % tütarettevõte. Yasmina asutati Lübecki lennujaama ostmiseks ja käitamiseks.

([2]) Kohtuotsus, Üldkohus, 9. september 2014, Hansestadt Lübeck *vs.* Euroopa Komisjon, T-461/12, ECLI:EU:T:2014:758.

([3]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. detsember 2016, Euroopa Komisjon *vs.* Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

2. MEETMETE ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. *UURIMISE TAUST JA MEETMETE KONTEKST*

2.1.1. ***Teeninduspiirkond, reisijate arvu muutumine ja lennujaama lende tegevad lennuettevõtjad***

(62) Lübecki lennujaam paikneb Schleswig-Holsteinis, ligikaudu 73 km kaugusel Hamburgist.

(63) Lennujaam ise nimetab oma teeninduspiirkonnaks Hamburgi suurlinnaala ja Öresundi (Kopenhaageni/Malmö suurlinnaala). Selles piirkonnas on võimalik kasutada järgmisi lennujaamu:

— Hamburgi lennujaam (umbes 78 km kaugusel Lübecki lennujaamast, sõiduaeg autoga umbes 65 minutit),

— Rostocki lennujaam (umbes 134 km kaugusel Lübecki lennujaamast, sõiduaeg autoga umbes 1 tund ja 19 minutit),

— Bremeni lennujaam (umbes 185 km kaugusel Lübecki lennujaamast, sõiduaeg autoga umbes 1 tund ja 56 minutit),

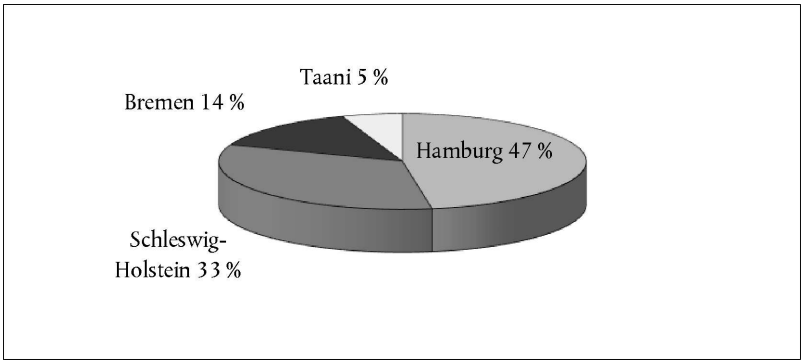
— Hannoveri lennujaam (umbes 208 km kaugusel Lübecki lennujaamast, sõiduaeg autoga umbes 2 tundi ja 8 minutit),

— Kopenhaageni lennujaam (umbes 280 km kaugusel Lübecki lennujaamast, sõiduaeg autoga ja praamiga umbes 3 tundi).

(64) Lennujaamas 2009. aastal korraldatud turu-uuringu kohaselt jõudis ülekaalukas osa (väljalendavatest) reisijatest Lübecki lennujaama Hamburgist (st 47,20 %). Lennujaam arvestas Taani (väljalendavate) reisijate arvu kasvuga kohe pärast Fehmarni vöötme püsiühenduse valmimist Saksamaa ja Taani vahel. Joonis 1 on ülevaade Lübecki lennujaama lennureisijate päritolust.

Joonis 1

Lübecki lennujaamast väljalendavate reisijate päritolu (turu-uuring, 2009)



(65) Lennujaama reisijate arv kasvas 1999. aastal täheldatud 48 652-lt 2010. aastal 546 146-le (vt tabel 1). 2015. aastaks eeldas lennujaam, et lennureisijate arv kerkib 2,2 miljonini. Seda aga siiski ei juhtunud.

Tabel 1

Lübecki lennujaama reisijate arv 1999–2013 [1]

Aasta	Reisijate arv
1999	48 652
2000	142 586
2001	192 726
2002	244 768
2003	514 560

Aasta	Reisijate arv
2004	578 475
2005	710 788
2006	677 638
2007	612 858
2008	544 339
2009	697 559
2010	546 146
2011	344 068
2012	359 974
2013	367 252

([1]) Vt Lübecki lennujaama veebisait: http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (22. mai 2015. aasta seisuga).

(66) Käesoleva otsuse tegemise ajal ei teeninda Lübecki lennujaama ükski lennuettevõtja. Liini- ega tšarterlende ei pakuta.

2.1.2. ***Omandisuhted***

(67) Lübecki lennujaama käitas alguses osaühing Flughafen Lübeck GmbH. Lübecki linn jäi osaliselt lennujaama taristu ja kinnistu omanikuks. FLG sai lennujaama taristut kasutada rendilepingu alusel. FLG omandisuhted muutusid viimastel aastatel mitu korda. 30. novembrini 2005 kuulusid kõik FLG osad (100 %) Lübecki linnale. 2005. aasta osaluslepingu raames võõrandas Lübecki linn 2005. aasta 1. detsembril 90 % oma FLG osadest Infratilile. Ülejäänud 10 % suurune vähemusosa kuulus edasi Lübecki linnale. 2005. aasta osalusleping sisaldas mõlema poole jaoks mitmesuguseid tingimusi ning müügi- ja ostuoptsioone (täpsemad andmed on punktis 2.3.1).

(68) Et takistada Infratilil oma müügioptsiooni kasutamast, allkirjastati 2009. aastal Lübecki linna ja Infratili vahel lisakokkulepe. Selle kohaselt oli Infratil kohustatud jätkama lennujaama käitamist 2009. aasta oktoobrini ja selle eest hüvitati talle teatud kulud (vt tabel 3).

(69) 2009. aasta lõpus kasutas Infratil oma müügioptsiooni ja tagastas oma osad Lübecki linnale.

(70) Alates 2009. aasta novembrist oli Lübecki linn jälle FLG ainuomanik (100 % osadest). 2009. aasta novembris otsustas *Lübecki linnanõukogu*, ([1]) et 2010. aasta veebruari lõpuks tuleb FLG jaoks leida uus erainvestor ja lennujaam ei tohiks saada enam uusi rahastamisvahendeid.

(71) 25. aprillil 2010 pooldasid Lübecki linna kodanikud rahvaküsitlusel Lübecki lennujaama allesjäämise tagamist. Lübecki linn pidas vajalikuks lisainvesteeringuid lennujaamataristu parandamiseks, et lennujaam erastada.

(72) 16. augustil 2012 avaldas Lübecki linn *Euroopa Liidu Teataja* lisas ([2]) hanketeate Lübecki lennujaama müümiseks. 24. septembriks 2012 saadi seitse huvist teatamise dokumenti. 15. oktoobriks 2012 esitasid viis osalist esialgsed mittesiduvad pakkumused. 20. novembriks 2012 esitasid kolm osalist siduvad ja lõplikud pakkumused. Kolme

([1]) Lübecki linnanõukogu koosneb linnakodanike esindajatest.
([2]) ELT 2012/S 156-261107, 16.8.2012 (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

pakkumust võrreldi omavahel. Selleks kasutati punktide jagamise süsteemi, mille juures võeti arvesse nii rahalist pakkumust kui ka asjaomaseid äri- ja ehituskavasid. Pakkumus, mille esitas 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH, Frankfurt (edaspidi „3Y“) ja milles oli ette nähtud *varade üleandmine*, oli vaieldamatult kõige soodsam. 3Y on Lübecki lennujaama ostmiseks ja käitamiseks asutatud osaühingu Yasmina valdusettevõtja. 29. novembril 2012 nõustus Lübecki *linnanõukogu* tingimuste ja müügiga. Ostuleping allkirjastati 14. detsembril 2012 ja see jõustus 1. jaanuaril 2013. Yasmina omandas osa FLG varadest. Varad, mida Yasminale ei võõrandatud, anti FLG ühendamisel Lübecki linnaga üle Lübecki linnale. FLG lakkas seega iseseisva juriidilise isikuna eksisteerimast.

(73) Lennujaama kahjumi tõttu teatas Yasmina 2014. aasta aprillis maksejõuetusest, mille tulemusena algatati 23. aprillil 2014 pankrotimenetlus. 1. augustil 2014 võttis Lübecki lennujaama üle Hiina investor PuRen Germany GmbH (edaspidi „PuRen“). PuRen teatas 2015. aasta septembris maksejõuetusest, mille tulemusena algatati 30. septembril 2015 pankrotimenetlus. 1. juulil 2016 võttis Lübecki lennujaama üle Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG (edaspidi „Stöcker“).

(74) Komisjon uuris järgmisi meetmeid, mis võisid kujutada endast FLG-le, Infratilile, Ryanairile ja teistele lennuettevõtjatele antud riigiabi.

2.2. *VÕIMALIK RIIGIABI FLG-LE*

(75) Komisjon algatas ametliku uurimismenetluse järgmiste FLG huvides võetud meetmete suhtes:

— kogu ajavahemiku 1978–2004 kahjumi ülevõtmine;

— kinnistu ja lennujaamataristu rendileping (enne 1. jaanuari 2006) turuhinnast madalama hinnaga;

— kõikide täitmata kohustuste ülevõtmine, mis tulenesid mitmest laenust, mida FLG kommertspankadest võttis;

— investeeringuteks ettenähtud abi FLG-le piirkondlikke lennujaamu käsitleva 2005. aasta otsuse tähenduses ([1]) ja selle väidetav rikkumine;

— FLG kahjumi hüvitamine alates 2009. aasta novembrist;

— taristuinvesteeringute rahastamine Lübecki linna ja Schleswig-Holsteini liidumaa toel aastatel 2010–2015;

— nende osanikulaenude allutamine, mida Lübecki linn on FLG-le andnud.

2.3. *VÕIMALIK RIIGIABI INFRATILILE*

2.3.1. ***FLG osade võõrandamine***

(76) FLG jätkuvat tegevuskahjumit silmas pidades otsustas Lübecki linn võõrandada oma osad FLGs. Parima võimaliku ostja leidmiseks avaldas linn hanketeate, mis avaldati 21. märtsil 2003 *Euroopa Liidu Teatajas*.

(77) Lübecki linnale teatasid oma huvist viis ettevõtjat. Linn saatis esimesele neljale ettevõtjale paketi üksikasjaliku teabega. Üks ettevõtja esitas oma pakkumuse 17. juunil 2003, pärast tähtaja lõppemist.

(78) Ametliku pakkumuse esitas ainult üks ettevõtja – Infratil. Seetõttu alustas Lübecki linn läbirääkimisi Infratiliga. Esimene ostuleping sõlmiti 2005. aasta märtsis. See oli siiski seotud tingimusega, et kindlaksmääratud ajavahemiku jooksul tuleb teha lõplik planeeringu kehtestamise otsus lennujaama maandumisraja pikendamise kohta. Pärast Schleswigi kõrgema astme halduskohtu (*Oberverwaltungsgericht Schleswig*, edaspidi „Schleswigi kohus“) 18. juuli 2005. aasta otsust ([2]) ei olnud aga võimalik seda tingimust enam täita.

([1]) Komisjoni 19. jaanuari 2005. aasta otsus riigiabi juhtumis N N644i/2002 – Saksamaa – Munitsipaalinfrastruktuuri arendamine liitvabariigi valitsuse „Piirkondlike majandusstruktuuride edendamise“ plaani II osa 7. jao kohaselt, i) piirkondlike lennujaamade rajamine või laiendamine (ELT C 126, 12.5.2005, lk 10).

([2]) Planeeringu kehtestamise otsuse, mis tehti 20. jaanuaril 2005, oli mõeldud Lübecki lennujaama arendamiseks ja hõlmas mitut taristumeedet, vaidlustasid erinevad pooled kohtus. Üleminekumenetluses tegi kõrgem halduskohus kaks lõplikku otsust: Schleswigi kõrgema astme halduskohtu 18. juuli 2005. aasta otsus 4MR1/05 ja Schleswigi kõrgema astme halduskohtu 21. oktoobri 2005. aasta otsus 101/05. Nende otsuste alusel keelduti planeeringu kehtestamisest.

(79) Otsus mõjutas tuntavalt mõlema poole läbirääkimispositsioone. Kuna eelnevalt korraldatud avaliku hankemenetluse tulemusena esitati ainult üks ametlik pakkumus, pidas Lübecki linn ebatõenäoliseks, et pärast lennujaama laiendamise peatamist tekib rohkem huvilisi. Seega otsustas ta teist hanketeadet mitte avaldada. Lübecki linn ja Infratil asusid uute asjaolude alusel hoopis uuesti läbirääkimisi pidama ja leppisid kokku tingimuslikus erastamislepingus. 24. oktoobril 2005 sõlmiti osalusleping (edaspidi „2005. aasta osalusleping“). See jõustus 1. detsembril 2005.

(80) 2005. aasta osaluslepingus oli ette nähtud 90 % FLG osade üleandmine Lübecki linnalt Infratilile 1. detsembriks 2005. Infratil omakorda maksis Lübecki linnale niinimetatud I ostuhinna […] eurot (*) ja veel […] eurot, mis kattuvad laenuvahenditega, mille Lübecki linn oli eelnevalt FLG-le tegevuskulude ja uute investeeringute rahastamiseks andnud. Infratil pidi lisaks üle võtma lennujaama 2005. aasta tegevuskahjumi.

(81) 2005. aasta osaluslepingus oli veel ette nähtud, et hiljem pidi Infratil tasuma II ostuhinna […] eurot, kui on täidetud mõlemad järgmised tingimused:

a) lennujaam saab tingimusteta ja lõpliku planeeringu kehtestamise otsuse, mille lepinguliselt kindlaksmääratud sisu (vt põhjendus 82) kohaselt ei kirjutata FLG-le ette aktiivseid müra vähendamise meetmeid, nt öist lennukeeldu või müratasetest, või kohustub FLG tegema lepinguliselt kokkulepitud meetmete raames lepingulisi ehitustöid mingi kindla summa eest;

b) 2008. aastal veetakse vähemalt […] reisijat või kui 1. tingimus peaks olema 2006. või 2007. aastaks juba täidetud, veetakse 2006. aastal vähemalt […] reisijat või 2007. aastal vähemalt […] reisijat.

(82) Planeeringu kehtestamise otsuse lepinguliselt kindlaksmääratud sisu hõlmas järgmist:

— stardi- ja maandumisradade laiendamine;

— II või III kategooria instrumentaalmaandumissüsteemi (edaspidi „II kat ILS“ või „III kat ILS“) paigaldamine;

— parklate laiendamine;

— olemasolev lennujaam;

— perrooni laiendamine.

(83) II ostuhinnast tuli maha arvata järgmised summad:

— I ostuhind ([…] eurot);

— lennujaama 2005–2008. aasta tegevuskahjum kokku kuni […] eurot;

— kulud, mis tekkisid riigiabiga seotud kohtumenetluste tõttu, mille Air Berlin oli algatanud Saksamaa tsiviilkohtutes ja mille suuruseks Saksamaa hindab ligikaudu […] eurot;

— kui lepinguliselt kindlaksmääratud sisuga planeeringu kehtestamise otsus (vt põhjendus 82) vastu võetakse, siis planeeringu kehtestamise otsuse kulude (ilma hüvitismeetmete kuludeta) ja […] euro suuruse üldsumma vahe; Saksamaa hinnangul on see vahe […] eurot;

— kui planeeringu kehtestamise otsust ei võeta vastu lepinguliselt kindlaksmääratud sisuga (vt põhjendus 82), siis planeeringu kehtestamise otsuse kulud.

(84) 2005. aasta osaluslepingu kohaselt sisaldavad planeeringu kehtestamise otsuse kulud kõiki likviidsust mõjutavaid kulusid. Selle alla kuuluvad hüvitismeetmete kulud seoses planeeringu kehtestamise menetlusega ajavahemikus 1. oktoobrist 2005 kuni 31. detsembrini 2008.

(85) 2005. aasta osalusleping sisaldas peale selle veel müügioptsiooni, mille kohaselt pidi Infratil FLG osade esialgsest omandamisest taganema ja hüvitama mõningad kokkulepitud kulud, kui

— planeeringu kehtestamise otsust ei tehta või põhjenduses 82 nimetatud meetmetega seotud ehitustöid ei määrata lepingus kindlaks 31. detsembriks 2008 ja

— ei saavutata teatud lennureisijate arvu.

(*) Konfidentsiaalne teave.

(86) Müügioptsiooni kasutamise korral pidi Lübecki linn tasuma I müügihinna ja hüvitama teatud kahjumi. 2005. aasta osaluslepingu kohaselt pidi Lübecki linn maksma Infratilile […] eurot, kui Infratil müügioptsiooni kasutab. See summa arvutati järgmiselt.

Tabel 2

Müügioptsiooni hind eurodes 31. detsembri 2008. aasta seisuga

Osanikulaenud 2005. aastal	[…]
+ nende osanikulaenude saldo, mis anti järgmise eest:	
tegelik kinnitatud tegevuskahjum	[…]
tegelikud kinnitatud investeerimiskulud	[…]
– avalikud vahendid	[…]
+ planeeringu kehtestamise menetluse kulud	[…]
Air Berlini algatatud kohtumenetluse kulud	[…]
= antud osanikulaenude saldo	**[…]**
+ 5 % aastaintress osanikulaenudelt	[…]
+ I ostuhind	[…]
Kokku	**[…]**

2.3.2. ***2009. aasta lisakokkulepe ja uued läbirääkimised müügioptsiooni üle – tulevase kahjumi, edasiste investeeringute ja muude kulude ülevõtmine***

(87) 2008. aastal teatas Infratil kavatsusest kasutada ostuoptsiooni, sest planeeringu kehtestamise otsust ei olnud tehtud, reisijate arv ei olnud kasvanud 2005. aasta osaluslepingus kindlaksmääratud tasemeni ja FLG tegevuskahjum oli eeldatust suurem. Et Infratil jääks lennujaama käitajaks, leppis Lübecki linn kokku uued läbirääkimised 2005. aasta osaluslepingu müügioptsiooniga seotud teatavate klauslite üle. Selle tulemuseks oli 2009. aasta lisakokkulepe, mis allkirjastati 12. novembril 2008. Sellega suurendati Lübecki linna poolt Infratilile 2005. aasta osaluslepingu kohaselt makstavat müügioptsiooni hinda tulevase kahjumi, edasiste investeeringute ja muude kulude võrra.

(88) 2009. aasta lisakokkuleppe kohaselt arvutati müügioptsiooni uus hind järgmiselt.

Tabel 3

Müügioptsiooni hind eurodes 2009. aasta oktoobris

Müügioptsiooni hind (31. detsembri 2008. aasta seisuga)	[…]
+ […] % intress müügioptsiooni 2008. aasta hinnalt 2009. aastal	[…]
+ nende osanikulaenude saldo, mis anti järgmise eest:	
2009. aasta tegelik kinnitatud tegevuskahjum	[…]
2009. aasta tegelikud kinnitatud investeerimiskulud	[…]
planeeringu kehtestamise menetluse kulud 2009. aastal	[…]
Muud kulud 2009. aastal	[…]
Air Berlini algatatud kohtumenetluse kulud 2009. aastal	[…]

= antud osanikulaenude saldo	**[…]**
+ […] % intress osanikulaenudelt 2009. aastal	[…]
– laenudega katmata 2009. aasta kulud	[…]
+ kollektiivse kindlustuse maksete hüvitamine (st Infratili kindlustusmaksete osa, mis on seotud FLGga)	[…]
Kokku	**[…]**

(89) Seoses osanikulaenuga, mille Infratil oli FLG-le andnud, pidi Lübecki linn tasuma kollektiivse kindlustuse makseid. See kindlustus kattis kõiki Infratili hallatud lennujaamu. FLGga seotud osa moodustas […] eurot.

(90) Vahe 2009. aasta müügioptsiooni eest lisakokkuleppe põhjal makstava hinna ja müügioptsiooni selle hinna vahel, mida Lübecki linn oleks pidanud maksma 2005. aasta osaluslepingu alusel, on seega […] eurot.

(91) Infratil omakorda loobus õigusest kasutada müügioptsiooni enne 22. oktoobrit 2009 ja andis Lübecki linnale osalusõigusi juurde. Samuti esitas Infratil Lübecki linnale FLG ja Ryanairi vahel sõlmitud kirjaliku vastastikuse mõistmise memorandumi, milles mõlemad pooled kinnitasid kavatsust kasvatada lennureisijate arvu ja teha koostööd Ryanairi baasi loomisel Lübecki lennujaamas.

2.4. *VÕIMALIK RIIGIABI RYANAIRILE*

2.4.1. ***2000. aasta kokkulepe***

(92) FLG käitatav lennujaam oli 2000. aastani lennujaam, kes rahastas ennast lennundustuludest, mis saadi tšarterlendudest ja üldlennundusest. 2000. aastal muutis lennujaam oma ärimudelit ja see kujundati ümber odavlennuettevõtjate lennujaamaks, mille puhul saadakse tulu nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tegevusest.

(93) FLG allkirjastas 29. mail 2000 Ryanairiga kokkuleppe lennujaamateenuste kohta (edaspidi „2000. aasta kokkulepe“). 2000. aasta kokkulepe sisaldas Ryanairi tasutavate lennujaamatasude spetsifikatsiooni ning lennujaamale makstavaid turundust stimuleerivaid summasid. 2000. aasta kokkulepe pidi kehtima 1. juunist 2000 kuni 31. maini 2010.

(94) Londoni-Stanstedi liini puhul arvutas lennujaam kulud ja tulud järgmiselt.

Tabel 4

Kulud ja tulud 2000. aasta kokkuleppe alusel FLG seisukohast

Ryanairiga sõlmitud kokkuleppe osad	< 18 lennuki teenindamist nädalas	≥ 18 lennuki teenindamist nädalas
FLG kulud eurodes		
Turundustoetus – kulud saabuva reisija kohta	[…]	[…]
	Kuni 31. maini 2005	Alates 1. juunist 2005
FLG tulud eurodes		
Ryanairi makstavad tasud lennuki kohta	[…]	[…]
Ryanairi makstavad tasud saabuva reisija kohta	[…]	[…]
Ryanairi makstavad netotasud saabuva reisija kohta (tasud, millest on maha arvatud turundustoetus)	*[…]*	*[…]*

Ryanairiga sõlmitud kokkuleppe osad	< 18 lennuki teenindamist nädalas	≥ 18 lennuki teenindamist nädalas
Muu		
Tasu käibelt FLG müüdud pileti kohta	[…] %	[…] %
Osalus FLG broneeritud rendiautode käibes	[…] %	[…] %
Julgestustasu (mida Ryanair tasus pädevale asutusele) eurodes	[…]	[…]

2.4.2. ***2010. aasta kokkulepped***

(95) 29. märtsil 2010 allkirjastasid Ryanair ja Lübecki lennujaam 2000. aasta kokkuleppe lisakokkuleppe nr 1 ajavahemiku kohta 28. märtsist kuni 30. oktoobrini 2010. Selle lisakokkuleppega pikendati 2000. aasta kokkulepet 30. oktoobrini 2010 ja nähti ette Ryanairi tasutav stimuleeriv makse reisija kohta summas […] eurot. See lisandus makstavatele turundustasudele, mis oli kindlaks määratud 2000. aasta lennujaamateenuste lepingus ja mille puhul nähti ette summa […] eurot reisija kohta (alla 18 edasi-tagasilennu puhul nädalas) ja […] eurot reisija kohta (üle 18 edasi-tagasilennu puhul nädalas). Ryanair tegi nädalas üle 18 edasi-tagasilennu, mistõttu FLG pidi tasuma Ryanairile kokku […] eurot reisija kohta. Kõik muud 2000. aasta kokkuleppe tingimused jäid alles ja seega moodustasid FLG-le tasutavad reisijateenindustasud väljalendava reisija kohta […] eurot, perrooniteenindustasud teenindatud lennuki kohta […] eurot, reisijateenindustasud reisija kohta […] eurot ja julgestustasud reisija kohta […] eurot.

(96) 2010. aasta oktoobris allkirjastati lisakokkulepe nr 2, millega ei jäetud esimese lisakokkuleppe tingimusi alles, vaid nähti ette naasmine esialgses 2000. aasta kokkuleppes sätestatud turundusmaksete juurde. 2010. aasta oktoobri lisakokkuleppega pikendati 2000. aasta kokkuleppe sätteid kolme aasta võrra 1. novembrini 2013.

(97) Lisakokkuleppe nr 1 allkirjastamise päeval, st 29. märtsil 2010, allkirjastas FLG Ryanairi 100 %lise tütarettevõttega Airport Marketing Services Limited (edaspidi „AMS“) samuti kokkuleppe turundusteenuste kohta. See turundusteenuste kokkulepe hõlmas samamoodi ajavahemikku 29. märtsist 30. oktoobrini 2010 ja selles sätestati veebilehel www.ryanair.com AMSi osutatavad reklaamiteenused, mille eest FLG pidi maksma […] eurot.

2.5. *LENNUKITE JÄÄTÕRJETASUD LENNUJAAMAS*

(98) Jäätõrjetasude puhul kehtib kõikidele lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele eritasude kord. Eritasude kord on lennujaama üldisest tasukorrast erinev dokument. Seda ajakohastatakse korrapäraselt. Eritasude korras eristatakse mitut kategooriat, st jäätõrje kuni 10tonnise suurima stardimassiga lennukite puhul, jäätõrje üle 10tonnise suurima stardimassiga lennukite puhul, jäätõrjevedelik ja soe vesi, ja määratakse kindlaks iga kõnealuse kategooria hind.

3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

(99) 2007. ja 2012. aasta algatamisotsustes alustas komisjon äriühingu Globalis Reisen taotlusel uurimist seoses võimaliku riigiabiga FLG-le, Infratilile, Ryanairile, Wizz Airile ja teistele lennuettevõtjatele.

3.1. *VÕIMALIK RIIGIABI FLG-LE*

(100) Komisjonil oli kahtlusi kasumi ja kahjumi üleandmist käsitleva 19. oktoobri 1978. aasta lepingu suhtes (edaspidi „kahjumi ülevõtmise leping“), mille kohaselt võttis Lübecki linn enda peale FLG tegevuskahjumi aastatel 1978–2004, kinnistute ja lennujaama taristu rendilepingu ja täitmata kohustuste ülevõtmise. Samuti oli komisjonil kahtlusi seoses võimaliku investeeringuteks ettenähtud abiga piirkondlikke lennujaamu käsitleva 2005. aasta otsuse raames ja selle otsuse väidetava rikkumisega, kahjumi hüvitamisega alates 2009. aasta novembrist, taristuinvesteeringute rahastamisega Lübecki linna ja Schleswig-Holsteini liidumaa toel ning Lübecki linnalt FLG-le antud osanikulaenude allutamisega. Komisjon väljendas nende meetmete puhul kahtlust, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks tavalistel turutingimustel FLG-le samuti samasugused eelised loonud.

3.2. *VÕIMALIK RIIGIABI INFRATILILE*

(101) Kui Infratilile müüdi 90 % FLG osadest, tekkis komisjonil kahtlus, kas erastamisprotsess vastab riigiabi käsitlevatele õigusnormidele. Lisaks kahtlustas komisjon võimalikku riigiabi siis, kui 2008/2009. aasta müügioptsiooni tingimusi uuesti läbi räägiti.

3.3. *VÕIMALIK RIIGIABI RYANAIRILE*

(102) Ryanairiga sõlmitud 2000. aasta kokkuleppe ning 2010. aasta märtsi ja oktoobri lisakokkulepete puhul väljendas komisjon kahtlust, et esimene kokkulepe võis anda Ryanairile erieelise ja kujutab endast seega riigiabi.

3.4. *LENNUKITE JÄÄTÕRJETASUD LENNUJAAMAS*

(103) Komisjonil oli kahtlus, et alates 2009. aasta novembrist jäätõrjetasude kohta esitatud arved sisaldasid riigiabi, sest oli andmeid, et lennukite jäätõrje hinnad olid madalamad kui lennujaamal tekkivad kulud.

4. **SAKSAMAA MÄRKUSED**

4.1. *VÕIMALIK RIIGIABI FLG-LE*

(104) Saksamaa rõhutas, et FLGd ei ole enam olemas. Lübecki lennujaama erastamise käigus ühines FLG Lübecki linnaga. Seega sai Lübecki linnast FLG üldõigusjärglane ning FLG ja Lübecki linna vahelised nõuded muutusid põhjendamatuks. Saksamaa märkis seetõttu, et kõik küsimused seoses Lübecki linna antud riigiabiga FLG-le on alusetud. Saksamaa esitas ka märkusi üksikute meetmete kohta ja väitis, et kõik meetmed vastavad riigiabi käsitlevatele õigusnormidele, sest kujutavad endast kas olemasolevat abi või vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

— Kahjumi ülevõtmise leping: Saksamaa andmete kohaselt ei saa kasumi ja kahjumi üleandmise leping olla uurimise ese, sest see sõlmiti 1978. aastal ja see lõppes 31. detsembril 2004. Kui see liigitataks riigiabiks, oleks see pelgalt olemasolev riigiabi. Edasi väitis Saksamaa, et kahjumi ülevõtmise leping kujutab endast üldist majanduspoliitilist meedet, mida ei saa vaadelda riigiabina. Saksamaa on arvamusel, et kasumi ja kahjumi üleandmise leping vastab ka turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, sest asjaomaste meetmetega soovitakse lennuettevõtjaid veenda lennujaamas tegutsema asuma ja suurendada reisijate arvu.

— Rendileping ja laenude ülevõtmine: Saksamaa väitel tuleb igasugune nende meetmetega seotud abi liigitada olemasolevaks abiks. Lisaks osutas Saksamaa sellele, et renditasu vastab turustandarditele, nagu tõestati Ernst & Youngi sõltumatus uuringus, mille Lübecki linn tellis enne FLG müümist Infratilile. Saksamaa edastas selle uuringu komisjonile. Laenude ülevõtmisega seoses märkis Saksamaa, et kõik kohustuste tagatised anti eranditult taristumeetmete eelrahastamise raames, mida hiljem rahastatakse igal juhul kahjumi ülevõtmise lepingu raames tehtavatest maksetest.

— Investeeringuteks ettenähtud abi FLG-le piirkondlikke lennujaamu käsitleva 2005. aasta otsuse tähenduses ja selle väidetav rikkumine: Saksamaa teatas, et kõiki asjassepuutuvaid meetmeid ei ole kunagi ellu rakendatud või kujutasid need endast avalikke ülesandeid.

— FLG kahjumi hüvitamine alates 2009. aasta novembrist: Saksamaa märkis, et FLG rahastamine Lübecki linna toel alates 2009. aastast vastab ELi riigiabi käsitlevatele õigusnormidele, sest FLG ei tegele majandustegevusega ja asi puudutab avalike ülesannete raames osutatavaid teenuseid või üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid.

— Taristuinvesteeringute rahastamine Lübecki linna ja Schleswig-Holsteini liidumaa toel: Saksamaa väitis, et taristuinvesteeringute rahastamine puudutab avalikku huvi pakkuvaid teenuseid või avalike ülesannete raames osutatavaid teenuseid ja seega vastab see riigiabi käsitlevatele õigusnormidele, nagu on ette nähtud 1994. aasta lennundussuunistes ([1]) (see kehtib ka kahjumi hüvitamise kohta alates 2009. aastast).

([1]) EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamine lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).

— Lübecki linnalt FLG-le antud osanikulaenude allutamine: Saksamaa väitel on laenude allutamine Lübecki linna poolt FLG kasuks turul tavapärane ega andnud FLG-le eeliseid.

4.2. *VÕIMALIK RIIGIABI INFRATILILE*

4.2.1. ***FLG osade võõrandamine***

(105) Saksamaa väitis, et kokkulepitud ostuhind on turul tavapärane. Veel leidis ta, et hankemenetlus 90 % FLG osade võõrandamiseks oli avatud, läbipaistev, tingimusteta ja mittediskrimineeriv. Saksamaa teatas, et uued lepinguläbirääkimised, mis osutusid vajalikuks Schleswigi kohtu 18. juuli 2005. aasta otsuse alusel, ([1]) ei muutnud midagi hankemenetluse tulemuses, mille kohaselt esitas Infratil ainukese ja kõrgeima pakkumuse. Saksamaa väitel oleks uus pakkumuste esitamise ettepanek kohtuotsuse tagajärjel olnud tarbetu ja tulemusteta, sest olukord oleks võimalike pakkujate silmis olnud veel vähem atraktiivne kui varem.

(106) Saksamaa selgitas, et uue pakkumuste esitamise ettepaneku tegemiseks puudus alus, sest Schleswigi kohtu otsus mõjutas küll lennujaama väärtust, mitte aga hankemenetluse tegelikku eset. Pealegi on Saksamaa arvamusel, et lepinguid peab olema võimalik igal ajal muuta. Nende väidete toetuseks viitas Saksamaa riigihankeid käsitlevatele Saksamaa õigusnormidele.

(107) Saksamaa väitel näitas Ernst & Youngi eksperdiaruanne ka seda, et erastamistingimused kajastasid FLG turuväärtust sel hetkel ja ületasid kaugelt võimaliku likvideerimise majanduslikku tulemust.

4.2.2. ***2009. aasta lisakokkulepe ja uued läbirääkimised müügioptsiooni üle – tulevase kahjumi, edasiste investeeringute ja muude kulude ülevõtmine***

(108) Saksamaa väitis, et Infratili ja Lübecki linna vahelist lepingut tuleb hinnata Lübecki lennujaama 2009. aasta õigusliku ja majandusliku olukorra taustal. Selle hulka kuulusid veel vastu võtmata planeeringu kehtestamise otsus, pooleliolev kohtumenetlus, milles lennujaam oli osaline, ning majandus- ja finantskriis.

(109) Saksamaa ei nõustu väitega, et Infratil sai eelise, sest müügioptsiooni hind lepiti läbirääkimiste käigus kokku juba seoses Infratiliga 2005. aastal sõlmitud esialgse lepinguga avaliku, läbipaistva, tingimusteta ja mittediskrimineeriva hankemenetluse raames. Saksamaa selgitas, et 2009. aasta mõõdukat hinnatõusu tuleb võrreldes 2005. aastal kokkulepitud Infratili vastutasu suurusega pidada mõistlikuks.

(110) Saksamaa väitis, et kahjumi ülevõtmine oli majanduslikust seisukohast soodsam kui Infratili müügioptsiooni kasutamise tagajärjed. Saksamaa rõhutas, et esiteks ei kaalutud lennujaama sulgemist seepärast, et selle täisajaga käitamine kujutab endast avalike teenuste osutamise kohustust. Teiseks ei oleks olnud võimalik leida mõistliku ajavahemiku jooksul uut erainvestorit, sest nõutav oleks olnud kogu liitu hõlmav avalik hankemenetlus. Selline menetlus on aja- ja ressursimahukas (kestab ligikaudu 12 kuud).

4.3. *VÕIMALIK RIIGIABI RYANAIRILE*

4.3.1. ***2000. aasta kokkulepe***

(111) Saksamaa andmetel ei tekkinud Ryanairile mingit majanduslikku eelist. Saksamaa väitis, et FLGga võrreldav eraettevõtja oleks sõlminud Ryanairiga samamoodi sarnastel tingimustel lepingu. 2000. aasta kokkuleppe sõlmimisel oli FLG eesmärk pikaajaliselt tasuv tegevus. Saksamaa põhjendas seda sellega, et lennujaamade äristrateegia tugineb üldjuhul nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tegevusele, näiteks kaupluste, restoranide ja parklate käitamisele. Saksamaa arvates on seetõttu tasuv pakkuda kõikidele lennuettevõtjatele odavaid lennujaamatasusid, et suurendada reisijate arvu ja saavutada märgatav kasv lennundusega mitteseotud valdkonnas, millega on võimalik tasakaalustada väiksemat tulu lennundusega seotud valdkonnas.

([1]) Schleswigi kõrgem halduskohus; 4MR1/05.

(112) Lisaks märkis Saksamaa, et liinilende pakkuvate lennuettevõtjate värbamisega on seotud mitu eelist. Esmajoones on lennujaamal Saksamaa väitel võimalik eeldada, et asjaomased lennuettevõtjad ei sõlmi tulevikus kokkuleppeid konkureerivate lennujaamadega. Sel viisil tõmbab lennujaam ligi ka teisi lennuettevõtjaid.

(113) Turutingimustest kinnipidamist käsitlevate väidete toetuseks esitas Saksamaa Ernst & Youngi eksperdiaruande. Samuti selgitas ta, et eraettevõtjast enamusosanik Infratil jätkas pärast lennujaama erastamist põhjenduses 112 nimetatud strateegiat.

(114) Saksamaa väitis, et 2000. aasta äristrateegia oli ka tagantjärele vaadates õigustatud. Reisijate arv kasvas märkimisväärselt, Ryanair lisas uusi lennusihtkohti ja Lübecki lennujaamal oli võimalik värvata uusi lennuettevõtjaid, nt WizzAir. Saksamaa väitel oli leping Ryanairiga erainvestorist Infratili leidmisel määrava tähtsusega.

(115) Lisaks rõhutas Saksamaa, et Ryanair ei saanud valikulist eelist, sest FLG oleks teistele huvitatud lennuettevõtjatele pakkunud samu tingimusi.

(116) Stardust Marine'i kohtuasjas ([1]) tehtud otsuse taustal on Saksamaa pealegi seisukohal, et Ryanairile antud väidetavaid eeliseid ei saa seostada riigiga. Saksamaa väitel tegutses FLG sõltumatult ja ilma riigi mõjutuseta nii 2000. aastal Ryanairiga lepingu sõlmimise eel kui ka selle ajal ja järel. Lisaks märkis Saksamaa, et FLG ei olnud seotud avaliku halduse struktuuridega. Ta teatas, et ametiasutuste järelevalve FLG juhtimise üle piirdub lennunduse ja avalikku pädevusse kuuluvate küsimustega ega hõlma ärijuhtimistegevust. Peale selle väitis Saksamaa, et Lübecki linn ja eelkõige FLG nõukogu ei osalenud otsustamises Ryanairiga lepingu sõlmimise üle, mida tõendavad nõukogu 11. juuli 2000. aasta koosoleku protokoll ja FLG endise juhatuse liikme kirjalik kinnitus.

(117) Veel väitis Saksamaa, et 2000. aasta kokkulepe ei kahjusta ega ähvarda kahjustada konkurentsi ega liikmesriikidevahelist kaubandust, sest Lübecki lennujaama ja teiste lennujaamade vahel ei ole tõelist konkurentsisuhet.

4.3.2. ***2010. aasta kokkulepped***

(118) Saksamaa arvates vastab lisakokkulepe nr 1 tavapärastele turutingimustele ega anna Ryanairile eelist. Saksamaa leidis, et Helaba I kohtuasjale ([2]) tuginedes eelis puudub, kui teised piirkondlike lennujaamade käitajad pakuvad Ryanairile sarnaseid tingimusi. Edasi märkis Saksamaa, et see on tõendatud Ryanairi võrdleva analüüsiga.

(119) Saksamaa väitis, et odavlennuettevõtjate, nt Ryanairi ja Wizz Airi vajadus maapealse teeninduse ja taristu kättesaadavaks tegemise järele on väiksem. Esiteks on vaja vähem lennule registreerimise lette, sest Ryanairi lennule saab registreerida internetis ja kaasa võetakse vähem pagasit. Teiseks ei ole reisijatebusse. Kolmandaks on Ryanairi lennukid maa peal vähem aega, sest käiguteed on Lübecki lennujaamas lühikesed. Kuna neljandaks puuduvad jätkulennud, ei ole vaja nende jaoks rajatisi. Viiendaks ja viimaseks on vajadus maapealsete koristusteenuste järele väiksem, sest pardapersonal koristab lennukit sageli ise.

(120) Saksamaa osutas samade väidetega mis 2000. aasta kokkuleppe puhul sellele, et lisakokkuleppeid ei ole võimalik seostada riigiga.

(121) Saksamaa märkis, et lisakokkulepe nr 2 on 2000. aasta lepingu pikendus ega muuda viimatinimetatut kuigi palju. Kuna 2000. aasta kokkulepe vastab turunõuetele, kehtib sama ka lisakokkuleppe nr 2 kohta.

(122) Lõpuks väitis Saksamaa, et negatiivset mõju konkurentsile või kaubandusele ei ole, sest Lübecki lennujaam on väike piirkondlik lennujaam, mis ei konkureeri Hamburgi lennujaamaga.

([1]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Kohtuotsus, Üldkohus, 3. märts 2010, Bundesverband deutscher Banken *vs.* komisjon (Helaba I), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

4.4. *LENNUKITE JÄÄTÕRJETASUD LENNUJAAMAS*

(123) Saksamaa väitel ei lepitud jäätõrjetasusid kokku eraldi, vaid nende aluseks oli eriteenuste kord, mis kehtib kõikidele lennuettevõtjatele. Lisaks märkis Saksamaa, et tegu ei ole riigiabiga, sest puuduvad sellise abi põhielemendid. Esiteks ei olnud tasud valikulised. Teiseks ei olnud tasud seostatavad riigiga, mida kinnitab asjaolu, et nende tasude kindlaksmääramise eest vastutasid kaks erainvestorit Infratil ja Yasmina selle pika aja jooksul, mil nad lennujaama käitasid. Kolmandaks ei tekkinud eelist. Erainvestorid Infratil ja Yasmina otsustasid eriteenuste korda mitte muuta, mis tähendab, et jäätõrjetasud vastasid turunõuetele.

5. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

5.1. *VÕIMALIK RIIGIABI FLG-LE*

(124) FLG-le antud võimaliku riigiabiga seoses oli enamik huvitatud isikuid, kes märkusi esitasid, Saksamaaga samal seisukohal. Eelkõige kehtib see Ryanairi, FLG, IHK Lübecki ja ADV kohta.

(125) SGF, BDF ning mõlemad eraisikud Peter C. Klanowski ja Horst Conrad olid teisel arvamusel. Nemad leidsid, et FLG sai Lübecki linnalt riigiabi.

— Kahjumi ülevõtmise leping: SGF väitis, et lennujaama käitamise kohta kehtib avalike teenuste osutamise kohustus vaid üldlennunduses ja kommertslennundus selle alla ei kuulu. Vastupidiselt Saksamaale oli SGF seisukohal, et lennujaamu on Saksamaal võimalik sulgeda lennujaama käitaja taotlusel. Lisaks väitis SGF, et rent, mida FLG maksis nii enne kui ka pärast 2006. aastat, on liiga väike.

— Rendileping ja laenude ülevõtmine: BDFi väitel osutab abi olemasolule asjaolu, et Saksamaa ei esitanud komisjonile piisavalt teavet.

— Investeeringuteks ettenähtud väidetav abi FLG-le piirkondlikke lennujaamu käsitleva 2005. aasta otsuse tähenduses ja selle väidetav rikkumine: vastupidiselt algatamisotsusele märkis SGF, et lennujaam sai abi ennatlikult, sest planeeringu kehtestamise otsust ei olnud veel tehtud. SGFi väitel sai Lübecki lennujaam sel viisil teiste lennujaamadega võrreldes ajalise eelise, mis ohustas konkurentsi turul. Taristumeetmetele antud võimaliku abi puhul on SGF ja Klanowski arvamusel, et osa meetmetest (nimelt julgestustarade rahastamine, valgustus ja instrumentaalmaandumissüsteem) tuleb lugeda tegevusabiks. Peale selle märkis SGF, et kõnealused meetmed ei vasta raamatupidamisarvestuse ja finantsaruandlusega seotud kriteeriumidele, mille kohus on kindlaks määranud Altmarki ([1]) kohtuasjas tehtud otsuses. Veel on SGF arvamusel, et meetmed ei lähtu selgelt määratletud üldist huvi pakkuvast eesmärgist. Lisaks ei ole taristu kasutamisel näha rahuldavat keskmise aja väljavaadet. Lõpuks märkis SGF, et isegi uue tasukorra raames ei ole juurdepääs uuele taristule ühtne ja mittediskrimineeriv, sest ainult Ryanairil on võimalik kriteeriume täita, et kõige madalamatest tasudest kasu saada.

— Taristuinvesteeringute rahastamine Lübecki linna ja Schleswig-Holsteini liidumaa toel: SGFi väitel arvutati tulevased investeeringud valede eelduste alusel ja olid seetõttu liialdatud. Lennujaam ei olnud mitte üksnes võimetu reisijate arvu suurendama, vaid ei suutnud SGFi arvates ka oma kahjumit vähendada. Põhja-Saksamaa lennunduskava aluseks võttes väitis SGF, et kõikidel Põhja-Saksamaa suurematel lennujaamadel (kaasa arvatud Hamburg) on piisav võimsus. Vähemalt aastani 2030 võimsuse puudujääki ei teki. Lisaks ei saa käsitleda investeeringuid, eelkõige instrumentaalmaandumissüsteemi, hüvitisena avaliku teenuse eest. SGFi väitel oli sellesse süsteemi tehtud investeeringu taga FLG majanduslik huvi, et oleks võimalik saavutada keskmise tähtaja majanduslikke eesmärke.

— Lübecki linnalt FLG-le antud osanikulaenude allutamine: SGF on arvamusel, et Lübecki lennujaam on raskustes ettevõtja ja see oli nii juba aastatel 2008/2009. Sellel taustal näeb SGF osanikulaenude allutamist olulise vahendina pankroti ärahoidmiseks. SGFi väitel moodustas osanikulaenude allutamine […] eurot.

([1]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

5.2. *VÕIMALIK RIIGIABI INFRATILILE*

5.2.1. ***FLG osade võõrandamine***

5.2.1.1. **Infratil**

(126) Infratil väitis, et FLG osad osteti hankemenetluse raames, mis hõlmas kogu liitu, oli avatud, läbipaistev ja mittediskrimineeriv. Lisaks vastab ostuhind asjaolusid arvestades 90 % FLG osade turuväärtusele. Seetõttu ei sisalda 2005. aasta osalusleping riigiabi elemente. Infratil lisas, et esitas parima pakkumuse, mille juures ei muuda midagi ka asjaolu, et Lübecki linn ja Infratil alustasid esialgse lepingu tingimuste muutmiseks teist läbirääkimisvooru.

5.2.1.2. **Ryanair**

(127) Ryanairi väitel toimus erastamine avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva hankemenetluse raames, mida tõendab Ernst & Youngi eksperdiaruanne. Ryanair rõhutas sellega seoses Ernst & Youngi mainet ja sõltumatust. Ryanairi väitel ei tulnud lennujaama sulgemine majanduslikel ja poliitilistel põhjustel kõne alla.

5.2.1.3. **Kaitseühing**

(128) FLG erastamisega seotud võimalikku riigiabi silmas pidades väljendas SGF suurt kahtlust ostuhinna kokkusobivuse suhtes siseturuga. Lisaks väitis ta, et leping sisaldab Lübecki linna tagatisi, mis on riigiabi seisukohast samuti olulised.

5.2.2. ***2009. aasta lisakokkulepe ja uued läbirääkimised müügioptsiooni üle – tulevase kahjumi, edasiste investeeringute ja muude kulude ülevõtmine***

5.2.2.1. **Infratil**

(129) Infratil selgitas, et 2009. aasta lisakokkulepet tuleb vaadelda 2005. aasta osaluslepingu ja planeeringu kehtestamise otsuse saamise tingimuse kontekstis. Kuna planeeringu kehtestamise otsust Schleswigi kohtu otsuse alusel lõpuks ei tehtud, teatas Infratil 2008. aastal oma soovist kasutada müügioptsiooni. Ainuke võimalus, kuidas Lübecki linn sai Infratili selles takistada, oli 2009. aasta lisakokkulepe.

(130) Infratil selgitas, et Lübecki linna valitud võimalus vastas turutingimustele. Kui Infratil oleks müügioptsiooni kasutanud, oleks Lübecki linn pidanud alates 31. detsembrist 2008 kandma kõik Lübecki lennujaama käitamisega seotud kulud ja kogu kahjumi. Lennujaama edasimüümine erainvestorile ei oleks lühikese aja jooksul võimalik olnud ning lennujaama sulgemist ei hakanud Lübecki linn üldmajanduslike kohustuste tõttu ja rahalistel põhjustel kaaluma. Infratili lahkumine oleks lisaks suure tõenäosusega viinud selleni, et Ryanair oleks oma teenuseid Lübecki lennujaamas piiranud või need lõpetanud. Seetõttu oleks FLG tegevuskahjum olnud Infratili sõnul suurem, kui ta oleks oma müügioptsiooni kasutanud.

(131) Infratil väitis, et vahe 2009. aasta lisakokkuleppe kohaselt müügioptsiooni eest makstud hinna ja 2009. aasta jaanuaris maksta tulnud müügioptsiooni hinna vahel tuleneb teenustest, milles pooled olid kokku leppinud. Lübecki linn oleks pidanud pärast lennujaama tagasivõtmist eraomandusest igal juhul katma kõik lisakulutused peale kahe, mis viib järelduseni, et 2009. aasta lisakokkulepe oli *majanduslikult* soodsaim otsus.

(132) Infratil väitis ka, et lisakulutused ei kujutanud endast Infratili jaoks eelist. Esiteks ei oleks Infratil pidanud üle võtma ka 2009. aasta kahjumit, kui ta oleks oma müügioptsiooni kasutanud. Teiseks ei saa Lübecki linna kohustust maksta intresse osanikulaenude eest 1. jaanuarist kuni 22. oktoobrini 2009 käsitleda majandusliku eelisena, sest Infratilil oleks olnud võimalik teenida müügioptsiooni kasutamisega 2009. aasta jaanuaris samasugust või isegi suuremat tulu. Hüpoteetilise stsenaariumi korral oleks Infratil kasutanud tulu olemasolevate võlgade tasumiseks, et intresse kokku hoida. Peale selle ei tekkinud Infratili jaoks eelist, sest ei olnud võimalik tugineda sellele, et Lübecki lennujaam teenib kiiresti kasumit, vaid pigem et ta kannab endiselt kahjumit.

(133) Infratil väitis, et müügioptsiooni kasutamine ei anna Infratilile võimalust lähteolukorda täielikult *ex quo ante* taastada, sest Infratil pidi teatud kahjumi (kinnitatud tegevuskahjumi ja tegeliku kahjumi vahe) kandma ilma hüvitiseta.

(134) Isegi kui komisjon peaks otsustama, et uued läbirääkimised müügioptsiooni üle kujutavad endast riigiabi, on see Infratili väitel siseturuga kokkusobiv. Kui komisjon peaks leidma, et Lübecki linn andis Infratilile FLG tegevuskahjumi ülevõtmisega 2009. aastal abi, siis väidab Infratil, et see on vaid hüvitis kahjumi eest, mis kaasneb üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega.

5.2.2.2. **Lübecki linn**

(135) Lübecki linn väitis, et kahjumi ülevõtmise kokkulepe oli kõige soodsam ja kõige väiksema riskiga alternatiiv. Seda õigustab eelkõige Lübecki linna õiguslik kohustus käitada lennujaama vastavalt lennutegevuslubade väljaandmise korra (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, edaspidi „LuftVZO“) § 45 lõikele 1. Lennujaama sulgemine ei tulnud seetõttu kõne alla. Peale selle oleks lennujaama sulgemiseks vaja läinud liiga palju aega ja vahendeid.

(136) Lübecki linn tuletas komisjonile meelde, et Lübecki linnal ega Infratilil ei olnud eelnevalt kogemusi lennujaama erastamisega. See võib viia teatud valearvestusteni, kuid siiski mitte järelduseni, et pooled tegutsesid vastuolus turumajanduse põhimõtetega. Veel väitis Lübecki linn, et Infratil oli seoses erastamisega ainuke pakkuja ja see nõrgendas Lübecki linna positsiooni läbirääkimistel.

5.2.2.3. **Kaitseühing**

(137) SGF väitis, et 2009. aasta lisakokkulepe kujutab endast uut abi ja sellega anti Infratilile eelis. Kuna abi ületab vähese tähtsusega abi lävendi, oleks tulnud sellest teatada, mida Saksamaa ei teinud.

(138) SGFi väitel sai Infratil 2009. aasta lisakokkuleppe kaudu ühetähenduslikult eelise. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisega seoses osutas SGF sellele, et kokkuleppe positiivset mõju piirkonnale ei tuleks arvesse võtta. Nimelt märkis SGF, et Lübecki lennujaamal puudusid kasumlikkusväljavaated. Ta lisas, et FLG-l oli 2008. aasta alguses võimalik pankrotti vältida ainult Infratili järeleandmiste alusel. SGF ei olnud arvamusel, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte on täidetud, sest ükski erainvestor ei oleks olnud valmis käitamist sellise kahjumiga jätkama, nagu näitab Infratili-poolne müügioptsiooni kasutamine.

(139) Lennujaama sulgemisega seoses väitis SGF, et Hamburgil on piisavalt võimsust tagada käitamine ilma Lübeckit võimsusreservina kasutamata. Lisaks oli FLG võtnud SGFi väitel aluseks liiga suured sulgemiskulud. Tabel 5 oleks realistlikum, ehkki see võib SGFi väitel sisaldada ikka veel liiga suuri summasid.

Tabel 5

Lübecki lennujaama sulgemiskulud kaitseühingu esitatud andmetel

Kulud	Tuhandetes eurodes
Pankrotihalduri kulud	[…]
Uus kahjum tegevuse ajutise jätkamise tõttu aastateni 2010/2011	[…]
Sotsiaalkava	[…]
Toetuste tagasimaksmine	[…]
Audiitori kulud	[…]

(140) SGF väljendab ka kahtlust väidetava kohustuse suhtes käitada lennujaama avaliku teenuse raames, sest lennujaama käitamise luba ei too automaatselt kaasa üldist majandushuvi pakkuvat teenust. Selline luba on võimalik ka tagasi võtta.

5.2.2.4. **Ryanair**

(141) Ryanair väitis, et müügioptsiooni eest 2005. ja 2009. aastal kokkulepitud hindade ja Lübecki linna poolt müügioptsiooni eest tegelikult makstud hinna vahe tuleneb mitmest tegurist, näiteks osa hinnakõikumisest. 2005. aastal valitsenud majanduslikud tingimused olid tunduvalt soodsamad kui 2009. aastal, mis võib olla hinnavahe põhjus.

5.3. *VÕIMALIK RIIGIABI RYANAIRILE*

5.3.1. ***2000. aasta kokkulepe***

5.3.1.1. **Ryanair**

(142) Ryanair väitis, et Lübecki linnaga sõlmiti leping majanduslikel kaalutlustel. Lübecki lennujaama peeti toimimisvõimeliseks teise järgu lennujaamaks Hamburgi lennujaama ja Lübecki enda kõrval väärtusliku kultuurilise sihtkohana. Lisaks hakati Lübecki lennujaamas osutama teenuseid, et kulusid madalal hoida ja analüüsida demograafilisi struktuure, tegemaks kindlaks, kas teeninduspiirkond uue lennujaama ümber on piisavalt suur. Ryanair ei suutnud küll esitada äriplaani, et põhjendada veenvalt Lübecki lennujaamas tegevuse alustamise ajendeid, kuid ta rõhutas, et selline äriplaan ei ole turutingimustes tegutseva erainvestori jaoks põhimõtteliselt vajalik. Ryanair selgitas, et tema teenused Lübecki lennujaamas lõpetati majanduslikel põhjustel, milleks oli muu hulgas kulude kasv ja (majanduskriisi tõttu) eeldatust väiksemaks kujunenud kasum.

(143) Ryanair väitis, et piirkondlike lennujaamade turupositsioon liidus on keeruline. Seetõttu tuleb arvesse võtta lennujaama tulusid nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tegevusest, mida nimetatakse ka ühe kassa meetodiks. Kuna lepingud Ryanairiga eeldavad üldjuhul suurt reisijate arvu, aitavad sellised ärisuhted sageli parandada lennujaamade äratuntavust ja tõmmata ligi teisi lennuettevõtjaid, jaemüüjaid ja muid teenuseosutajaid. Lisaks on Ryanairi sõnul olemas selged tõendid, et suurem reisijate arv suurendab lennundusega mitteseotud tegevusest saadavat tulu. Selle tõenduseks esitas Ryanair järgmise tabeli.

Tabel 6

Lennundusega mitteseotud tegevusest saadud tulu valitud lennujaamade kogutulust protsentides

Miljonites naeltes	2010/2011 (%)
Bournemouth	[…]
Liverpool	[…]
Leeds Bradford	[…]
Humberside	[…]
Doncaster Sheffield	[…]
Exeter	[…]
Bristol	[…]
Luton	[…]
Manchester	[…]
Belfast International	[…]

Miljonites naeltes	2010/2011 (%)
East Midlands	[…]
Newcastle	[…]
Birmingham	[…]
Glasgow	[…]
Cardiff	[…]
Stansted	[…]
Edinburgh	[…]
Aberdeen	[…]
Southampton	[…]
Keskmine	[…]

Allikas: Ühendkuningriigi lennujaamade tulemusnäitaja.

(144) Ryanair väitis sellega seoses, et iga äripakkumus kujutab endast turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte taustal üldjuhul olemasoleva olukorra paranemist senikaua, kuni eeldatav piirtulu ületab piirkulu. Lisaks tuleb Ryanairi väitel arvesse võtta, et ta on teiste lennuettevõtjatega võrreldes tänu enda ärimudelile ja tegevuse tõhususele oma vajadusi suuresti kahandanud.

(145) Et tõendada paremini oma 2000. aasta kokkuleppe järgimise kokkusobivust turunõuetega, võrdles Ryanair Lübecki lennujaama lennujaamadega, mis on sarnases olukorras ja sarnase suurusega. Võrdluslennujaamad on Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes ja Prestwick. Ryanairi võrdluslennujaamadele makstud tasude võrdlus näitas, et Ryanairi Lübecki lennujaamale makstud tasud olid üldjuhul nii reisija kui ka teenindatud lennuki kohta võrdluslennujaamade keskmisest kõrgemad. Ryanair soovitas tungivalt, et kui komisjon hindab seda, kas 2000. aasta kokkuleppega järgitakse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, siis võtaks ta võrdlusanalüüsi rohkem arvesse kui tasuvusanalüüsi.

(146) Oxera arvutab oma aruandes välja 2000. aasta kokkuleppe nüüdispuhasväärtuse. Selle aruande kohaselt on positiivne nüüdispuhasväärtus […] eurot. Oxera tegi selle arvutuse jaoks mitu tundlikkuskontrolli.

5.3.1.2. **Air Berlin**

(147) Air Berlin leidis, et Ryanairi pakutavad lennuühendused Lübecki lennujaamast konkureerivad otseselt nendega, mida pakub Air Berlin Hamburgi lennujaamast. See puudutab eelkõige selliseid sihtkohti nagu London, Milano ja Barcelona, kuhu teevad lende mõlemad lennuettevõtjad.

(148) Sellega seoses väitis Air Berlin, et Ryanairi turundusstrateegia eesmärk oli meelitada potentsiaalsed kliendid muu hulgas Air Berlini juurest üle. Ryanairi madalate hindade tõttu läksid kliendid Hamburgi lennujaamast üle Lübeckisse. Air Berlini väitel kandis ta riigiabi tõttu märkimisväärset majanduslikku kahjumit. Air Berlin pidi Ryanairi paralleelse pakkumuse tõttu mõne lennuliini Lübecki lennujaamas sulgema. Lisaks väitis Air Berlin, et Hamburgi lennujaamast uutesse sihtlennujaamadesse lendama hakata on keeruline senikaua, kuni Ryanair pakub Lübecki lennujaamast sarnaseid sihtkohti ülimalt madala hinnaga.

(149) Et toetada oma väiteid Ryanairi ebaõiglaselt väikeste tasude ning Lübecki ja Hamburgi vahelise konkurentsi kohta, nimetas Air Berlin ka Lübecki lennujaama kuuepäevast sulgemist alates 19. aprillist 2004. Selle sulgemise ajal tuli Ryanairil oma lennud Lübecki lennujaamast Hamburgi lennujaama üle viia. Hamburgi lennujaama suuremate lennujaamatasude tõttu esitas Ryanair FLG-le lisakulude kohta arve summas […] eurot. See tõendab Air Berlini väitel, et Ryanair sai tervelt kuue päeva jooksul Hamburgi lennujaama teenindavate lennuettevõtjate ees […] euro suuruse eelise.

(150) Veel esitas Air Berlin oma väite toetamiseks tabeli andmetega reisijate ja lendude kohta enne (kuni 1999. aastani) ja pärast (alates 2000. aastast) seda, kui Ryanair Lübecki lennujaamas tegevust alustas.

Tabel 7

Reisijate ja lendude arv (Air Berlini esitatud tabel)

	Reisijate (isikute) arv	Lennukite liikumine
1997	34 132	[…]
1998	60 520	[…]
1999	48 522	[…]
2000	142 586	[…]
2001	192 726	[…]
2002	244 684	[…]
2003	514 472	[…]

(151) Tabeli 7 kohaselt kasvas reisijate arv tunduvalt 2000. aastal, kui Ryanair lennujaamas tegevust alustas. Air Berlin väitis, et 97 % reisijatest moodustasid Ryanairi reisijad. Sellega on siiski vastuolus FLG kahjum, mis tekkis enne (kuni 1999. aastani) ja pärast (alates 2000. aastast) seda, kui Ryanair Lübecki lennujaamas tegevust alustas.

Tabel 8

FLG kahjum (Air Berlini esitatud tabel)

FLG	Kahjum (eurodes)
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
Kokku	**[…]**

(152) Tabeli 7 ja tabeli 8 alusel väitis Air Berlin seega, et reisijate arv aastatel 2002–2003 küll peaaegu kahekordistus, kuid kahjum kasvas sel ajavahemikul üle […] euro. Edasi selgitas Air Berlin, et FLG pakkus Ryanairile eritingimusi, allahindlusi, hüvitisi ja muid makseid. Ryanairi makstud tasud Lübecki lennujaamale olid tollal kehtinud tasukorras sisalduvatest tasudest väiksemad. Lisaks kasutas Ryanair Air Berlini väitel turunduskulusid sõltumatute turundusteenuste osutamiseks. Air Berlini arvates ei tundu Ryanairi turundusteenustest saadud eelised olevat seotud Ryanairi tegelike turunduskuludega.

(153) Seetõttu on Air Berlin seisukohal, et FLG ja Ryanairi vahelise 2000. aasta kokkuleppega ei täidetud turumajanduslikke nõudeid. Air Berlini väitel käitatakse Lübecki lennujaama regionaalpoliitilistel kaalutlustel, mitte aga kasumlikkuse eesmärgil.

(154) Air Berlini seisukoha järgi on Ryanairi eelistingimuste olemasolu Lübeckis ja lennujaama tingimuslikku erastamist vaevu võimalik üksteisest eraldada. Air Berlin ei pea osaluslepingut Infratiliga tõendiks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttest kinnipidamise kohta, sest asjasse on segatud müügioptsioon. Pigem on Air Berlin seisukohal, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks 2005. aastal algatanud lennujaamaga seoses uue hanke.

(155) Veel märkis Air Berlin, et Ryanairiga sõlmitud kokkulepe on seostatav Saksamaaga. FLG põhikirja kohaselt peab nõukogu lennujaama kasutamisest tekkivad tasud heaks kiitma (põhikirja § 12). Nõukogu kuuest liikmest neli valib Lübecki linn. Air Berlin järeldas sellest, et Lübecki linna on võimalik vastutusele võtta. Air Berlin arvates tõendavad FLG juhtivtöötajate teatud ütlused ka seda, et kõnealune kokkulepe on võimalik seostada Lübecki linnaga.

5.3.1.3. **Infratil**

(156) Ryanairile antud võimaliku riigiabi kohta väitis Infratil, et 2000. aasta kokkulepe oli majanduslikult otstarbekas, lennujaama arengu jaoks suure tähtsusega ja turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega täielikult kooskõlas. Samuti on Infratil arvamusel, et 2000. aasta kokkulepe ja selle täitmine ei ole seostatav Lübecki linna ega muude riigiasutustega. Lübecki linn ega nõukogu ei andnud korraldusi ega juhiseid 2000. aasta kokkuleppe vastuvõtmiseks ja ka ei kontrollinud seda vastuvõtmist.

5.3.1.4. **Saksamaa Lennuettevõtjate Ühendus**

(157) BDF on seisukohal, et tingimused, mille Ryanair FLG-lt sai, ei olnud siseturuga kokkusobivad, sest nendega ei täidetud läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise nõudeid ega nähtud ette karistusi juhuks, kui Ryanair ei täida oma lepingulisi kohustusi vastavalt 2000. aasta kokkuleppele.

(158) BDFi väitel põhjustavad kehtivate tasukordade diskrimineerivad erandid teatud lennuettevõtja kasuks suuri konkurentsimoonutusi ja reisijate subsideeritud ümberjagamist linnastu piires, mis ei ole majanduse kui terviku huvides. Lisaks märkis BDF, et meetmest tuleb komisjonile teatada, kui ei ole võimalik välistada, et meede sisaldab riigiabi. BDF leidis, et teatud tingimustel on õiguslikult võimalik Saksa lennujaam käitaja taotlusel sulgeda.

5.3.2. ***2010. aasta kokkulepped***

5.3.2.1. **Flughafen Lübeck GmbH**

(159) FLG väitis, et meede ei ole seostatav Saksamaaga, sest 2010. aasta kokkulepped sõlmis FLG läbirääkimiste teel iseseisvalt.

5.3.2.2. **Ryanair**

(160) Ryanair väitis, et 2010. aasta kokkulepped ei ole seostatavad riigiga.

(161) Ryanairiga sõlmitud lisakokkulepete nr 1 ja nr 2 puhul on tegemist pelgalt lühikeste lisakokkulepetega, millega pikendati kehtivate kokkulepete kestust Ryanairi 2000. aasta kokkuleppe alusel. Ainuke uus element on turutingimustel peetud läbirääkimiste tulemusena kokkulepitud muudatus turundustoetuse kohta lisakokkuleppes nr 1. Ryanair selgitas seetõttu, et mõlema lisakokkuleppe mõju on kirjeldatud Ryanairi märkustes 2000. aasta kokkuleppe kohta.

(162) Ryanair esitas Oxera aruande, ([1]) kus uuriti lisakokkulepete nr 1 ja nr 2 eeldatavat kasumlikkust 2009. aasta äriplaani alusel, ([2]) mille Lübecki lennujaam koostas enne lisakokkulepete nr 1 ja nr 2 allkirjastamist. Aruandest nähtub, et mõlema lisakokkuleppe sõlmimise hetkel lähtuti realistlike eelduste alusel sellest, et need on piisavalt

([1]) Oxera aruanne „Economic MEOP assessment: Lübeck airport“, 6. veebruar 2015.
([2]) 21. detsembri 2009. aasta äriplaan „Takeoff Konzept“, vt http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf.

tasuvad. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana tegutsev lennujaam oleks pakkunud sarnaseid tingimusi. Oxera väitel peaks see paika ka siis, kui 2010. aasta turundusteenuste kokkulepet võetaks arvesse koos 2010. aasta märtsi ja oktoobri lisakokkulepetega. Hindamisse lisati seetõttu Lübecki lennujaama turunduskulud.

5.3.2.3. **Air Berlin**

(163) Air Berlin rõhutas, et 2010. aastal allkirjastati kolm kokkulepet: lisakokkulepe nr 1, lisakokkulepe nr 2 ja 2010. aasta turundusteenuste kokkulepe. Komisjon peaks hindamise käigus arvesse võtma kõiki 2010. aasta kokkuleppeid.

5.4. *LENNUKITE JÄÄTÕRJETASUD LENNUJAAMAS*

RYANAIR JA WIZZ AIR

(164) Ryanair ja Wizz Air väitsid, et vastavalt Stardust Marine'i kohtuasjas ([1]) tehtud otsusele ei ole kogu riigiabi, mida Lübecki lennujaam väidetavalt Wizz Airile ja teistele lennuettevõtjatele andis, seostatav Saksa riigiga. Wizz Air väitis, et Lübecki linn oli kõnealusel ajahetkel küll lennujaama ainuomanik, kuid sellest ei piisa riigiga seostatavuse tõendamiseks. Wizz Air väidab, et Saksamaaga seostatavuse puudumine on veelgi ilmselgem ajal, mil Infratilile kuulus 90 % FLG osadest.

(165) Ryanair ja Wizz Air väitsid, et need tasud ja võimalikud allahindlused moodustavad tähtsusetu osa lennuettevõtja lennujaamakuludest. Ryanairi väitel ei ole võimalik hinnata neid tasusid üksteisest eraldi, sest jäätõrje jaemüügiturgu ei ole olemas. Jäätõrje allahindluse tasakaalustaks suure tõenäosusega ärikasum, mille lennujaam mujal läbirääkimistel kokku lepiks. Ryanair tsiteeris Charleroi kohtuotsust, milles kinnitatakse: „Erainvestori kriteeriumi kohaldamisel on oluline käsitelda äritehingut tervikuna“ ([2]).

(166) Lõpuks väitsid Ryanair ja Wizzair, et Lübecki lennujaama jäätõrjevahendite hinna puhul on tegemist avalike ja eralennuväljade tavahinnaga.

6. **SAKSAMAA MÄRKUSED HUVITATUD ISIKUTE VASTUSTE KOHTA**

6.1. *MÄRKUSED RYANAIRI VASTUSTE KOHTA*

(167) Saksamaa väitel näitavad Ryanairi vastused, et FLG tegutses vastavalt turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

(168) Saksamaa osutas eelkõige Ryanairi lähenemise kasutoovusele, mis tõendab tasuvusanalüüsi ja võrdlusanalüüsi põhjal kokkuleppe kokkusobivust turuga.

(169) Saksamaa väitel ei ole lisakokkulepped nr 1 ja nr 2 kõnealuse uurimise seisukohalt olulised. Esiteks ei ole 2010. aasta märtsi ja oktoobri lisakokkulepped seostatavad riigiga, sest FLG pidas nende üle läbirääkimisi ja sõlmis need iseseisvalt ilma Lübecki linna osaluseta. Teiseks juhtis Saksamaa seoses lisakokkuleppega nr 2 tähelepanu sellele, et see kujutab endast ainult esialgse kokkuleppe laiendust ja seega väheolulist muudatust. Seetõttu kehtivad kõik 2000. aasta kokkulepet puudutavad kaalutlused ka lisakokkulepete kohta.

(170) Saksamaa selgitas, et ei mõista, miks peaks 2010. aasta turundusteenuste kokkulepe olema käesoleva uurimise ese, sest see ei hõlma avalikku raha. Turundusteenuste kokkuleppes kindlaksmääratud kulud kattis IHK Lübeck. Lisaks märkis Saksamaa, et turundusteenuste kokkulepet võib pidada turutingimustega kokkusobivaks. Seda toetab tähelepanek, et FLG pidi tasuma väiksemaid kulusid kui teised sarnaste lepingutega lennujaamad. Lisaks tugines Lübecki lennujaamaga sõlmitud turundusteenuste kokkulepe Ryanairi lubadusele laiendada lennuühenduste pakkumist kahe sihtkoha võrra.

([1]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohtu otsus, 17. detsember 2008, Ryanair *vs.* komisjon (Charleroi), T-196/04 ECLI:EU:T:2008:585.

(171) Veel üks punkt, millele tuleb Saksamaa väitel tähelepanu pöörata, on Lübecki lennujaama ülesanne Hamburgi lennujaama võimsusreservina ja Põhja-Saksamaa elanike jaoks vajaliku taristuna.

6.2. *MÄRKUSED SGFI VASTUSTE KOHTA*

(172) Saksamaa märkis, et SGF ei ole huvitatud isik Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 ja määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punkti h tähenduses ja seega ei ole tal õigust märkusi esitada. SGFi liikmetel on lihtsalt lennujaama vahetus läheduses kinnistud ja nad tahtsid seetõttu vabaneda lennujaama käitamisel tajutavast ebamugavusest. Sellist eesmärki tuleb taotleda siiski riiklike õiguskaitsevahendite kaudu.

(173) Edasi väitis Saksamaa, et SGFi vastused ei ole sisuliselt korrektsed. Esiteks ei nõustu Saksamaa SGFi väitega, et Lübecki lennujaam ei osuta üldhuviteenust. SGF väitis, et lennujaama käitamine teenib üldhuvi ainult sedavõrd, kuivõrd see puudutab üldlennundusega seotud huvi. Saksamaa väidab vastu, et Lübecki lennujaam peab taristuga seotud üldhuviteenuse ja Hamburgi lennujaama võimsusreservina toimimise tõttu täitma käitamiskohustust. See ülesanne on ametlikult kehtestatud Põhja-Saksamaa lennunduskavas.

(174) Rendilepinguga seoses kordas Saksamaa oma arvamust, et FLG ei saanud eelist ei 2005. aasta lõpuni kehtinud vana rendilepingu ega alates 2006. aastast kehtinud uue rendilepingu alusel.

(175) Seejärel esitas Saksamaa märkused SGFi vastuste kohta seoses taristuinvesteeringutega. Saksamaa väitis, et planeeringu kehtestamise otsus on vaid haldusakt, mille võib anda tagasiulatuvalt, mis ei ole rahastamise heakskiitmise tingimus ega mõjuta konkurentsi. Lisaks ei nõustu Saksamaa sellega, et SGF liigitas investeeringud korrashoiumeetmeteks, mitte lennujaama toimimise parandamise meetmeteks. Meetmed olid Saksamaa väitel vajalikud riiklike ja rahvusvaheliste eeskirjade täitmiseks. Asjaolu, et Ryanair kasutab lennujaama kõige rohkem, ei vii Saksamaa arvates järelduseni, et tegemist on soodustustega.

(176) Lübecki lennujaama keskmise aja väljavaadete kohta tehtud SGFi arvutuste kohta märkis Saksamaa, et esitatud vastused ei ole korrektsed. Saksamaa väidab, et investeeringu tegemise hetkel olid olemas tõendatud ja optimistlikud keskmise aja väljavaated, nagu tunnistas ka komisjon 2007. aasta algatamisotsuses.

(177) Lisaks esitas Saksamaa märkused SGFi väite kohta, et FLG oli raskustes ettevõtja. Saksamaa peab ebaoluliseks kõiki SGFi väiteid, mis põhinevad raskustes olevate ettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevatel suunistel. Saksamaa väitel ei ole need suunised kohaldatavad, sest ennekõike ei kujuta tehtud maksed endast riigiabi. Makseid ei ole kunagi liigitatud päästmis- või ümberkorraldamisabiks või neid tuleks selleks liigitada teiste suuniste alusel.

(178) Saksamaa vaidlustab SGFi väite, mille kohaselt olevat Lübecki linn väitnud, et lennujaama sulgemine ei ole võimalik ja et ta ei võta seda võimalust arvesse. Saksamaa väitel kaalus Lübecki linn seda võimalust, kuid otsustas siiski selle vastu, sest arvutustest selgus, et see ei oleks olnud majanduslikult kõige arukam lahendus. Lisaks selgitab Saksamaa, et LuftVZO § 45 lõike 1 kohaselt ei ole lennujaama *ad hoc* sulgemine võimalik. Lennujaamad tegutsevad üldistes huvides ja peavad täitma käitamiskohustust. Lennujaama sulgemiseks oleks seetõttu tulnud sellelt pärast pikalevenivat kohtumenetlust kasutusluba ära võtta. Saksamaa märgib, et loa äravõtmine on välistatud, kui pädev ametiasutus on seisukohal, et avalik huvi lennujaama tegevuse jätkamise suhtes kaalub selle üles. Lennujaama sulgemise katse oleks olnud seega võimalik, aga kindlasti raske, pikaleveniv ja seega kulukas. See oli nii näiteks Berliini Tempelhofi lennujaama sulgemisel. Saksamaa oli seetõttu seisukohal, et otsus lennujaama mitte sulgeda ja seda selle asemel laiendada ja investeerida erainvestori leidmise eesmärgil taristusse oli majanduslikust seisukohast arukam lahendus. Tagantjärele vaadates on see tõeks osutunud, kuna erainvestor leitigi.

6.3. *MÄRKUSED AIR BERLINI VASTUSTE KOHTA*

(179) Saksamaa väitel oleks Air Berlin saanud Ryanairiga samad eelised, kui täidetud oleksid olnud samad kriteeriumid reisijate arvu ja lendude sageduse kohta. Selle asemel lükkas Air Berlin tagasi kõik pakkumised pidada FLGga läbirääkimisi, sest tal ei olnud kunagi kavatsust Lübecki lennujaama teenindada. Seevastu ei vaidlustanud Air

Berlin kunagi tingimusi, mille alusel Ryanair Hamburgi lennujaama teenindab. Lisaks kaebas mitu lennuettevõtjat (sealhulgas komisjonile) selle üle, et Air Berlin on kasu saanud Araabia Ühendemiraatide antud ulatuslikust riigiabist. Air Berlin ei saa seega esitada ennast oma tähtsaima konkurendi Ryanairi ohvrina.

(180) Saksamaa ei nõustunud ka Air Berlini märkustega Lübecki lennujaama ja Hamburgi lennujaama vahelise konkurentsi kohta. Saksamaa võtab aluseks eelkõige asjaolu, et Hamburgil oli 2000. aastal Ryanairiga kokkuleppe allkirjastamise ajahetkel 70 korda rohkem reisijaid kui Lübecki lennujaamal. Teiste lennujaamade kaebuste puudumine näitab, et kahe lennujaama vahel ei olnud konkurentsi. Lisaks osutas Saksamaa sellele, et Hamburgi lennujaam ja Rostocki lennujaam 2008. aastal kasvasid, samal ajal kui Lübecki lennujaama reisijate arv vähenes 10 %.

(181) Veel lükkas Saksamaa tagasi Air Berlini väite, et Ryanairil oli majanduslik eelis. Saksamaa väitis, et Air Berlin võttis aluseks ebatäpsed arvutused ja et ainuke asjakohane kontroll turuga kokkusobivuse hindamisel on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte. Saksamaa leiab, et kokkulepetes Ryanairiga järgiti turunõudeid, sest lennujaama pikaajalised väljavaated olid 2000. aastal soodsad.

6.4. *MÄRKUSED BDFI VASTUSTE KOHTA*

(182) Saksamaa märkis, et Air Berlin on BDFi liige, mis tingib tihedad sidemed ja sisuliselt sarnased vastused. Saksamaa ei jaganud seisukohta, et FLG tekitas ülimalt madalate hindade kaudu kunstlikult suurema nõudluse ja kaldus ühe lennuettevõtja huvides diskrimineerival viisil tasukorrast kõrvale. Saksamaa väitel ei olnud FLG-l mingit põhjust nõudluse suurendamiseks erinevaid lennuettevõtjaid diskrimineerida. Pigem oleks suurem lennuettevõtjate arv Lübecki lennujaamas tähendanud elavamat äritegevust. Saksamaa väidab seetõttu, et igal lennuettevõtjal oleks olnud võimalik sõlmida leping Lübecki lennujaamaga sarnastel tingimustel, kui ta oleks esitanud Ryanairi pakkumusega võrreldava pakkumuse.

7. **HINDAMINE**

7.1. *SISSEJUHATUS*

(183) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 nimetatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Meede kujutab endast seega riigiabi ainult juhul, kui täidetud on kõik järgmised tingimused:

— abisaaja on ettevõtja;

— meede annab talle eelise;

— meede antakse riigi ressurssidest;

— eelis on valikuline;

— meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ning võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(184) Järelikult tuleb kontrollida, kas need tingimused on erinevate kõnealuste meetmete puhul täidetud. Need meetmed on:

— võimalik riigiabi FLG-le,

— võimalik riigiabi Infratilile,

— võimalik riigiabi Ryanairile ja

— lennukite jäätõrjetasud lennujaamas.

(185) Kõigepealt uurib komisjon FLG-le antud võimaliku riigiabiga seoses, kas FLG kui võimaliku riigiabi saaja on endiselt olemas ja kui ei, siis kas tema majandustegevust jätkati. Komisjon peab lisaks uurima, kas FLG-le antud võimaliku riigiabiga seotud võimaliku eelise oleks saanud anda edasi tema õigusjärglasele, st kas tegemist oli majandusliku järjepidevusega.

(186) Mis puudutab Ryanairile antud võimalikku riigiabi, siis uurib komisjon eranditult 2000. aasta lepingut. Käesoleva otsuse tegemise ajal ei ole komisjonil piisavalt teavet kontrollimaks, kas hiljem, eelkõige 2010. aastal sõlmitud lepingud, kujutavad endast Ryanairile antud riigiabi. Seetõttu teeb ta nende lepingute kohta eraldi otsuse.

7.2. *VÕIMALIK RIIGIABI FLG-LE*

7.2.1. ***Võimaliku riigiabi saaja***

(187) Komisjon algatas seoses FLG-le antud võimaliku riigiabiga ametliku uurimismenetluse. 2013. aasta jaanuaris müüdi aga osa FLG varadest Yasminale. FLG ühendati Lübecki linnaga, nii et FLGd juriidilise isikuna enam ei eksisteeri. 2014. aastal teatas Yasmina maksejõuetusest ja 2014. aasta aprillis algatati pankrotimenetlus. 2014. aasta augustis võttis Yasmina varad üle PuRen.

(188) Kui komisjon teeb negatiivse otsuse, millega ta annab seoses Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitega 107 ja 108 korralduse ettevõtjale antud siseturuga kokkusobimatu abi sisse nõuda, võib abi tagasimaksmise kohustus laieneda teisele ettevõtjale, kellele asjaomase abi saaja on üle andnud või müünud osa oma varadest või kõik varad, kui üleandmise või müügi kujundamise viisist nähtub, et mõlema ettevõtja vahel on majanduslik järjepidevus.

(189) Kui komisjon peaks leidma, et FLG sai siseturuga kokkusobimatut abi, mis tuleb sisse nõuda, peaks ta uurima, kes sai abist kasu ja millisele ettevõttele tagasimaksekohustust kohaldada. Kui ei ole teist ettevõtjat, kellele tagasimaksekohustust laiendada saaks, ei pea komisjon uurima, kas tegemist on FLG-le antud abiga. Komisjon peab seetõttu asjakohaseks uurida esmalt, kas FLG ja Yasmina vahel oli majanduslik järjepidevus, kas tagasimaksekohustust on võimalik Yasminale laiendada (vt punkt 7.2.2) ja kas PuRen võis Yasmina varade ostjana abist kasu saada (vt punkt 7.2.3). Seejärel uurib komisjon, kas tegeletakse endiselt majandustegevusega, mida abi võis soodustada (vt punkt 7.2.4). Küsimust, kas meetmed hõlmavad FLG-le antud riigiabi ja kui hõlmavad, siis kas see abi on siseturuga kokkusobiv, tuleb uurida ainult juhul, kui on võimalik välja selgitada abi saaja, st kui FLG ja Yasmina või PuReni vahel oli majanduslik järjepidevus või abi soodustas majandustegevust ennast, st Lübecki lennujaama käitamist.

7.2.2. ***Majanduslik järjepidevus FLG ja Yasmina vahel***

(190) Oma otsuses lennuettevõtja Alitalia varade müügi kohta ([1]) oli komisjon seisukohal, et kui varad omandatakse turuhinnaga ning esialgse ja uue ettevõtja vahel ei ole majanduslikku järjepidevust, ei saa eeldada, et uus ettevõtja sai kasu konkurentsieelisest, mis anti esialgsele ettevõtjale riigiabi kaudu.

(191) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ([2]) uuritakse esialgse ja uue ettevõtja vahelise majandusliku järjepidevuse olemasolu mitme teguri alusel. Kohus kinnitas neid tegureid kohtuasjas Ryanair *vs.* komisjon ([3]). Sealjuures ei ole tegemist ka kumulatiivsete tingimustega, mis peaksid igal juhul olema kõik täidetud ([4]). Kahe ettevõtja vahelise majandusliku järjepidevuse olemasolu uurimiseks võib kasutada järgmisi tegureid:

— müüdud varade maht (varad ja kohustused, töötajate töölejäämine, rühmitatud varad),

([1]) Komisjoni 12. novembri 2008. aasta otsus riigiabi N 510/2008 kohta – Itaalia – Alitalia varade müük (ELT C 46, 25.2.2009, lk 6).
([2]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 8. mai 2003, Itaalia ja SIM 2 Multimedia SpA *vs.* komisjon, C-328/99 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252; komisjoni 17. septembri 2008. aasta otsus riigiabi nr 321/2008, nr 322/2008 ja nr 323/2008 kohta – Kreeka – ettevõtja Olympic Airlines/Olympic Airways Services teatava vara müük (ELT C 18, 23.1.2010, lk 9); komisjoni 12. novembri 2008. otsus riigiabi nr 510/2008 kohta – Itaalia – Alitalia varade müük (ELT C 46, 25.2.2009, lk 6); komisjoni 4. aprilli 2012. aasta otsus riigiabi SA.34547 kohta – Prantsusmaa – Sernami kontserni vara üleandmine tema saneerimismenetluse käigus (ELT C 305, 10.10.2012, lk 5).
([3]) Kohtuotsus, Üldkohus, 28. märts 2012, Ryanair Ltd. *vs.* komisjon, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164.
([4]) Kohtuotsus, Üldkohus, 28. märts 2012, Ryanair Ltd. *vs.* komisjon, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, punkt 156.

— müügihind,

— ostja või ostjate andmed,

— müügiaeg (pärast esialgse hindamise algust, pärast ametliku uurimismenetluse algatamist või pärast lõplikku otsust) ja

— tehingu majanduslik loogika.

7.2.2.1. **Müüdud varade maht**

(192) Komisjon märgib kõigepealt, et müüja varade täielik ülevõtmine viitab põhimõtteliselt müüja ja ostja vahelisele majanduslikule järjepidevusele. Järjepidevusega ei pruugi aga tegemist olla, kui üldhinnangust nähtub, et müügimaht jäetakse turu otsustada. Kui müügimaht määratakse näiteks kindlaks avatud, läbipaistva, mittediskrimineeriva ja tingimusteta hankemenetlusega, võib see rääkida majandusliku järjepidevuse olemasolu vastu. Sel juhul peaks pakkujatel olema võimalik vabalt otsustada, kas nad soovivad esitada pakkumuse üksikvarade, varade rühma või kõikide varade kohta, nad ei tohiks olla kohustatud võtma müüjalt üle sõlmitud lepinguid ja nad peaksid saama vabalt valida, kas nad võtavad üle kõik müüja töövõtjad, mõne neist või mitte ühtegi.

(193) Komisjon leiab, et FLG varade müügi kohta avaldatud hanketeates määrati kindlaks, et pakkujad ostavad 90 % FLG osadest või saavad valida lennujaama käitamise ülevõtmiseks võrreldava majandusliku lahenduse. Niisiis oli pakkujatel võimalik esitada pakkumus FLG osade, varade või varade rühma kohta või seada eesmärgiks muu majanduslik lahendus, nt varade rentimine. Seda kinnitati teabebrošüüris, mis edastati kõikidele huvitatud pakkujatele enne oma huvist teatamist. Seega oli huvitatud pakkujatele selge, et neil on võimalik esitada pakkumusi osade, varade või varade rühmade ostmiseks. Esialgse pakkumuse esitanud viiest pakkujast kahel oli pakkumus varade ostuks ja ülejäänutel pakkumus osade ostuks. Siduva pakkumiseni jõudis kolm pakkujat, kelles kaks esitas pakkumuse varade ostuks ja üks pakkumuse osade ostuks. Yasmina valdusettevõtja 3Y pakkus varade rühma ülevõtmise eest kõrgeimat hinda. Kui võrrelda kõikide varade bilansilist koguväärtust ülevõetud varade väärtusega, siis võttis Yasmina Saksamaa andmetel üle ligikaudu […] % FLG varadest. Ülevõtmata jäetud varade hulka kuuluvad mh […].

(194) Komisjoni sõnul sõlmiti ülevõetud varade kohta Yasmina ja Lübecki linna vahel kaks rendilepingut. Üks neist oli seotud lennujaama taristu ja kinnistutega, mis olid enne müüki FLG ja Lübecki linna vahelise rendilepingu ese. Selle lepingu võttis üle Yasmina. Teine rendileping puudutas lennujaama ülejäänud varasid, mille Lübecki linn oli FLG ülevõtmisel temalt üle võtnud.

(195) Ühest küljest räägib asjaolu, et FLG võõrandati varade müügi teel ja et ostja ei omandanud enamikku varadest, majandusliku järjepidevuse olemasolu vastu. Kuna aga teisest küljest rentis Yasmina varad, mida ta Lübecki linnalt ei omandanud, oli tal hanke tulemusena ilmselt võimalik kasutada kõiki varasid. See räägib pigem majandusliku järjepidevuse olemasolu poolt.

(196) Töötajatega seoses oli müügilepingus ette nähtud, et Yasmina võtab nad üle vastavalt tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch (edaspidi „BGB“)) §-le 613a. BGB § 613a põhineb nõukogu direktiivil 2001/23/EÜ ([1]) ning hõlmab õigusi ja kohustusi ettevõtte üleminekul. Täpsemalt on §-s 613a kirjas: „Kui ettevõte või ettevõtte osa läheb õigustoimingu tulemusena üle teisele omanikule, lähevad uuele omanikule üle ka ülemineku kuupäeval kehtinud töösuhetest tulenevad õigused ja kohustused. Kui neile õigustele ja kohustustele laienevad kollektiivlepingu või ettevõttesisese kokkuleppe sätted, muutuvad need uue omaniku ja töötaja vahelise töösuhte osaks ning neid ei saa ühe aasta jooksul alates ülemineku kuupäevast muuta töötajale ebasoodsamaks“ ([2]). Lisaks peab senine tööandja või uus omanik teatama töötajatele, keda üleminek puudutab, sellest enne üleminekut kirjalikult ja igal töötajal on võimalik töösuhte üleminek kirjalikult vaidlustada.

([1]) Nõukogu 12. märtsi 2001. aasta direktiiv 2001/23/EÜ ettevõtjate, ettevõtete või nende osade üleminekul töötajate õigusi kaitsvate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 82, 22.3.2001, lk 16).

([2]) BGB, 18.8.1896, § 613a 242.

(197) Selle õigusnormi alusel teavitati töötajaid üleminekust ja võeti nad üle, kui nad seda ei vaidlustanud. FLG-l oli […] töötajat, kellest […] vaidlustasid oma töösuhte ülemineku. Need […] töötajad võttis töösuhtesse üle Lübecki linn.

(198) Varade üleandmisel ei nähtud ette õiguslikest kohustustest kaugemale ulatuvaid tingimusi, näiteks mis puudutab ülevõetavate töötajate arvu või kohustust võtta töötajad tööle tööõiguses sätestatud tavapärastest lepingulistest kohustustest erineval viisil.

(199) Ainuke töötajatega seotud lepinguline säte on viide kehtivale tööõigusele; pelgalt asjaolu, et üle võeti enamik töötajaid, ei tähenda tingimata majandusliku järjepidevuse olemasolu ([1]).

(200) Kuna Yasminal oli aga osa varade ostmise ja ülejäänud varadega seotud kahe rendilepingu kombineerimisena lõpuks võimalik kasutada kõiki varasid, mis olid varem olnud FLG omandis ja mida nimetatu kasutas, viitab müüdud varade maht kokkuvõttes pigem majandusliku järjepidevuse olemasolule.

7.2.2.2. **Müügihind**

(201) Majandusliku järjepidevuse vältimiseks tuleb varad müüa turuhinnaga, näiteks avatud, läbipaistva, mittediskrimineeriva ja tingimusteta hankemenetluse teel.

(202) Komisjon peab seega uurima, kas FLG varad müüdi avatud, läbipaistva, mittediskrimineeriva ja tingimusteta hankemenetluse teel pakkujale, kes oli tehingu toimumise kindlust arvesse võttes esitanud kõrgeima pakkumuse.

(203) Esiteks märgib komisjon, et kutse teatada oma huvist FLG varade vastu ei sisaldanud osavõtuõigusega pakkujatele piiranguid ja et võimalikke pakkujaid ei seotud mingite tingimustega. Igal huvilisel oli võimalik hankemenetluses pakkumus esitada. Lisaks tehti see kutse teatavaks *Euroopa Liidu Teataja* elektroonilises lisas avaldamise teel.

(204) Teiseks, mis puudutab läbipaistvuse põhimõtet, siis märgib komisjon, et pakkujatel oli üle kuu aja aega, et jõuda teabebrošüüri alusel, mida oli võimalik müüjalt küsida, otsusele huvist teatamise asjus. Seejärel oli neil võimalikel pakkujatel, kes olid huvist teatanud, umbes kolm nädalat aega, et edastatud teavet hoolsuskohustuse auditi raames ([2]) hinnata ja siis otsustada, kas nad soovivad esitada 15. oktoobriks 2012 esialgse pakkumuse. Kõikidel esialgse pakkumuse esitanud pakkujatel oli võimalik osaleda koos müüjaga teabeüritusel. Siduva pakkumuse esitamise tähtaeg oli 20. november 2012.

(205) Veel märgib komisjon, et müüja oli kriteeriumid, mille alusel majanduslikult soodsaim pakkumus välja valitakse, kindlaks määranud juba enne hanketeate avaldamist ja pakkujatele teatati need kriteeriumid juba menetluse alguses.

(206) Kolmandaks ei esinenud hankemenetluse üheski etapis pakkujate vahel diskrimineerimist. Kõik pakkujad said pakkumiseeskirjade ja -menetluste, pakkumuste esitamise tähtaegade ja FLG kohta sama teabe ja selgitused. Läbirääkimiste käigus ei pakutud ühelegi pakkujale ainuõigust. Viimases etapis esitasid kolm pakkujat siduvad pakkumused.

(207) Pärast siduvate pakkumuste hindamist enne menetluse algust kindlaksmääratud kriteeriumide alusel jõudis Lübecki linn järeldusele, et 3Y esitas majanduslikult parima pakkumuse. Seejärel tegi Lübecki linn linnanõukogule ettepaneku sõlmida müügileping. 29. novembril 2012 otsustas linnanõukogu Yasmina pakkumuse vastu võtta. Seepeale müüdi FLG varad jõustumisega alates 1. jaanuarist 2013 äriühingule 3Y, kes oli sel eesmärgil asutanud ettevõtja Yasmina.

([1]) Komisjoni 4. aprilli 2012 aasta otsus riigiabi SA.34547 kohta – Prantsusmaa – Sernami kontserni vara üleandmine tema saneerimismenetluse käigus (ELT C 305, 10.10.2012, lk 10).

([2]) Hoolsuskohustuse audit tähendab ettevõtja üksikasjalikku uurimist, mille korraldab üldjuhul ostja võimaliku koondumise, ülevõtmise, erastamise või võrreldava õigustehingu eesmärgil.

(208) Neljandaks on varade müügi hange tingimusvaba, kui võimalikul ostjal on põhimõtteline õigus omandada müüdavat vara ja kasutada seda enda tarbeks, olenemata sellest, kas ta tegutseb teatavas valdkonnas ([1]). Sellega seoses märgib komisjon, et FLG varade müügi kohta avaldatud hanketeates on öeldud, et ostja peaks lennujaama käitamist jätkama. Lisaks maksis edukas pakkuja Yasmina FLG varade omandamise eest lõpuks […] eurot. Peale selle sõlmis Yasmina kaks rendilepingut lennujaama taristu, kinnistute ja muude varade kohta, mis kuulusid Lübecki linna omandisse. Renditasu oli […] eurot aastas ühe rendilepingu ja […] eurot aastas teise rendilepingu raames. Samal ajal kohustus Lübecki linn andma Yasminale investeerimistoetust summas […] eurot, kui on täidetud teatud tingimused. FLG varade ostmine oli Yasmina jaoks otseselt seotud tulevase investeerimistoetusega. Kuna tulevane toetus oli ostuhinnast suurem, oli ostuhind negatiivne.

(209) Neid asjaolusid silmas pidades on komisjonil kahtlusi, kas hankemenetlus oli tingimusteta. Kui varade müük toimub tingimustega seotud hankemenetluse teel, ei saa lähtuda sellest, et tehing vastab hankemenetluse alusel turutingimustele. Komisjonil ei ole seetõttu võimalik teha lõplikku otsust küsimuse kohta, kas Yasmina maksis FLG varade eest turuhinda. Kui Yasmina maksis tõepoolest turuhinnast vähem, räägiks see majandusliku järjepidevuse olemasolu poolt.

7.2.2.3. **Ostja andmed**

(210) Ostja oli 3Y tütarettevõtja Yasmina. 3Y ainuosanik oli Saudi Araabia kodanik Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Yasmina oli eraettevõtja, mis ei olnud eelnevalt seotud Lübecki linna ega FLGga. Asjaolu, et Yasmina oli nii FLGst kui ka ametiasutustest sõltumatu, osutab majandusliku järjepidevuse puudumisele. Komisjon teeb seetõttu järelduse, et ostja andmed räägivad majandusliku järjepidevuse olemasolu vastu.

7.2.2.4. **Müügiaeg**

(211) Lübecki linn kavatses lennujaama erastada, enne kui komisjon uurimist alustas. Pärast seda, kui esimene erastamiskatse Infratiliga 2009. aastal ebaõnnestus, tegi Lübecki linn 2012. aastal teise katse ja võõrandas lennujaama Yasminale. Müük Yasminale toimus pärast 2007. ja 2012. aasta algatamisotsuseid, aga enne komisjoni lõplikku otsust. Asjaolu, et lennujaama müük on osa Lübecki linna pidevatest jõupingutustest lennujaama erastamiseks, tõendab, et tegemist ei ole sihipärase katsega vältida abi sissenõudmist. Seega räägib müügiaeg majandusliku järjepidevuse vastu.

(212) Kohus leiab, et majanduslik järjepidevus on olemas, kui esineb objektiivne asjaolu, „et ülekandmise eesmärk oli hoida kõrvale vaidlusaluse abi tagastamise kohustusest“ ([2]). Kuna selles asjas ei ole alates 2007. aastast, mil menetlus algatati, tehtud ühtegi komisjoni otsust Lübecki lennujaamale antud riigiabi olemasolu kohta, ei saa eeldada, et erastamisel sellist eesmärki taotleti. Lübecki linn seevastu on tegutsenud käesolevas asjas majanduslikult järjepidevalt, sest lennujaama erastamist kaaluti juba enne seda, kui komisjon hakkas käsitlema küsimust, kas Lübecki lennujaam võib olla saanud riigiabi ([3]).

(213) Lisaks on kohus leidnud, et majandusliku järjepidevusega võib olla tegemist siis, kui äriühing asutati pankrotis ettevõtja tegevuse osaliseks jätkamiseks ([4]). Siinsel juhul see siiski nii ei ole, sest Lübecki linn algatas ja viis lõpule FLG müügi Yasminale, ilma et FLG oleks olnud pankrotis. Komisjon teeb seetõttu järelduse, et müügiaeg räägib majandusliku järjepidevuse olemasolu vastu.

7.2.2.5. **Õigustehingu majanduslik loogika**

(214) Huvist teatamisel esitas Yasmina auahne äriplaani, mille kohaselt tuleb Lübecki lennujaam ümber kujundada moodsaks lennujaamaks, mis on ligitõmbav paljudele ettevõtjatele. Kava nägi ette ettevõtjate kohalemeelitamise koos moodsa kõrgtehnoloogilise äripargiga, kuhu kuuluvad kinod, pangad, kohvikud, restoranid ja eriliste katseradadega parklad, kardirada, liuväli, moebutiigid, butiikhotell, konverentsikeskus ning moekaupu pakkuvate

([1]) Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1, punkt 94).
([2]) Kohtuotsus, Üldkohus, 13. september 2010, Kreeka *vs.* komisjon, T-415/05, ECLI:EU:T:2010:386, punkt 146.
([3]) Samas. Euroopa Kohus on seisukohal, et majanduslik järjepidevusetus võib osutada finantsilisele järjepidevusele.
([4]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. detsember 2012, komisjon *vs.* Hispaania, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, punkt 106.

firmakaupluste ala. Lisaks oli ette nähtud ümberlaadimiskeskuse rajamine, et viia kokku maismaa-, vee- ja õhuvedu ja neid sel viisil paremaks muuta. Sellega seoses oli kavas luua ka ladustamisvõimalused, pikendada stardi- ja maandumisrada ja rajada hooldustaristu. Veel kaaluti teatud muudatusi olemasolevas äriplaanis, nt odavat kütust väikelennukite jaoks, lennule registreerimise iseteenindust, fikseeritud põhioperatsioonidega (FBO) seotud teenindust VIP-reisijatele ning lennujaama reklaamimist lennusõude ja -näituste korraldamiskohana. Samal ajal oli kavas jätkata Lübecki lennujaamas tšarter- ja liinilendude pakkumise kaudu tavapärast lennutegevust. Ettevaatavalt kaaludes pidi Lübecki lennujaam jääma lennujaamaks, kuid saama uue äriplaani.

(215) Komisjon leiab, et ehkki Yasmina äriplaan erineb FLG tegevusest, soovis ta siiski pakkuda FLGga sarnaseid lennuteenuseid. See räägib pigem majandusliku järjepidevuse olemasolu poolt. Asjaolu, et Yasminal oli lõpuks võimalik pakkuda vähem lennuteenuseid, sest Ryanair pööras Lübecki lennujaamale selja ja teenindas edaspidi selle asemel lähedal asuvat Hamburgi lennujaama, ei muuda selle järelduse juures midagi.

7.2.2.6. **Järeldus majandusliku järjepidevuse kohta FLG ja Yasmina vahel**

(216) Komisjon leiab, et mõni näitaja räägib FLG ja Yasmina vahelise majandusliku järjepidevuse olemasolu vastu ja mõni poolt. Eelkõige ei ole komisjonil võimalik välistada, et Yasmina maksis FLG varade eest turuhinnast vähem. Seetõttu leiab komisjon, et kuigi on märke, mis räägivad majandusliku järjepidevuse olemasolu vastu, ei ole võimalik välistada, et FLG ja Yasmina vahel oli siiski majanduslik järjepidevus. Sealjuures tuleb aga arvesse võtta, et ettevõtjad 3Y ja Yasmina on nüüdseks lõpetatud. Seega ei oleks tagasimaksekohustust võimalik Yasminale laiendada isegi enam siis, kui FLG ja Yasmina vahel oli majanduslik järjepidevus.

7.2.3. ***Majanduslik järjepidevus FLG ja PuReni vahel***

(217) Kui FLG ja Yasmina vahel oli majanduslik järjepidevus, siis peaks komisjon uurima, et kuna Yasmina on nüüdseks lõpetatud, siis kas tema varade ostja sai kasu võimalikust FLG-le antud riigiabist ja kas tagasimaksekohustust tuleks sellele ostjale laiendada.

(218) Enne Yasmina lõpetamist müüdi ettevõtja varad teisele erainvestorile PuRenile. Komisjon on seisukohal, et Yasmina varad müüdi kohtu järelevalve all toimunud pankrotimenetluse raames Saksa pankrotiõiguse alusel ([1]). See näitab igal juhul, et FLG ja Yasmina vahelise võimaliku majandusliku järjepidevuse olemasolu korral oleks majandusliku järjepidevuse ahel selle koha peal katkenud. Seega ei saanud PuRen võimalikust FLG-le antud riigiabist kasu.

7.2.4. ***Müüdud majandustegevusele antud eelis***

(219) Kõige tähtsamat FLG pakutud majandustegevust – Lübecki lennujaama käitamist – ei ole samuti enam olemas, sest Lübecki lennujaamas ei pakuta enam ei liini- ega tšarterlende. Käesoleva otsuse tegemise ajal ei teeninda Lübecki lennujaama ükski lennuettevõtja. Seega ei saanud müüdud majandustegevuse puhul tekkida kasu võimalikust FLG-le antud riigiabist.

(220) Samuti peab komisjon uurima, kas müüdud majandustegevusele, siinsel juhul ka lennujaamale, võis tekkida kasu negatiivse ostuhinna kaudu, mida Yasmina FLG varade eest maksis ([2]). Komisjon peab sel eesmärgil uurima, kas Lübecki linn käitus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana. Selleks tuleb võrrelda lennujaama müügikulusid kuludega, mis oleksid tekkinud teistsuguste lähteandmetega stsenaariumi korral, käesoleval juhul näiteks siis, kui lennujaam oleks suletud või FLG oleks jätkanud lennujaama käitamist.

(221) Kuna aga käesoleva otsuse tegemise hetkel ei teeninda lennujaama ükski lennuettevõtja ja seega ei pakuta Lübecki lennujaamast või Lübecki lennujaama liini- ega tšarterlende, ei ole komisjoni arvates vaja uurida, kas müüdud majandustegevuse puhul saadi negatiivsest ostuhinnast kasu. Majandustegevus on turult kadunud.

([1]) 5. oktoobri 1994. aasta pankrotiseadus (BGBl. I, lk 2866), viimati muudetud 20. novembri 2015. aasta seaduse (BGBl. I, lk 2010) artikliga 16.

([2]) Vt komisjoni 27. veebruari 2008. aasta otsus riigiabi C 46/07 (ex NN 59/07) kohta, mida Rumeenia andis ettevõtjale Automobile Craiova (varem Daewoo România) (ELT L 239, 6.9.2008, lk 12).

(222) See järeldus ei puuduta uurimist, kas Lübecki lennujaama hiljutine müük Stöckerile kätkes ostja jaoks riigiabi. Lisaks juhib komisjon Saksamaa tähelepanu sellele, et võimalikke meetmeid liini- või tšarterlendude taasalustamise ettevalmistamiseks tuleb riigiabi seisukohast kontrollida ja nendest tuleb komisjonile teatada.

7.2.5. ***Järeldus***

(223) Otsuse tegemine selle kohta, kas võimalik FLG-le antud riigiabi kujutab endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja kui kujutab, siis kas selle saab tunnistada siseturuga kokkusobivaks, ei ole vajalik. Juriidilist isikut FLG ja tema majandustegevust ei ole enam olemas. Isegi kui FLG ja Yasmina vahel oleks majanduslik järjepidevus, ei oleks võimalik abi enam Yasminalt tagasi nõuda, sest Yasmina lõpetati ja tema varad võõrandati Saksa õiguse kohases pankrotimenetluses kohtu järelevalve all.

7.3. *VÕIMALIK RIIGIABI INFRATILILE*

7.3.1. ***FLG osade müük***

7.3.1.1. **Eelis**

(224) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on eelis iga majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavapärastes turutingimustes, st riigi sekkumiseta ([1]).

(225) ELi toimimise lepingu artiklis 345 on kirjas: „Aluslepingud ei mõjuta mingil viisil omandi õiguslikku režiimi liikmesriikides“. Ettevõtte erastamine – üleminek avalikust erasektorisse – on majanduslik otsus, mis kuulub eraldi võetult liikmesriikide ainupädevusse.

(226) Väljakujunenud kohtupraktika ([2]) ning komisjoni varasemate otsuste kohaselt ([3]) ei anna riik ostjale ettevõtte osade müügi korral eelist, kui riik käitub turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana. See on nii juhul, kui oletatav eraõiguslik osanik sõlmiks asjaomase õigustehingu kasumiväljavaateid silmas pidades. Mittemajanduslikud kaalutlused, nt tööstus- või tööhõivepoliitikaga seotud põhjused või regionaalarengu eesmärgid, ei mängi selles hinnangus seega mingit rolli. Komisjon ja kohus on seda põhimõtet korduvalt kinnitanud ([4]).

(227) Stardust Marine'i kohtuasjas tehtud otsuses märkis kohus, et „… tegemaks kindlaks, kas riik käitus turumajanduslikult tegutseva aruka investorina, tuleb asetuda uuesti selle aja konteksti, mille jooksul rahalise toetuse meetmed vastu võeti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku otstarbekust ning hoiduda seega igasugusest hilisemal olukorral põhinevast hinnangust“ ([5]).

(228) Uurides, kas Lübecki linn käitus Lübecki lennujaama erastamisel turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana, tuleb hinnata erinevaid tegutsemisvõimalusi, mis Lübecki linnal sel ajal kasutada olid, et välja selgitada, kas Lübecki linn valis rahaliselt soodsaima võimaluse. Põhimõtteliselt võib sõltumatu hindamisettevõtte tehtud hindamist kasutada õigustehingu turuväärtuse tõendina.

(229) Lübecki linn tellis 2004. aastal sõltumatult erapangalt hinnangu nii lennujaama käitamise peatamise kui ka jätkamise kohta (edaspidi „Berenbergi uuring“) ([6]). Selles uuringus hinnati järgmiste tegutsemisvõimaluste tulemust parimal ja halvimal juhul.

([1]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. aprill 1999, Hispaania Kuningriik *vs.* komisjon, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. juuli 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) jt *vs.* La Poste jt, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285.

([2]) Vt näiteks Kohtuotsus, Esimese Astme Kohtu otsus, 12. detsember 2000, Alitalia *vs.* komisjon, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289; kohtuotsus, Esimese Astme Kohtu otsus, 6. märts 2003, WestLB *vs.* komisjon, T-228/99 ja T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57; kohtuotsus, Esimese Astme Kohtu otsus, 29. märts 2007, Scott SA *vs.* komisjon, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 8. mai 2003, Itaalia ja SIM 2 Multimedia SpA *vs.* komisjon, C-328/99 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252; kohtuotsus, Esimese Astme Kohtu otsus, 12. detsember 1996, Air France *vs.* komisjon, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194.

([3]) Konkurentsipoliitika XXIII aruanne, 1993, lk 255.

([4]) Komisjoni 19. juuni 2013. aasta otsus riigiabi SA.36197 (13/N) kohta – Portugal – ANA erastamine – Portugali lennujaamad, C(2013) 3546 final (ELT C 256, 5.9.2013, lk 3); kohtuotsus, Euroopa Kohus, 10. juuli 1986, Belgia *vs.* komisjon, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

([5]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 71.

([6]) Uuringu koostas Berenberg Consult GmbH (Hamburgi erapanga Berenbergi tütarettevõtja).

Tabel 9

Lübecki linna tegutsemisvõimalused ja Berenberg Consulti hinnang nende kohta

Tegutsemisvõimalused	Halvimal juhul (eurodes)	Parimal juhul (eurodes)	Keskmine väärtus (eurodes)
Erastamine (parimal juhul, k.a subsiidiumid, lennujaama müük 2009. aastal, optsioonitunnistus)	[…]	[…]	[…]
Korraline sulgemine (parimal juhul, ilma osanike isikliku piiramatu solidaarvastutuseta)	[…]	[…]	[…]
Pankrot (parimal juhul, ilma osanike isikliku piiramatu solidaarvastutuseta)	[…]	[…]	[…]
Tegevuse säilitamine muutmata kujul (erinevus parima ja halvima juhu vahel puudub)	[…]	[…]	[…]

(230) Tähtpäev oli 31. detsember 2003. Berenbergi uuringu kohaselt oleks lennujaama käitamise allesjätmine põhjustanud kulusid summas […] eurot. Sealjuures eeldati, et lennujaam on järgmistel aastatel endiselt kahjumis. Erastamiskuludeks arvestati […]–[…] eurot. Hinnangu aluseks oli positiivne müügihind […] eurot. Kuna võimalik ostja võtaks ostuhinna pakkumuses arvesse lennujaama võimalikku eeldatavat kahjumit, lubab see hinnanguline müügihind järeldada, et hinnangus lähtuti sellest, et lennujaama käitamine on pärast erastamist kasumlik. See eeldus põhineb ootusel, et tõhusus ja reisijate arv pärast erastamist kasvavad. Järelikult on eeldus põhjendatud. Eelkõige oli Ryanair teatanud, et stardi- ja maandumisraja laiendamise korral asutab ta Lübecki lennujaamas filiaali.

(231) Sellele tuginedes otsustas Lübecki linn algatada lennujaama erastamise menetluse, sest see oli kasutada olevatest tegutsemisvõimalustest rahaliselt kõige soodsam. Komisjon märgib, et Berenbergi uuringus lähtuti sellest, et lennujaama tegevus on võimalik müüa positiivse hinna eest, kuid selle jäämisel riigi omandisse tuleb vastupidiselt arvestada jooksva kahjumiga.

(232) Lübecki linna ja Infratili vahel sõlmitud leping koosneb mitmest osast ja näeb ette erinevad stsenaariumid, mille puhul võetakse arvesse olukorda 2005. aasta oktoobris.

(233) Kuna Schleswigi kohtu 2005. aasta juuli otsuse alusel (vt põhjendus 78) planeeringu kehtestamise otsust ei tehtud, takistas see Infratilil lennujaama laiendamist. Selle tulemusena vähenes FLG väärtus. Pealegi sõltus lennuplaani ettenähtud laiendamine Ryanairi poolt, mille tulemusena oleks lennujaama kasumlikkus suurenenud, esmajoones planeeringu kehtestamise otsuse tegemisest.

(234) Uus-Meremaa investor Infratil oli üks esimestest erainvestoritest, kes investeeris Mandri-Euroopas piirkondlikku lennujaama ja seetõttu oli tema riskihinnangu aluseks ainult piiratud teave. Tuginedes varasematele ootustele ja teadmistele Saksa haldusmenetluse kohta, oli Lübecki linnal võimalik mõistlikult võttes eeldada, et planeeringu kehtestamise otsus võetakse vastu. Samal ajal pidi Lübecki linn siiski nõustuma, et Infratili arvates on planeeringu kehtestamise menetlus seotud suurema riskiga ja seega ei ole ta valmis kohe täit ostuhinda maksma. Seetõttu lepiti läbirääkimistel kokku müügioptsioon ning ostuhinna jagamine I ja II ostuhinnaks, mis tuleks tasuda ainult planeeringu kehtestamise otsuse tegemise korral ja hetkel. Komisjon teeb neid asjaolusid arvesse võttes järelduse, et eraõiguslik osanik oleks leppinud läbirääkimistel kokku võrreldavad tingimused.

(235) Komisjon peab lisaks uurima, kas erinevad lepingus ettenähtud hinnad teatud stsenaariumide jaoks vastavad turumajanduse tingimustele.

I ostuhind ([…]) ja müügioptsioon

(236) Selles stsenaariumis ei ole 2005. aasta osaluslepingus nimetatud tingimused täidetud ja planeeringu kehtestamise otsust ei tehta. Seetõttu ei pea Infratil II ostuhinda tasuma. Nagu selgub uuringust, mille komisjon tellis sõltumatult nõustamisettevõttelt Ecorys, lähtuti sellest, et Lübecki lennujaam jääb ilma ehitustöödeta kahjumisse.

Joonis 2

Negatiivne stsenaarium – nüüdispuhasväärtus (90 % omakapitali väärtusest) ja ostuhind

[…]

(237) Nendel asjaoludel oleks võinud oodata, et Infratil kasutab müügioptsiooni. I ostuhind on seetõttu puhtalt sümboolne hind, mis on seotud Infratili väljumisstrateegia kujul oleva tagatisega tehingu tühistamiseks. Kuna lennujaama käitamine ei ole selle stsenaariumi korral tasuv, teeb komisjon järelduse, et hind […] eurot vastab turutingimustele ja Infratilile ei antud majanduslikku eelist.

(238) Müügioptsiooni hind […] eurot (mille peab tasuma Lübecki linn) koosneb esmajoones maksetest osanikulaenude tasumiseks, investeeringutest, tegevuskahjumist ja planeeringu kehtestamise otsusega seotud kuludest – seega kuludest, mida Lübecki linn oleks pidanud lennujaama erastamata jätmise korral kandma. Hinna erinevaid koostisosi arvesse võttes oleks müügioptsioon samaväärne lepingu lõpetamise ja seega esialgse tehingu tühistamisega.

(239) Edasi märgib komisjon, et tegevuskahjumi ülevõtmine piirneb […] euroga. Lennujaama kahjum erastamisele eelnenud aastatel lubab siiski järeldada, et Infratil pidi olema teadlik, et kui Lübecki lennujaam ei kasva ootuspäraselt, on tegelik kahjum kaugelt suurem kui nimetatud ülempiir.

Tabel 10

FLG kahjum ajavahemikul 1995–2010

Aasta	FLG kahjum (tuhandetes eurodes)
1995	[…]
1996	[…]
1997	[…]
1998	[…]
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
2004	[…]
2005	[…]
2006 (1. jaanuar 2006 – 31. märts 2006)	[…]
2007	[…]
2008	[…]
2009	[…]
2010	[…]

(240) Erastamisele eelnenud kolme aasta kahjumi kasvu ekstrapoleerimine (2002–2004) laseb eeldada, et ajavahemikul 1. oktoobrist 2005 kuni 31. detsembrini 2008 on kahjum üle […] euro. Isegi kui lähtuda sellest, et erastamisele eelnenud aasta kahjum jääb samaks, oleks olnud oodata […] euro suurust kahjumit. Infratil oleks seetõttu võinud

mõistlikult kaaludes teada, et osade edasimüügi korral ja Lübecki linna ülevõetud […]eurost kahjumit arvesse võttes tuleks kanda lisakahjumit summas […]–[…] eurot. Seda eelhinnangut kinnitavad järelandmed, mille kohaselt oli lennujaama kahjum asjaomasel ajavahemikul […] eurot.

(241) On ilmselge, et eraõiguslik müüja ei oleks suutnud müügioptsiooni jaoks soodsamat hinda kokku leppida. Komisjon teeb seetõttu järelduse, et Lübecki linn tegutses müügioptsiooni üle peetud läbirääkimistel turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana ja Infratilile ei antud majanduslikku eelist.

II ostuhind ([…] eurot)

(242) II ostuhinna […] eurot pidi Infratil tasuma ainult juhul, kui täidetakse teatud tingimused, mis tagavad lennujaama kasumlikkuse.

(243) Hind vastab müügihinnale, mille pooled leppisid kokku 2005. aasta märtsis hankemenetluse käigus.

(244) Majandusliku eelise olemasolu saab välistada, kui müük toimub kooskõlas turutingimustega. Turutingimustele vastavast müügist on võimalik lähtuda, kui see tehakse avaliku hankemenetluse teel ja täidetud on kõik alljärgnevad tingimused ([1]):

— osad müüakse kõikide huvitatud isikute jaoks avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva hankemenetluse teel;

— ei kehti tingimused, mis ei ole eraõiguslike asutuste vaheliste võrreldavate tehingute puhul tavapärased ja võivad põhjustada madalama ostuhinna;

— osad müüakse kõrgeima hinna pakkujale;

— pakkujatele antakse küllalt aega ja teavet, et varasid, mille kohta nad tahavad pakkumuse esitada, oleks võimalik nõuetekohaselt hinnata.

(245) 2005. aasta märtsis korraldatud hankemenetlus vastas nendele tingimustele. Kuna huvist lennujaama ostmise vastu teatas viis erinevat ettevõtjat, ei saa eeldada, et ainult Infratil oli suuteline esitama tegeliku pakkumuse. Lisaks kavandati avalik hankemenetlus Saksa õiguse kohaselt selliselt, et tagatud oli toimiv ja mittediskrimineeriv konkurents.

(246) Komisjon märgib, et esimeses, 2005. aasta märtsi müügilepingus oli müügihind […] eurot. Lepingutingimused räägiti 2005. aasta oktoobris siiski uuesti läbi. Saavutatud tingimused seoses II ostuhinnaga ja kokkulepitud mahaarvamistega (vt põhjendus 83) ei tulene esialgsest hankemenetlusest. Et hinnata, kas kokkulepitud hind vastab turutingimustele, tuleb järelikult kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet.

(247) Selleks et välja selgitada, kas Lübecki linnal oleks olnud võimalik leppida läbirääkimistel kokku kõrgem ostuhind, tuleb arvesse võtta tollaseid asjaolusid, eelkõige müügioptsiooni kasutamisest tulenevat riski Infratili jaoks ja sellest tingitud võimalikku kahjumit.

(248) Nagu põhjenduses 240 on kirjeldatud, pidi Infratil isegi Lübecki linna kaetava […] euro suuruse kahjumi puhul arvestama müügioptsiooni kasutamise korral rahalise lisakahjumiga summas […]–[…] eurot. Ettevaatavalt kaaludes oli olukord Infratili jaoks seega selline, et teise stsenaariumi teokssaamise korral teenitakse kasumit või müügioptsiooni kasutamise korral tekib suur kahjum.

(249) Saksamaa selgitas, et Lübecki linn pidas 2005. aastal väga ebatõenäoliseks, et ilmnevad müügioptsiooni kasutamise tingimused, st planeeringu kehtestamise otsust ei tehta ja reisijate arv jääb alla […] reisija.

(250) Nagu aga juba põhjenduses 234 on märgitud, pidi Lübecki linn lähtuma sellest, et Infratilile kaasneb planeeringu kehtestamise menetlusega suurem risk.

([1]) Vt Euroopa Komisjoni konkurentsipoliitika XXIII aruanne, punkt 403, 1993; Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1), punkt 4.2.3.1.

(251) Reisijate arvuga seoses väidab Saksamaa, et Ryanair oli teatanud filiaali asutamisest Lübecki lennujaamas, kui olemasolevaid stardi- ja maandumisradasid laiendatakse, misjuhul arvestatakse kuni […] reisijaga aastas.

(252) Komisjon märgib, et Lübecki lennujaama tegelik reisijate arv ei saavutanud seda lävendit, vaid hoopis vähenes 2005.–2008. aastal 544 339ni (vt tabel 1). Siinjuures märgib komisjon, et selliseid asjaolusid nagu 2005. aasta finantskriisi mõju ei olnud veel võimalik ette näha ja see võib selgitada märkimisväärset erinevust eeldatava ja tegeliku reisijate arvu vahel.

(253) Nii komisjoni tellitud Ecorysi uuringus kui ka 2005. aastal Lübecki linna tellitud Ernst & Youngi eksperdihinnangus arvestatakse 2008. aastaks […] reisijaga. See arv põhines eeldusel, et planeeringu kehtestamise otsus tehakse 2008. aasta esimesel poolaastal ja ehitustööd Lübecki lennujaamas lükkuvad 2008. aasta lõpuni edasi.

(254) Lübecki linn oleks pidanud nende näitajate alusel võtma mõistlikult kaaludes arvesse võimalust, et reisijate arv ei saavuta lävendit […]. Kuna lävendi saavutamine oli müügioptsiooni äralangemise tingimus ja planeeringu kehtestamise menetluse tulemus ei olnud teada, tuli lähtuda sellest, et müügioptsiooni on võimalik kasutada.

(255) Järelikult tuli arvestada, et Infratil kasutab müügioptsiooni, ja seetõttu oli kahjumi risk suur. Sel põhjusel lähtub komisjon asjaolust, et eraõiguslikul osanikul ei oleks olnud võimalik saavutada läbirääkimistel kõrgemat müügihinda, sest tehing ei oleks olnud võimaliku investori jaoks siis enam tasuv.

(256) Komisjon on seetõttu seisukohal, et Lübecki linna otsus nõustuda […] euro suuruse ostuhinnaga ja kokkulepitud mahaarvamistega vastavalt 2005. aasta osaluslepingule oli majanduslikult põhjendatud.

(257) See tulemus kattub Ernst & Youngi eksperdihinnangu järeldustega, milles hinnatakse FLG osade müügist saadavat tulu umbes […] eurole, ja seetõttu lähtutakse sellest, et võrreldavas olukorras oleks ka erainvestor kokkulepitud hinnaga nõustunud.

(258) Ecorysi uuringus on osade turuväärtus hinnatud palju suuremaks – ligikaudu […] eurot. Selles uuringus ei võeta aga arvesse Infratili suurt finantsriski müügioptsiooni kasutamisel (vt põhjendused 247 ja 248). Ecorysi uuringus seatakse see risk nulli ja jäetakse seetõttu II ostuhinna hindamisel arvestamata. Ka investeeringutega/kapitalikuludega seotud arvutustes kasutatud erinevad arvud suurendavad mõlemas eksperdihinnangus esitatud riskihinnangute lahknevust.

(259) Lisaks põhjustab erinevalt arvestatud reisijate arvu kasv eksperdihinnangute tulemuste märkimisväärset erinevust üksteisest.

(260) Komisjon jõuab sellel taustal järelduseni, et II ostuhind vastab 2005. aasta osaluslepingu kohaselt turutingimustele ja Infratilile ei antud majanduslikku eelist.

7.3.1.2. **Järeldused tehingu kasumlikkuse kohta tervikuna**

(261) Meetme eespool esitatud hindamisest ilmneb, et Lübecki linnal oli kolm võimalust: sulgeda lennujaam, käitada seda kahjumiga edasi või müüa see maha. Lübecki lennujaama müümise otsusega tegi Lübecki linn majanduslikult soodsaima otsuse. 2005. aasta osaluslepingu konkreetsete tingimuste hindamisel tuleb arvesse võtta vastastikust mõju mõlema stsenaariumi (st I ostuhind ja müügioptsioon ning II ostuhind) vahel. Kuna märgiti, et ettevaatavalt kaaludes tundus võimalik nii II ostuhinna tasumine kui ka müügioptsiooni kasutamine, tuleb siia lisada sellest tulenevad riskid mõlema poole jaoks. Pidades silmas eeskätt võimalikku rahalist kahjumit, mis oleks Infratilile müügioptsiooni kasutamise tulemusena tekkinud, peab komisjon ebatõenäoliseks, et eraõiguslikul müüjal oleks olnud Lübecki linna asemel olnud võimalik läbirääkimistel soodsam leping kokku leppida.

(262) Komisjon teeb seetõttu järelduse, et Lübecki linn käitus 2005. aasta osaluslepingu kokkuleppimisel nagu turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Seega ei antud Infratilile meetmega majanduslikku eelist, nii et meede ei kujuta endast riigiabi.

7.3.2. ***2009. aasta lisakokkulepe ja uued läbirääkimised müügioptsiooni üle – kahjumi, investeeringute ja FLG muude kulude ülevõtmine 2009. aastal***

(263) Nagu on juba märgitud, ei muudetud 2005. aasta osaluslepingu kohaselt müügioptsiooni eest makstavaid summasid 2009. aasta lisakokkuleppega, vaid selles kokkuleppes oli ette nähtud kahjumi, kokkulepitud investeeringute ja muude 2009. aastal Lübecki lennujaama käitamisega seotud kulude ülevõtmine, millest tulenes müügioptsiooni koguhind […] eurot (vt põhjendus 90).

(264) Komisjon oli 2012. aasta algatamisotsuses algatanud menetluse kahe eraldi meetme kohta, nimelt:

a) kahjumi, investeeringute ja FLG muude kulude ülevõtmine 2009. aastal,

b) vahe müügioptsiooni eest 2005. aastal kokkulepitud hinna ja tegelikult makstud hinna vahel.

Esitatud teabe alusel on komisjon siiski seisukohal, et tegemist on ainult ühe meetmega, st 2009. aasta lisakokkuleppega Lübecki linna ja Infratili vahel.

7.3.2.1. **Eelis**

(265) See, kas müügioptsiooni hind vastavalt 2009. aasta lisakokkuleppele hõlmab Infratili jaoks majanduslikku eelist, sõltub sellest, kas on täidetud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium. Et teha kindlaks, kas Lübecki linn valis kasutada olevatest võimalustest rahaliselt parima, peab komisjon asetama end eraõigusliku osaniku olukorda kokkuleppe sõlmimise ajahetkel ([1]).

(266) Komisjon märgib, et pärast Infratili teadet, et ta soovib 2009. aasta müügioptsiooni kasutada, seisis Lübecki linn valiku ees, kas

a) sulgeda lennujaam või

b) otsida uut eraõiguslikku käitajat ja vahepeal

— jätkata lennujaama käitamist või

— allkirjastada 2009. aasta lisakokkulepe, et Infratil käitaks lennujaama edasi, kuni leitakse uus käitaja.

(267) Lennujaama sulgemise korral (valik a) oleks Lübecki linn pidanud maksma kohe müügioptsiooni hinna […] eurot (vt põhjendus 238) ja algatama menetluse lennujaama sulgemiseks, mis oleks põhjustanud edasisi kulusid (vt tabelis 9 esitatud Berenbergi uuring).

(268) Valiku b all esitatud esimese alamstsenaariumi korral (Lübecki linn võtab lennujaama käitamise üle, kuni leitakse uus erainvestor) oleks Lübecki linn pidanud maksma Infratilile müügioptsiooni eest 2005. aasta osaluslepingus kindlaksmääratud hinna ja kandma kuni uue investori leidmiseni kõik lennujaama käitamise kulud. Müügioptsiooni eest 2009. aastal makstud hinnast tuletades (vt tabel 3) oleksid ainuüksi tegevuskahjumi, investeeringute, planeeringu kehtestamise menetluse ja kohtumenetlusega seotud kulud olnud […] eurot. Juba 2009. aasta oktoobriks oleks Lübecki linna jaoks kogunenud kulusid seega umbes […] euro ulatuses (müügioptsiooni hind vastavalt 2005. aasta osaluslepingule ja lisaks tegevuskulud ajavahemikul 2008. aasta novembrist 2009. aasta oktoobrini).

(269) Saksamaa väitis, et FLG müük uuele erainvestorile oleks nõudnud järgmist ELi hõlmavat hankemenetlust ja sedalaadi menetlused kestavad hinnanguliselt 12 kuud või kauem. Komisjon märgib, et eraettevõtja oleks hankemenetluse hinnangulist kestust tegelikkuses arvesse võtnud.

(270) Valiku b all nimetatud teine alamstsenaarium oli 2009. aasta lisakokkuleppe allkirjastamine, et takistada Infratili müügioptsiooni kasutamast enne 22. oktoobrit 2009. Kui Infratil oleks kasutanud müügioptsiooni 2009. aasta oktoobris, oleks Lübecki linn pidanud maksma 2009. aasta lisakokkuleppe kohaselt müügioptsiooni hinna. Kuna see hind hõlmab müügioptsiooni hinda vastavalt 2005. aasta osaluslepingule ja lennujaama käitamisest 2009. aastal tulenevaid lisakulusid, on võimalikud kulud Lübecki linna jaoks võrreldavad valiku b esimese alamstsenaariumi kuludega.

([1]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 71.

(271) 2009. aasta lisakokkulepe oli Lübecki linna jaoks seotud siiski ühe eelisega: see jättis talle aega uue hankemenetluse ettevalmistamiseks, et leida uus investor. Infratili kohene lahkumine oleks toonud kaasa ka riski, et Ryanair vähendab oma teenuseid Lübecki lennujaamas ja seetõttu tekib tulevikus suurem tegevuskahjum. Ryanairi pakutavate teenuste vähendamine oleks võinud mõjutada negatiivselt ka planeeringu kehtestamise menetlust, sest FLG põhjendas lennujaama laiendamise taotlust esmajoones odavlendude segmendi kasvuga.

(272) Komisjon jõuab sellel taustal järelduseni, et Lübecki linn tegi 2009. aasta lisakokkuleppe allkirjastamisega parima valiku ja käitus seega nagu turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.

7.3.2.2. **Järeldus**

(273) Erinevate võimaluste ja nendega seotud kulude võrdlus näitab, et 2009. aasta lisakokkulepe on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, sest kokkuleppe allkirjastamine oli sellel hetkel kulude poolest soodsaim ja majanduslikult kõige elujõulisem võimalus.

(274) Seda tulemust toetab põhjendatud eeldus, et Lübecki linnal ei oleks olnud võimalik 2009. aastal uut investorit leida. See leidis tagantjärele kinnitust, sest uus investor leiti alles 2012. aastal.

(275) Lisaks kattuvad müügioptsiooni hinna elemendid 2005. aasta osaluslepingul põhinevate hinnaelementidega; need lihtsalt laiendavad hinnaelemente 2009. aasta kuludele. Nii nagu 2005. aasta osaluslepingus, on ka 2009. aasta lisakokkuleppes ette nähtud Lübecki linna ülevõetava tegevuskahjumi ja investeerimiskulude ülempiir.

(276) Komisjon teeb nende kaalutluste alusel järelduse, et Infratilile ei antud majanduslikku eelist ja meede ei kujutanud endast seega riigiabi.

7.4. *VÕIMALIK RIIGIABI RYANAIRILE*

7.4.1. ***Majanduslik eelis***

(277) Kui lennujaama käsutuses on riigi vahendid, siis võib lennuettevõtjale abi andmise põhimõtteliselt välistada, kui lennujaama ja lennuettevõtja suhted on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(278) 2014. aasta lennundussuuniste kohaselt ([1]) võib teatud lennujaama kasutavale lennuettevõtjale antava abi põhimõtteliselt välistada, kui lennujaamateenuste eest küsitav hind vastab turuhinnale (edaspidi „esimene meetod“) või kui eelanalüüsi (analüüs, mille aluseks on abi andmise hetkel olemasolev teave, samuti muutused, mis olid sel hetkel prognoositavad) tulemusena saab näidata, et lennujaama ja lennuettevõtja suhte kaudu suureneb pidevalt lennujaama kasum, mis jõuab vähemalt pikas ajaplaanis kasumlikkuseni (edaspidi „teine meetod“).

(279) Teise meetodi puhul tuleb uurida, kas arukas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks kokkuleppe sõlmimise hetkel lähtunud sellest, et see viib kasumlikkuse pideva suurenemiseni. Seda mõõdetakse kui vahet kokkuleppega kaasneva eeldatava lisatulu (kokkuleppe sõlmimise korral teenitav tulu, millest arvatakse maha kokkuleppe sõlmimata jätmise korral teenitav tulu) ning kokkuleppe sõlmimisest oodatavate lisakulude (kokkuleppe sõlmimise korral tekkivad kulud, millest arvatakse maha kokkuleppe sõlmimata jätmise korral tekkivad kulud) vahel, kohaldades tekkivate rahavoogude suhtes asjakohast diskontomäära.

(280) Mis puudutab esimest meetodit (võrdlus turuhinnaga), siis ei ole komisjoni arvates praegu võimalik leida sobivat võrdluskriteeriumi, mis laseks kindlaks teha lennujaamade pakutavate teenuste tegeliku turuhinna ([2]). Seetõttu peab komisjon lennujaamade ja erinevate lennuettevõtjate vaheliste kokkulepete hindamisel kõige sobivamaks meetodiks kasumlikkuse pideva suurenemise eelanalüüsi.

([1]) Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 53.
([2]) Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 59.

(281) Tuleb märkida, et tavaliselt võib olla abi turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisest, mille puhul lähtutakse teistel sarnastel turgudel kehtivast keskmisest hinnast, kui see hind on võimalik mõistlikult kindlaks teha või tuletada teistest turunäitajatest. Lennujaamateenuste puhul ei sobi see meetod nii hästi, sest kulude ja tulude struktuur on eri lennujaamades sageli väga erinev. See sõltub eelkõige lennujaama arenguetapist, lennujaama teenindavate lennuettevõtjate arvust, reisijate arvust, taristu või sellega seotud investeeringute seisust, õigusraamistikust, mis võib olla liikmesriigiti erinev, ning lennujaama varasematest võlgadest ja kohustustest ([1]).

(282) Veelgi enam, lennundusturu liberaliseerimine muudab iga puhtalt võrdleva analüüsi keeruliseks. Nagu käesoleva juhtumi puhul on näha, ei põhine lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelised äritavad alati üksnes avaldatud tasumääradel. Pigem võivad ärisuhted olla väga erinevad. Need hõlmavad reisijaveoga seotud riskide jagamist ning sellega seotud majanduslikke ja rahalisi kohustusi, kasutusel olevaid motivatsioonisüsteeme ja riskide hajutamise muutumist lepingu kestuse ajal. Järelikult ei ole võimalik asjaomaseid tehinguid käitlustasu või reisija kohta võetava tasu alusel sihipäraselt võrrelda.

(283) Võrdluskriteeriumite kohaldamine võib olla turuhindade väljaselgitamiseks sobimatu meetod, kui olemasolevad kriteeriumid ei ole turupõhiste kaalutluste alusel kindlaks määratud või kui riiklikud meetmed on kehtivaid hindu märgatavalt moonutanud. Selliseid moonutusi lennundussektoris ilmselt esineb, nagu selgitatakse 2014. aasta lennundussuuniste punktides 57–59:

> „Riigiasutused on riigi omandis olevaid lennujaamu tavapäraselt pidanud kohalikku arengut toetavaks taristuks, mitte vastavalt turureeglitele tegutsevateks ettevõtjateks. Kõnealuste lennujaamade hindu ei ole seega tavaliselt kujundatud mitte turukaalutluste ega eelnevate pädevate kasumlikkusväljavaadete alusel, vaid võttes peamiselt arvesse sotsiaalseid või piirkondlikke kaalutlusi.
>
> Isegi kui mõned lennujaamad on eraomandis või kui neid hallatakse sotsiaalsete või piirkondlike kaalutlusteta, võivad selliste lennujaamade hindu tugevalt mõjutada enamjaolt riigi vahenditest rahastatavate lennujaamade kehtestatavad hinnad, kuna neid hindu võtavad lennuettevõtjad arvesse läbirääkimistel eraomandis olevate või erasektori käitatavate lennujaamadega.
>
> Sellistel tingimustel on komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas praegu on võimalik välja selgitada asjakohaseid kriteeriume lennujaamade osutatud teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks. See olukord võib tulevikus muutuda …“ ([2]).

(284) Peale selle on liidu kohtud märkinud, et asjaomase sektoriga seotud võrdluskriteeriumide kasutamine on ainult üks paljudest meetoditest, millega on võimalik analüüsida, kas soodustatud isik on saanud majandusliku eelise, mida talle tavapärastel turutingimustel ei oleks antud ([3]). Komisjonil on küll võimalik selle meetodi järgi toimida, kuid ta ei ole selleks kohustatud, kui see ei ole asjakohane, nagu käesoleval juhul.

(285) Ryanair oli peamiselt seisukohal, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet on võimalik kohaldada, kui tehakse võrdlus teiste Euroopa lennujaamade ärikokkulepetega. Ettevõtja võrdles eelkõige tasusid, mida ta maksab kokkulepete alusel Bournemouthi, Grenoble'i, Knocki, Maastrichti, Nîmesi ja Prestwicki lennujaamades, tasudega, mida ta maksab Lübecki lennujaamas. Uuringus ei kontrollitud, kas need võrdluslennujaamad vastavad kõikidele 2014. aasta lennundussuunistes nimetatud tingimustele, sest vaatluse all olid vaid lennuliikluse maht, liikluse iseloom lennujaamas ja ümbritseva piirkonna jõukus ([4]).

(286) Pärast seda, kui komisjon oli oma 2012. aasta algatamisotsuses võrrelnud 2010. aasta märtsi ja oktoobri lisakokkulepetes kehtestatud tasusid Hamburgi lennujaama tasudega, tekkis tal kahtlus, kas lisakokkulepetes kehtestatud tasud on vastavuses turutingimustega. Komisjon märgib, et lennuliikluse maht on Lübeckis tunduvalt väiksem kui Hamburgi lennujaamas. Hamburgi lennujaam on Põhja-Saksamaal suurima liiklusmahuga. Hamburgi lennujaama kasutatakse kõikides lennuliiklusvaldkondades, ent Lübeck oli spetsialiseerunud odavlendudele, mille

([1]) Vt komisjoni 27. jaanuari 2010. aasta otsus 2011/60/EL riigiabi C 12/2008 kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping, punktid 88 ja 89 (ELT L 27, 1.2.2011, lk 24).
([2]) Vt 2014. aasta lennundussuuniste punktid 57–59.
([3]) Kasumlikkusega seotud võrdluskriteeriumide kasutamise kohta (vastupidiselt hinnakujundusele) sektoris vt kohtuotsus, Üldkohus, 3. juuli 2014, Hispaania ja Ciudad de la Luz *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-319/12 ja T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, punkt 44.
([4]) Muud näitajad: vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 60.

jaoks reisijatebusse ei ole tarvis ning vähem on vaja lennule registreerimise lette ja rajatisi ümberistuvate reisijate jaoks, vähem töötajaid, pagasi käitlemise rajatisi ja puhastusteenindajaid, mistõttu on ka pööringuaeg lühem. Järelikult ei ole Hamburgi lennujaam piisaval määral Lübecki lennujaamaga võrreldav.

(287) Neid kaalutlusi silmas pidades on komisjon seisukohal, et käesoleval juhul tuleb lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelistele ärisuhetele 2014. aasta lennundussuunistes esitatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel kasutada üldtunnustatud meetodit, st kasumlikkuse pideva suurenemise eelanalüüsi ([1]).

(288) See meetod on õigustatud seetõttu, et lennujaama käitajal võib olla objektiivne huvi tehingu vastu lennuettevõtjaga, kui mõistlikult kaalutledes võib eeldada, et tehingu korral kujuneb tema kasum suuremaks (või tema kahjum väiksemaks) kui teistsuguste lähteandmetega stsenaariumi korral ilma tehinguta, olenemata mis tahes võrdlusest tüüptingimustega, mida pakuvad lennuettevõtjatele teised lennujaama käitajad, ja ka tingimustest, mida lennujaama käitaja pakub teistele lennuettevõtjatele.

(289) Et välistada lennujaama käitaja jaoks kokkulepitud abist tuleneva eelise edasiandmine teatud lennuettevõtjale, peab lennujaama taristu olema avatud kõikidele lennuettevõtjatele, mitte ühele teatud ettevõtjale.

(290) Komisjon märgib sellega seoses, et hindade diferentseerimine on levinud äritava. Sedalaadi hindade diferentseerimise poliitika peaks aga olema äriliselt õigustatud.

(291) Komisjoni arvates vastavad lennuettevõtjate ja lennujaama vahel sõlmitud kokkulepped turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele, kui need aitavad ettevaatavalt kaaludes olemuslikult kaasa lennujaama kasumlikkusele. Lennujaam peaks tõendama, et ta suudab lennuettevõtjaga lepingut sõlmides selle kehtivuse ajal katta kõik lepingust (nt eraldiseisvast lepingust või üldisest lennujaamatasude kavast) tulenevad kulud mõistliku kasumimarginaaliga usaldusväärse keskmise ajavahemiku prognoosi alusel ([2]).

(292) Et hinnata, kas leping, mille lennujaam on lennuettevõtjaga sõlminud, on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega kooskõlas, tuleb lisaks lennujaamatasudele arvesse võtta lennuettevõtja tegevusest tulenevat prognoositavat tulu lennundusega mitteseotud tegevuse eest, millest on maha arvatud kõik allahindlused, turundustoetus ja stimuleerivad kavad. Samamoodi tuleks arvestada lennujaama kõiki prognoositavaid lisakulusid seoses lennuettevõtja tegevusega lennujaamas. Sellised lisakulud võivad hõlmata kõiki kulu- ja investeeringuliike, nagu lisanduvad personali-, varustus- ja investeerimiskulud, mis tulenevad lennuettevõtja tegevusest lennujaamas ([3]).

(293) Komisjoni varasemate otsuste kohaselt ei tohiks kulusid, mida lennujaam peaks tegema ka ilma lennuettevõtjaga sõlmitud lepinguta, turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumide hindamisel arvesse võtta ([4]).

(294) Charleroi kohtuasjas tehtud otsuse ([5]) kohaselt peab komisjon asjaomaste vaidlusaluste meetmete hindamisel arvestama kõiki olulisi asjaolusid ja nende konteksti, st käesoleval juhul peab komisjon uurima Ryanairiga sõlmitud lepingu eeldatavat mõju FLG-le ja võtma sealjuures arvesse asjaomaste meetmete kõiki olulisi asjaolusid.

(295) Stardust Marine'i kohtuasjas tehtud otsuses leidis kohus, et „… tegemaks kindlaks, kas riik käitus turumajanduslikult tegutseva aruka investorina, tuleb asetuda uuesti selle aja konteksti, mille jooksul rahalise toetuse meetmed vastu võeti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku otstarbekust ning hoiduda seega igasugusest hilisemal olukorral põhinevast hinnangust“ ([6]).

([1]) Vt 2014. aasta lennundussuuniste punktid 59 ja 63.
([2]) Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 63.
([3]) Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 64.
([4]) Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 64; komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2015/1226 riigiabi SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele SNC-Lavalin, Ryanair ja Airport Marketing Services (ELT L 201, 30.7.2015, lk 48); komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2015/1584 riigiabi SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) kohta, mida Itaalia rakendas ettevõtja Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. ja mitme Alghero lennujaamas tegutseva lennuettevõtja suhtes (ELT L 250, 25.9.2015, lk 38); komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2016/2069 meetmete SA.14093 (C76/2002) kohta, mida Belgia võttis Brussels South Charleroi Airporti ja Ryanairi kasuks (ELT L 325, 30.11.2016, lk 63).
([5]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohtu otsus, 17. detsember 2008, Ryanair *vs.* komisjon, T-196/04 ECLI:EU:T:2008:585, punkt 59.
([6]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 71.

(296) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamiseks peab komisjon lähtuma ajast, mil kokkulepe sõlmiti. Komisjon peab hindamisel võtma aluseks teabe ja eeldused, mis olid FLG-l teada kokkuleppe sõlmimise ajal.

7.4.2. ***Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine 2000. aasta lepingu suhtes***

7.4.2.1. **Sissejuhatavad märkused**

(297) Air Berlin nimetas Ryanairi ja Lübecki lennujaama kokkuleppeid mittetasuvaks ja väitis, et FLG kahjum on pärast Ryanairi saabumist pidevalt kasvanud (tabel 8). Kuna sellest lennujaamast lähtuvaid liinilennuteenuseid käitasid ainult Ryanair ja Wizz Air, järeldas Air Berlin, et need mõlemad lennuettevõtjad on vastutavad FLG kahjumi eest.

(298) Komisjon seevastu märgib, et isegi kui oleks võimalik tõendada silmatorkavat seost Lübecki lennujaamas olnud Ryanairi reisijate arvu ja FLG kahjumi vahel, ei tähenda reisijate arvu ja majandusliku kahjumi korrelatsioon vältimatult seda, et kahjum tuleneb Ryanairi tegevusest. Saksamaa andmetel põhjustasid enam kui […] % aastatel 2000–2005 tekkinud kahjumist vajalikud investeeringud, et kohandada lennujaama reisijate kasvanud arvuga. Investeeringud olid vajalikud, et säilitada lennujaama väärtus võimalikuks erastamiseks ja atraktiivsus uute lennuettevõtjate jaoks.

(299) Lisaks tuletatakse meelde, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumide hindamisel on otsustava tähtsusega asjaomastele sündmustele või meetmetele eelnev olukord. Kohtupraktika kohaselt ei pea erainvestori käitumine, millega tuleb võrrelda majanduspoliitika eesmärke silmas pidava avalik-õigusliku investori sekkumist, tingimata olema sellise tavainvestori käitumine, kes teeb kapitalipaigutusi nende vähem või rohkem lühiajalist tasuvust silmas pidades; pigem saab ta juhinduda elujõulisuse pikemaajalistest väljavaadetest ([1]). Isegi kui lennujaam toodab Ryanairi tegutsemise ajal kahjumit, on võimalik, et lennujaama ja lennuettevõtja vaheline leping lubab ettevaatavalt kasumi suurenemist.

(300) Lõpetuseks märgib komisjon, et Ecorysile anti käesoleva uurimise raames ülesanne koostada aruanne Lübecki linna ja Ryanairi vahelise 2000. aasta lepingu kasumlikkuse kohta ([2]). Aruanne põhines aga kulude suurenemisele tugineva meetodi asemel üldkuludele tugineval meetodil ja seetõttu ei võeta seda käesolevas hinnangus arvesse.

7.4.2.2. **Lisakulude ja -tulude hindamine**

(301) Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võtnud lepingu hindamisel aluseks ajavahemiku, mis algas lepingu allkirjastamisest, st 29. mail 2000. Selle ajavahemiku lõpuks oleks ta valinud 2000. aasta lepingu lõppkuupäeva, st 31. mai 2010.

(302) Kõnealuse lepingu hindamisel tuleb põhjendustes 282–301 tehtud järeldusi silmas pidades uurida nii küsimust, kas käesolev leping sisaldab abi, kui ka võimaliku abi suurust, võttes aluseks lepingu allkirjastamise aegse olukorra ning sel ajal olemasoleva teabe ja prognoositava arengu.

(303) Lepinguläbirääkimiste ajal lähtus FLG sellest, et Ryanairi äritegevus Lübecki lennujaamas suurendab reisijate arvu ja seega tulu lennundusega mitteseotud tegevusest, laiendab lennundusega mitteseotud tegevust ja parandab lennujaama atraktiivsust teiste lennuettevõtjate jaoks seal tegevuse alustamiseks. Kuigi FLG oli lepingule eelnevatel aastatel kahjumis, arvestas ta, et Ryanairi äritegevus lennujaamas toob keskmises kuni pikas ajaplaanis kaasa mõõduka kasumi.

(304) Saksamaa esitas andmed reisijate arvu varem eeldatud kasvu ning eeldatavate lisakulude ja -tulude kohta (koos prognoosidega parima ja halvima juhu kohta).

([1]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1991, C-305/89, Itaalia Vabariik *vs.* komisjon (ALFA Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([2]) Aruannet nimetati eelnevalt punktis 7.3.1.1 seoses Lübecki linna ja Infratili vahelise lepingu kasumlikkusega.

(305) Turumajanduse tingimustes tegutsev eraettevõtja ootaks lepingust mõistlikult kaaludes järgmisi lisatulusid:

a) lisatulu lennundusega seotud tegevusest, mis tuleb Ryanairi makstavatest reisija- ja maandumistasudest, ja

b) lisatulu lennundusega mitteseotud tegevusest, näiteks parkimistasudest, frantsiiskauplustest või otse käitatavatest kauplustest.

(306) Ühe kassa meetodit kohaldades tuleb komisjoni arvates arvesse võtta lennujaama tulu nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tegevusest ([1]).

(307) Saksamaa väitel eeldas lennujaam 2000. aasta lepingus kehtestatud tasude alusel lennundusega seotud tegevusest keskmiselt tulu […] eurot reisija kohta. Lennundusega mitteseotud tulud moodustasid FLG hinnangul […] % lennundustegevusest saadavast tulust.

(308) Turumajanduse tingimustes tegutsev eraettevõtja ootaks lepingust mõistlikult kaaludes järgmisi lisakulusid:

a) otseselt Ryanairiga sõlmitud lepingust põhjustatud lisanduvad tegevuskulud,

b) turundusteenuste kulud,

c) otseselt Ryanairiga sõlmitud lepinguga seotud investeerimiskulud.

(309) Saksamaa andmetel pidi FLG palkama eeldatava reisijate arvuga toimetulekuks lisatöötajaid. FLG arvestas lisanduvate tegevus- ja personalikuludega summas […] eurot reisija kohta.

(310) 2000. aasta lepingu alusel eeldas FLG ajavahemikuks 2000–2012 lisanduvaid turunduskulusid summas […] eurot parimal ja […] eurot halvimal juhul.

(311) Investeerimiskulude kohta selgitas Saksamaa, et lennujaama taristu oli olemas juba enne lepingu sõlmimist Ryanairiga ja et Ryanairi esialgu kavandatud käitamine ei nõudnud seal lisainvesteeringuid taristusse.

(312) Saksamaa esitas alljärgneva loetelu tuludest ja tegevuskuludest parimal (tabel 11) ja halvimal juhul (tabel 12).

Tabel 11

Kulud ja tulud parimal juhul

Aasta	Reisijate arv	Tulud lennundusega seotud tegevusest	Tulud lennundusega mitteseotud tegevusest	Tegevuskulud
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 64.

Aasta	Reisijate arv	Tulud lennundusega seotud tegevusest	Tulud lennundusega mitteseotud tegevusest	Tegevuskulud
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Kokku	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabel 12

Kulud ja tulud halvimal juhul

Aasta	Reisijate arv	Tulud lennundusega seotud tegevusest	Tulud lennundusega mitteseotud tegevusest	Tegevuskulud
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Kokku	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

(313) FLG eeldas Ryanairiga sõlmitud 2000. aasta kokkuleppest positiivset finantsmõju. Selleks on tabelis 13 kokku võetud tulud lennundusega seotud ja mitteseotud tegevusest, kulud, mida on võimalik otseselt seostada Ryanairi tegevusega lennujaamas, ning turunduskulud.

Tabel 13

Kasumlikkuse eelanalüüs

Kasumlikkuse hindamine	Parimal juhul (eurodes)	Halvimal juhul (eurodes)
Tulud lennundusega seotud tegevusest	[…]	[…]
Tulud lennundusega mitteseotud tegevusest	[…]	[…]
Tegevuskulud	[…]	[…]
Turunduskulud	[…]	[…]
Kokku	**[…]**	**[…]**

(314) Parima juhu stsenaariumis ümardas Saksamaa reisijate arvu […], mille tulemusena oli lennundusega seotud tegevusest saadavad tulud […] eurot. Halvima juhu stsenaariumis võeti aluseks kokku […] reisijast, mis andis lennundusega seotud tegevusest saadud tuludeks […] eurot. Kuna tulud lennundusega mitteseotud tegevusest pidid eelduste kohaselt moodustama […] % lennundusega seotud tegevusest, arvestati lennundusega mitteseotud tegevusest saadavateks tuludeks parimal juhul […] eurot ja halvimal juhul […] eurot. Lisaks arvutati välja tegevuskulud, mis olid parimal juhul kokku […] eurot ja halvimal juhul […] eurot. Turunduskulusid ei arvutatud ühe reisija kohta, vaid hinnanguliselt, ja kokku olid need […] eurot parimal juhul ja […] eurot halvimal juhul.

(315) Tabeli 13 kohaselt pidid 2000. aasta lepingule vastavad tulud hinnangute alusel ületama kulusid, mis oleks tekitanud iga-aastase ülejäägi parimal juhul […] euro ja halvimal juhul […] euro ulatuses.

(316) Komisjon peab Saksamaa meetodit usaldusväärseks. Lennundusega seotud tegevusest saadud hinnangulised tulud tuginesid Ryanairiga 2000. aastal sõlmitud lepingu tingimustele. Lennundusega mitteseotud tegevusest saadavate tulude hindamine […] %le lennundusega seotud tuludest peaks olema vastavuses teiste lennujaamade asjaomaste üldiste arvutustega (vt tabel 6). Ka personalivajaduse suurenemise eeldamine reisijate arvu kasvu korral tundub mõistlik.

(317) Investeeringud Lübecki lennujaama laiendamisse ei olnud kohandatud Ryanairi vajaduste järgi, vaid võisid kasu tuua ka teistele lennuettevõtjatele. Seetõttu ei olnud Ryanairiga sõlmitud lepingust tulenevate lisakulude hulgas vaja investeerimiskulusid arvesse võtta. Nagu Saksamaa rõhutas, tegi FLG pidevalt jõupingutusi teiste lennuettevõtjate ligimeelitamiseks ja oli selle juures ka edukas (näiteks WizzAir). Lisaks oli lennujaam üritanud Saksamaa väitel alustada aastaid läbirääkimisi Air Berliniga, kuid edutult.

(318) Saksamaa on väitnud, et reisijate arvu märkimisväärne kasv oli Lübecki lennujaama edukaks erastamiseks vältimatu. Komisjon nõustub, et investeeringuid tehti eesmärgiga valmistada Lübecki lennujaam ette reisijate arvu kasvuks ([1]).

(319) FLG-le ei seatud 2000. aasta lepingus siiski investeeringute tegemise kohustust ([2]). FLG-l oleks olnud võimalik täita oma lepingust tulenevad kohustused ilma lennujaama laiendamisse investeerimata.

(320) Nendel põhjustel teeb komisjon järelduse, et Lübecki lennujaama tehtud investeeringute liigitamata jätmine Ryanairiga 2010. aastal sõlmitud kokkulepete alla oli õigustatud.

(321) Pärast Saksamaa andmete analüüsi ei ole komisjonil siiski võimalik ühe punktiga nõustuda ja ta teeb sellekohase muudatuse. 2000. aasta lepingus on kokku lepitud, et see lõpeb 30. mail 2010. Saksamaa võttis selle lepingu kasumlikkuse suurenemise arvutamisel arvesse ka 2011. ja 2012. aasta lisakulusid ja -tulusid. Komisjon peab õigustatuks võtta arvesse ainult lepingu kehtivuse ajal tekkivaid lisakulusid ja -tulusid. Seda vajalikku muudatust silmas pidades tegi komisjon omaenda analüüsi. Ta tugines sealjuures Saksamaa hinnangule kasumlikkuse suurenemise kohta ja kohandas seda vajaduse korral, nagu on esitatud tabelites 14, 15 ja 16 olevates loeteludes.

Tabel 14

Kulud ja tulud parimal juhul

Aasta	Reisijate arv	Tulud lennundusega seotud tegevusest	Tulud lennundusega mitteseotud tegevusest	Tegevuskulud
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Vt otsus (EL) 2015/1226.
([2]) Otsus (EL) 2015/1584.

Aasta	Reisijate arv	Tulud lennundusega seotud tegevusest	Tulud lennundusega mitteseotud tegevusest	Tegevuskulud
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Kokku	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabel 15

Kulud ja tulud halvimal juhul

Aasta	Reisijate arv	Tulud lennundusega seotud tegevusest	Tulud lennundusega mitteseotud tegevusest	Tegevuskulud
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Kokku	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabel 16

Kasumlikkuse eelanalüüs

Kasumlikkuse hindamine	Parimal juhul (eurodes)	Halvimal juhul (eurodes)
Tulud lennundusega seotud tegevusest	[…]	[…]
Tulud lennundusega mitteseotud tegevusest	[…]	[…]
Tegevuskulud	[…]	[…]
Turunduskulud	[…]	[…]
Kokku	**[…]**	**[…]**

(322) Komisjon jättis 2011. ja 2012. aasta eeldatavad tulud ja tegevuskulud välja, sest 2000. aasta leping pidi olema selleks ajaks juba lõppenud (vt tabelid 14 ja 15). Selle asemel tugines komisjon aastate 2000–2010 eeldatavatele tuludele ja tegevuskuludele, mis esitatakse tabelis 16. Turunduskulude puhul arvutas komisjon keskmised kulud reisija kohta parimal ja halvimal juhul, kusjuures ta võttis aluseks Saksamaa ametiasutuste andmed. Seejärel korrutas ta keskmise näitaja reisija kohta aastate 2000–2010 eeldatava reisijate arvuga, saades hinnangulised turunduskulud […] eurot parimal ja […] eurot halvimal juhul (tabel 16).

(323) Isegi kui Saksamaa esitatud FLG eelanalüüsis ei oleks tulevased maksed lepingu sõlmimise ajal kehtinud hindasid vähendanud, ilmneb arvudest, et leping osutunuks eeldatavasti kasumlikuks.

(324) Lisaks Saksamaa edastatud andmetele esitas Oxera 2000. aasta lepingu kasumlikkuse analüüsi ([1]). Oxera lisas oma analüüsi võimaluse korral tegelikud andmed, st kulud ja tulud lepingu sõlmimisele eelnenud ajast, et tuletada nendest eeldused FLG ootuste kohta lepingu sõlmimise hetkel. Sealjuures kasutas Oxera tegelikku reisijate arvu kuni lepingu sõlmimise päevani. Lennundusega seotud tegevusest saadavate tulude ja turunduskulude aluseks võeti tasud ja maksed vastavalt 2000. aasta lepingule. Lennundusega mitteseotud tegevusest saadavate tulude ja tegevuskulude arvutamiseks kasutas Oxera tegelikke andmeid lepingu sõlmimisele järgnenud ajast.

(325) Ryanairiga sõlmitud 2000. aasta lepingu nüüdispuhasväärtuseks hinnati […] eurot. Seetõttu eeldati, et kokkulepe on kasumlik.

(326) Oxera ei võtnud nüüdispuhasväärtuse arvutamisel 2000. aasta lepinguga seotud investeerimiskulusid arvesse. See kattub komisjoni järeldusega (vt põhjendused 316–320), mille kohaselt ei olnud Lübecki lennujaamas tehtud investeeringuid vaja 2000. aasta lepingu alla liigitada.

(327) Komisjon märgib, et Oxera võttis reisijate arvu, lennundusega seotud tegevusest saadavate tulude ja turundustasude arvutamisel aluseks olemasolevad eelandmed, lennundusega mitteseotud tegevusest saadavate tulude ja tegevuskulude arvutamisel aga järelandmed. Enda andmetel ei olnud Oxeral juurdepääsu lennundusega mitteseotud tegevusest saadavate tulude ja tegevuskulude eelprognoosidele. Komisjon märgib, et kui on vaja hinnata, kas leping on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, saab arvesse võtta ainult tulusid ja kulusid, mida lennujaam prognoosis enne lennuettevõtjaga lepingu sõlmimise hetke. Teise võimalusena võib siiski kasutada osaliselt järelandmetel põhinevat hinnangut, et kinnitada eeldusi, millele eelnevalt prognoositud tulud ja kulud tuginevad. Oxera rekonstrueeritud eelandmed lennundusega seotud tegevusest saadavate tulude kohta ([…] (eurot) jäävad ka Saksamaa esitatud FLG prognooside vahemikku nii parimal ([…] (eurot) kui ka halvimal juhul ([…] (eurot). Oxera rekonstrueeritud eelandmed turunduskulude kohta ([…] (eurot) on isegi Saksamaa esitatutest madalamad: FLG prognoosis turunduskuludeks kokku […] eurot parimal ja […] eurot halvimal juhul. See kinnitab, et FLG prognooside lähtealus oli piisavalt konservatiivne.

7.4.3. ***Järeldus***

(328) Saksamaa esitatud teabest nähtub, et FLG-l oli võimalik oodata 2000. aasta lepingust positiivse lisatulemuse suurenemist. Eeldused, millele see ootus tugines, tunduvad olevat mõistlikud. Seda kinnitab asjaolu, et reisijate arvu tegelik kasv ajavahemikul 2000–2005 ületas reisijate arvu eeldatavat kasvu. Asjaolu, et reisijate arvu kasvule tuli piir ette, tulenes suures osas sellest, et planeeringu kehtestamise otsus jäi tegemata, mistõttu muutus lennujaama laiendamine võimatuks. Seda ei saanud 2000. aasta lepingu sõlmimise ajal ette näha. Oxera uuring kinnitab FLG ootusi.

(329) Seetõttu oleks olnud mõistlik oodata, et Ryanairiga 2000. aastal sõlmitud lepingu kasumlikkus oleks hakanud FLG jaoks suurenema. Järelikult oleks arukas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja samuti lepingu sõlminud, sest see oleks ettevaatavalt kaaludes aidanud lennujaama kasumlikkust suurendada. Ühetähenduslikult positiivse mõju tõttu võib 2000. aasta lepingut vaadelda ka osana lennujaama vähemalt pikaajaliselt kasumlikkusele keskenduvast üldstrateegiast.

([1]) Oxera aruanne „Lübeck airport – Economic MEOP Assessment“ („Lübecki lennujaam – majanduslik eksperdihinnang turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohta“), 1. september 2014.

(330) FLG ja Ryanairi vaheline 2000. aasta leping ei ole seetõttu seotud mitte ühegi majandusliku eelisega, mis ei oleks Ryanairil tekkinud tavapärastel turutingimustel. Seetõttu ei saa seda lepingut pidada riigiabiks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. See järeldus ei puuduta uurimist, kas 2010. aasta kokkuleppega kaasneb Ryanairi jaoks riigiabi.

7.5. *LENNUKITE JÄÄTÕRJETASUD*

7.5.1. ***Valikulisus***

(331) Riiklik meede kuulub Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse ainult juhul, kui see soodustab „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist". Seega kuuluvad abi mõiste alla ainult meetmed, millega ettevõtjaid valikuliselt soodustatakse.

(332) Euroopa Liidu kohtute väljakujunenud praktika kohaselt tuleb uurida, kas konkreetses õigussüsteemis (edaspidi „võrdlusbaas") võetud riiklik meede soodustab teatud „ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist" võrreldes teiste ettevõtjatega, kes asuvad nimetatud süsteemi eesmärki silmas pidades võrreldavas õiguslikus ja faktilises olukorras. Meede, mis teeb vahet võrreldavas olukorras olevatel ettevõtjatel, on ilmselgelt valikuline. Kui esmapilgul valikulisena tunduvat meedet õigustab süsteemi olemus või üldine ülesehitus, ei peeta seda valikuliseks ja see ei kuulu seetõttu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse ([1]).

(333) Komisjon peab seetõttu korraldama kolmeastmelise analüüsi. Esiteks tuleb kindlaks määrata võrdlussüsteem. Teiseks tuleb otsustada, kas kõnealune meede kujutab endast selle süsteemi erandit sellepärast, et teeb vahet ettevõtjatel, kes on süsteemi olemuslikke eesmärke arvestades sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras. Kui selline erand on olemas (ja meede on seetõttu esmapilgul valikuline), tuleb kolmandaks kindlaks teha, kas seda erandit õigustab selle (võrdlus-)süsteemi olemus või üldine ülesehitus.

(334) Käesoleval juhul algatas komisjon lennukite jäätõrjetasude tõttu ametliku uurimismenetluse.

(335) Sealjuures peab komisjon esiteks kindlaks tegema, millisele korrale asjaomased tasud tuginevad. Nagu komisjon märgib, kehtestatakse need tasud eritasude korras. Eritasude kord ei ole osa taristu kasutamise tasude üldisest korrast, kuid sellel on viimatinimetatuga teatud ühised tunnused. Selles on loetletud hinnad teatud teenuste eest, mida lennujaam lennuettevõtjatele osutab, samuti selleks vajaliku materjali hinnad. See kehtib kõikidele lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele. Seda ajakohastatakse korrapäraselt paari aasta järel, et võtta arvesse nende eriteenuste kulude kasvu. Eritasude korra koostamise õigus on ainult lennujaamal.

(336) Kohus märkis Lübecki lennujaama käsitlevas otsuses, et asjakohaseks võrdlusbaasiks pidid olema 2006. aasta tasud ([2]). Võttes arvesse sarnasusi üldise tasukorra ja eritasude korra vahel, teeb komisjon järelduse, et Lübecki lennujaama eritasude korda tuleb käsitleda võrdlusbaasina, mille alusel uurida lennukite jäätõrjetasusid.

(337) Teiseks peab komisjon uurima, kas eritasude korraga tehakse vahet ettevõtjatel, kes on sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras. Eritasude kord kehtib kõikidele Lübecki lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele. Jäätõrjeteenuste kasutamisel ei tehta selles lennuettevõtjatel vahet. Igale Lübecki lennujaamas jäätõrje läbinud lennukile kehtivad samad tasud, mille aluseks on stardimass ning kasutatud jäätõrjevedeliku ja sooja vee kogus. Seega ei kujuta jäätõrjeteenuste tasud Lübecki lennujaamas endast võrdlussüsteemi erandit, sest lennujaama kasutavatel lennuettevõtjatel ei tehta vahet. Komisjoni arvates ei ole jäätõrjetasud seega ilmselgelt valikulised.

([1]) Kohtuotsus, Üldkohus, 7. märts 2012, British Aggregates Association *vs.* komisjon, T-210/02 RENV, ECLI:EU:T:2012:110, punktid 82 ja 83; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 15. november 2011, komisjon ja Hispaania *vs.* Gibraltari valitsus ja Ühendkuningriik, liidetud kohtuasjad C-106/09 P ja C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, punktid 74 ja 75; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. jaanuar 2015, Eventech *vs.* The Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punktid 54 ja 55.

([2]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. detsember 2016, komisjon *vs.* Hansestadt Lübeck, C-524/14 P ECLI:EU:C:2016:971, punkt 62.

(338) Seetõttu ei ole vaja uurida, kas tasud on (võrdlus-)baasi olemuse või üldise ülesehituse põhjal õigustatud.

7.5.2. ***Järeldus***

(339) Lennukite jäätõrjetasusid ei saa seega käsitleda riigiabina Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8. **JÄRELDUS**

(340) Otsuse tegemine selle kohta, kas võimalik FLG-le antud riigiabi kujutab endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja selle saab sellisel juhul tunnistada siseturuga kokkusobivaks, ei ole vajalik. Juriidilist isikut FLGd enam ei eksisteeri ja ta on oma majandustegevuse lõpetanud. Isegi kui FLG ja Yasmina vahel oleks majanduslik järjepidevus, ei oleks võimalik abi enam Yasminalt sisse nõuda, sest Yasmina lõpetati ja tema varad võõrandati Saksa õiguse kohases pankrotimenetluses kohtu järelevalve all.

(341) FLG osade müük Infratilile 2005. aastal ei andnud Infratilile eelist, kuna Lübecki linn tegutses osade müümisel turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana. Ka 2009. aastal toimunud uued läbirääkimised müügioptsiooni üle ning tulevase kahjumi ja edasiste investeerimis- ja muude kulude ülevõtmine vastavalt 2009. aasta lisalepingule ei andnud Infratilile eelist. Ka siin tegutses Lübecki linn turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana.

(342) 2000. aasta leping FLG ja Ryanairi vahel oleks ettevaatavalt kaaludes lennujaama kasumlikkusele kaasa aidanud. Seega oleks turumajanduse tingimustes tegutsev käitaja selle lepingu sõlminud, nii et Ryanair ei saa sellest lepingust eelist.

(343) Lübecki lennujaama tasud jäätõrjeteenuste eest ei ole ilmselt valikulised,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Otsuse tegemine selle kohta, kas võimalik FLG-le antud riigiabi kujutab endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja selle saab sellisel juhul tunnistada siseturuga kokkusobivaks, ei ole vajalik, sest FLG on oma majandustegevuse lõpetanud ja abi sissenõudmine ei ole enam võimalik.

Artikkel 2

90 % FLG osade müük Infratilile ja 2009. aasta läbirääkimistel müügioptsiooni suhtes kokku lepitud uued tingimused ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 3

2000. aasta leping Ryanairi ja Lübecki lennujaama vahel ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 4

Lennukite jäätõrjetasud ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel, 7. veebruar 2017

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER