2024/3021

9.12.2024

KOMISJONI OTSUS (EL) 2024/3021,

9. september 2024,

juhtumi SA.43260 (2018/C) kohta, mille raames käsitletakse meetmeid, mida Saksamaa rakendas ettevõtete Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH ja Ryanair DAC toetuseks

(teatavaks tehtud numbri C(2024) 6468 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,

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

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele [1] ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) Deutsche Lufthansa AG (edaspidi „Lufthansa“ või „kaebuse esitaja“) esitas 3. novembril 2015 komisjonile kaebuse, milles väidetakse, et Saksamaa on rakendanud teatavaid meetmeid, mis väidetavalt kujutavad endast riigiabi, millega Saksamaa Rheinland-Pfalzi liidumaa toetab Frankfurt-Hahni lennujaama käitaja Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (edaspidi „FFHG“) ja Ryanair DACi (edaspidi „Ryanair“) tegevust Frankfurt-Hahni lennujaamas.

(2) 26. oktoobri 2018. aasta kirjas teatas komisjon Saksamaale, et on teatavate meetmete kohta otsustanud algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „alusleping“) artikli 108 lõike 2 kohase menetluse [2] (edaspidi „menetluse algatamise otsus“). Saksamaa esitas menetluse algatamise otsuse kohta oma märkused 5. veebruaril 2019.

(3) Menetluse algatamise otsuse avaldamisel Euroopa Liidu Teatajas 13. septembril 2019 kutsus komisjon huvitatud isikuid üles esitama kõnealuse meetme kohta märkusi.

(4) Komisjon sai märkusi järgmistelt huvitatud isikutelt: Lufthansalt 3. juulil 2019, Ryanairilt 25. oktoobril 2019 ja FFHG-lt 31. oktoobril 2019.

(5) 15. novembri 2021. aasta, 15. detsembri 2021. aasta ja 28. märtsi 2024. aasta kirjades esitas Saksamaa komisjonile lisateavet. Aastatel 2019–2023 esitas Lufthansa kirjalikult täiendavaid andmeid.

2. MEETMETE ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. Meetme raames abi saajad

(6) Meetmetest saavad kasu FFHG ja Ryanair.

[1] ELT C 310, 13.9.2019, lk 5.
[2] Komisjoni 26. oktoobri 2018. aasta otsus riigiabi SA.43260 (2015/FC) kohta – Saksamaa – väidetav abi Frankfurt-Hahni lennujaamale ja Ryanairile (ELT C 310, 13.9.2019, lk 5).

2.1.1. *FFHG*

(7) Nagu on kirjeldatud menetluse algatamise otsuses (põhjendused 13 ja 14), asub Frankfurt-Hahni lennujaam Saksamaa Rheinland-Pfalzi liidumaal Maini-äärsest Frankfurdist umbes 120 km läänes. Kuni 1992. aastani oli see USA sõjaväelennubaas, mis seejärel muudeti reisijate- ja kaubaveo tsiviillennujaamaks. Frankfurt-Hahni lennujaamal on lennutegevusluba tegutsemiseks ööpäev ringi ja seitse päeva nädalas.

(8) Frankfurt-Hahni lennujaama käitab FFHG, mis asutati 2001. aastal. Esialgu kuulus enamus FFHG aktsiaid ettevõttele Flughafen Frankfurt/Main GmbH (edaspidi „Fraport") ja Rheinland-Pfalzi liidumaa oli vähemusaktsionär. 2005. aasta jaanuaris hakkas vähemusaktsionäriks ka Hesseni liidumaa.

(9) Jaanuarist 2005 kuni 31. detsembrini 2008 olid FFHG aktsionärid seega Fraport (65 % osalus), Rheinland-Pfalzi liidumaa (17,5 %) ja Hesseni liidumaa (17,5 %).

(10) Alates 1. jaanuarist 2009 saavutas Rheinland-Pfalzi liidumaa kontrolli FFHG üle, omandades Fraporti 65 % osaluse. Selle omandamise tulemusena jäi FFHG kahe aktsionäri omandusse: Rheinland-Pfalzi liidumaa (82,5 % osalus) ja Hesseni liidumaa (17,5 %).

(11) 1. märtsil 2017 allkirjastas Rheinland-Pfalzi liidumaa aktsiaostulepingu, mis viidi lõpule 9. augustil 2017 ja millega ta müüs oma 82,5 % osaluse FFHGs HNA Airport Group GmbH-le, mis on üle maailma tegutsevasse Hiina HNA kontserni (edaspidi „HNA kontsern") kuuluv äriühing. Ülejäänud 17,5 % osalus FFHGs kuulub endiselt Hesseni liidumaale.

(12) FFHG esitas maksejõuetusavalduse 2021. aasta oktoobris.

(13) Nagu on selgitatud menetluse algatamise otsuses (põhjendused 15–17), moodustavad Frankfurt-Hahni lennujaama reisijateveo peamiselt odavlennud. Reisijateveo peamine Frankfurt-Hahni lennujaamas tegutsev lennuettevõtja on Ryanair.

(14) Aastatel 1998–2007 suurenes reisijate arv Frankfurt-Hahni lennujaamas ligikaudu 39 000 reisijalt ligikaudu 4 miljoni reisijani aastas. Aastatel 2007–2019 vähenes reisijate arv järk-järgult ligikaudu 1,5 miljoni reisijani aastas.

(15) Peale reisilendude kasutatakse Frankfurt-Hahni lennujaama ka kaubalendude jaoks. 2019. aastal veeti lennutransporti kasutades Frankfurt-Hahni lennujaama kaudu ligikaudu 171 000 tonni kaupa. 2011. aastal veeti kõige rohkem, ligikaudu 286 000 tonni.

2.1.2. *Ryanair*

(16) Ryanair on Iirimaa odavlennuettevõtja, kes on asutatud 1984. aastal. 2019. aastal vedas Ryanair ligikaudu 142 miljonit reisijat ja lendas enam kui 200 lennujaama.

2.2. **Vaidlustatud meetmed**

2.2.1. *FFHGga seotud meetmed*

2.2.1.1. Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt FFHG-le antud garantii

(17) Saksamaa esitatud teabe kohaselt otsustas 2008. aastal asutatud õhusõidukite hooldusettevõte Haitec AG (edaspidi „Haitec") ([3]) 2013. aastal alustada tegevust Frankfurt-Hahni lennujaamas, et püsivamalt osutada õhusõidukite hooldusteenuseid ja eelkõige laiendada lennujaamas oma pakkumist suuremate lennukite hooldamisel. Selleks ostis Haitec 20. detsembril 2013 FFHG-lt ligikaudu 7,7 miljoni euro eest maad, et ehitada sinna suurem hooldusangaar. 2016. aasta sügisel valminud angaari investeeris Haitec ligikaudu 40 miljonit eurot, mis on algselt planeeritust märkimisväärselt suurem summa.

([3]) Nüüd HAITEC Aircraft Maintenance GmbH.

(18) FFHG ja Haiteci vahelise maamüügilepingu läbirääkimiste lõppjärgus nõudis Haitec, et lepingusse lisataks taganemisõigus, mis on kaetud Rheinland-Pfalzi liidumaa garantiiga.

(19) Selle taganemisõiguse kohaselt võis Haitec umbes 15 aasta jooksul (kuni 31. detsembrini 2028) müügilepingust taganeda, kui esineb üks kolmest asjaolust:

a) FFHG või tema õigusjärglased kaotavad Frankfurt-Hahni lennujaamas tegutsemise loa;

b) Frankfurt-Hahni lennujaama käitamine lõpetatakse täielikult;

c) FFHG muutub maksejõuetuks ja lennujaamas ei jätka tegevust teine käitaja.

(20) Kui Haitec kasutab oma taganemisõigust, peab Haitec maa tagastama FFHG-le ja tal on õigus saada 80 % ostuhinnast summas 6,2 miljonit eurot. Kuna on väga tõenäoline, et ühegi põhjenduses (19) loetletud kolme taganemise aluseks oleva asjaolu korral ei suuda FFHG Haitecile tagasi maksta 6,2 miljonit eurot, nõudis Haitec oma võimaliku nõude jaoks tagasimaksmise tagatist. Seepärast sai Haitec 20. veebruaril 2014 Rheinland-Pfalzi liidumaalt garantii (*Bürgschaftserklärung*), millega liidumaa kohustub Haitecile maksma 6,2 miljonit eurot, kui ettevõte põhjenduses 19 loetletud tingimustel taganeb maa müügilepingust.

(21) Saksamaa ametiasutused selgitasid, et selle garantii andmise eest maksab FFHG Rheinland-Pfalzi liidumaale garantiisummalt 6,2 miljonit eurot preemiat 2,56 % aastas. Garantiipreemia suuruse määras kindlaks [nõustamisettevõte]. [Nõustamisettevõte] kasutas vahendit Moody's RiskCalc ja hindas lennujaama 2012. aasta auditeeritud raamatupidamisaruande põhjal FFHG individuaalseks reitinguks [...] üheks aastaks ja [...] viieks aastaks. Selle põhjal leidis [nõustamisettevõte], et turutingimustele vastava iga-aastase garantiipreemia vahemik on 1,51 % kuni 2,56 %. FFHG ja Rheinland-Pfalzi liidumaa võtsid kasutusele hinnangulise vahemiku ülempiiri ja leppisid kokku, et garantiipreemia suurus on aastas 2,56 % (ligikaudu 158 000 eurot). Garantiipreemia korrigeerimist ei ole garantii andmise lepingus ette nähtud.

2.2.1.2. Maatüki topeltmüük FFHG poolt

(22) 2014. aasta novembris sai FFHG [10–25] miljonit eurot kinnisvaratehingu eest, millega FFHG müüs Rheinland-Pfalzi liidumaale kaks maatükki: linnakumaa ja elamumaa (edaspidi „2014. aasta müügileping"). Elamumaa puhul jäi FFHG-l alles õigus 2014. aasta müügilepingust taganeda. 2014. aasta müügilepingus oli ette nähtud, et taganemisõiguse kasutamise korral peab müügihind põhinema uuel eksperdiarvamusel. Selle kinnisvarakokkuleppe raames lõi Rheinland-Pfalzi liidumaa 29 uut töökohta asutuses Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), mis eelkõige (kuid mitte ainult) täideti varem FFHGs töötanud isikutega. Menetluse algatamise otsuses jõudis komisjon järeldusele, et 2014. aasta müügitehing oli vastavuses turuväärtusega. See järeldus põhines Rheinland-Pfalzi liidumaa tellitud Osteifel-Hunsrücki piirkonna kinnisvaramaksumuse hindamise komisjoni eksperdiarvamusel, mida täiendas põhja struktuuri- ja kooskõlastusosakonna (edaspidi „SGD Nord") aruanne.

(23) 2015. aastal algatas FFHG elamumaa maatüki müümiseks avaliku pakkumismenetluse. ADC Airport Harbour Investment GmbH (edaspidi „ADC") esitas pakkumuse summas 1,25 miljonit eurot.

(24) Pärast seda algatas Rheinland-Pfalzi liidumaa Frankfurt-Hahni lennujaama erastamisprotsessi. Edukas pakkuja Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. (edaspidi „SYT") tegi pakkumuse, mis hõlmas linnakumaa ja elamumaa maatükke. Rheinland-Pfalzi liidumaa kasutas ADC pakkumust elamumaa turuhinna näitajana ja määras SYTiga sõlmitud erastamislepingus selle maatüki hinnaks 1,25 miljonit eurot. Erastamisleping sõlmiti SYTiga 2. juunil 2016. Selleks et Rheinland-Pfalzi liidumaa saaks erastamise raames anda linnakumaa ja elamumaa maatükid koos üle SYTile, pidi FFHG loobuma oma õigusest taganeda Rheinland-Pfalzi liidumaaga sõlmitud 2014. aasta müügilepingust. Kuid SYT jättis 10. juunil 2016 erastamislepingus ettenähtud hinna tasumata ja seejärel kasutas Rheinland-Pfalzi liidumaa 6. juulil 2016 oma õigust SYTile müümisest loobuda.

(25) FFHG kasutas 6. juunil 2016 oma õigust taganeda 2014. aasta müügilepingust. Taganemisõiguse kasutamine vormistati notariaalselt 6. juulil 2016. Elamumaast taganemise õiguse kasutamise eest FFHG Rheinland-Pfalzi liidumaale hüvitist ei maksnud. Saksamaa põhjendab seda sellega, et Osteifel-Hunsrücki piirkonna kinnisvara-maksumuse hindamise komisjoni 2014. aasta eksperdiarvamuses, mida täiendas SGD Nordi aruanne, jõuti 2014. aasta müügilepingu kohta järeldusele, et elamumaa hoonete (endised sõjaväekasarmud) lammutamise ja seejärel maatüki heakorrastamise kulud oleksid suuremad kui maa maksumus pärast tööde lõpetamist. Eksperdiarvamuses jäeti negatiivse turuväärtuse võimalus välja ja seega määrati elamumaa maatüki turuväärtuseks null eurot. FFHG müüs 6. juuli 2016. aasta lepinguga selle elamumaa ADC-le hinnaga 1,25 miljonit eurot. Kuna leping hõlmab peale elamumaa müümise FFHG poolt ADC-le ka linnakumaa müümist Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt ADC-le, on sellel kolm lepinguosalist: ADC, FFHG ja Rheinland-Pfalzi liidumaa.

(26) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust, kas see, et FFHG kasutas elamumaa korral taganemisõigust ilma Rheinland-Pfalzi liidumaale hüvitist maksmata, vastas turuväärtusele (vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 184–189), sest Saksamaa ei olnud esitanud hinnangut maa maksumuse kohta taganemisõiguse kasutamise ajal, kuigi 2014. aasta müügilepingus oli ette nähtud, et taganemisõiguse kasutamise korral peab müügihind põhinema uuel eksperdiarvamusel.

2.2.2. *Ryanairiga seotud meetmed*

2.2.2.1. Turundustoetus Ryanairile

2005. aasta turundusleping

(27) Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanair sõlmisid 4. novembril 2005 turunduslepingu (edaspidi „2005. aasta turundusleping“), mis kehtis 2016. aasta lõpuni. Lepingu sõlmis liidumaa üksinda ja FFHG ei olnud turunduslepingu osaline. Turunduslepingu sõlmimise ajal kuulus liidumaale ainult 17,5 % osalus FFHGs ning 65 % aktsiatest kuulus Fraportile, mis ei ole Rheinland-Pfalzi liidumaa kontrolli all.

(28) Lepiti kokku, et rahalisi vahendeid, mis liidumaa andis Ryanairile 2005. aasta turunduslepingu alusel, kasutab Ryanair turundus- ja müügitegevuseks, mis tuleb kasuks Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanairi ühisele turismiturundusele (menetluse algatamise otsuse põhjendus 90). Maksed tuli Ryanairile tasuda Rheinland-Pfalzi liidumaa turismisihtkohtade reklaamimise eest esitatud arvete alusel. Turundustegevuse elluviimiseks töötas Ryanair välja turunduskontseptsiooni.

(29) 2005. aasta turunduslepingu alusel ostis liidumaa Ryanairilt i) lingid Rheinland-Pfalzi liidumaa turismipakkumistele Ryanairi veebisaidil (turunduslepingu § 1); ii) Ryanairi lennuajakirja kaks lehekülge (turunduslepingu § 2) ning iii) liidumaa turismisektorit toetava kampaania ajakirjanduses (turunduslepingu § 3). Kampaania kohta on lepingus täpsustatud, millise summa eest peab Ryanair aastatel 2006–2010 kolmandatelt isikutelt ostma reklaamipinda (alates 160 000 eurost 2006. aastal kuni [400 000 – 500 000] euroni 2009. ja 2010. aastal).

(30) 2005. aasta turunduslepinguga on kokku lepitud ka Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt Ryanairile tehtavad maksed, mis lepingu § 7 kohaselt peavad olema vähemalt 50 % madalamad hindadest, mille Ryanair on kehtestanud teiste veebipõhiste turundusteenuste klientidele. Peale selle on turunduslepingu §-s 9 kindlaks määratud, et Ryanair kohustub teatava arvu lennukite jaoks kasutama Frankfurt-Hahni baaslennujaamana ([4]) (see arv on vastavalt lepingu lisale lepinguga hõlmatud aastate lõikes erinev), sest lepinguga ettenähtud turundusmeetmed on tulemuslikud ainult

([4]) Lennuki paigutamine lennujaama tähendab, et lennuk paikneb öösel tavaliselt selles lennujaamas. Sel juhul kasutatakse seda lennukit ka mitmeks sellest lennujaamast väljuvaks lennuks.

siis, kui piirkonda veetakse rohkem turiste. Kui Ryanair ei paiguta kokkulepitud arvu lennukeid Frankfurt-Hahni lennujaama, siis on Rheinland-Pfalzi liidumaal õigus turundusleping viivitamata lõpetada.

(31) Järgmises tabelis on esitatud maksed, mida liidumaa Ryanairile 2005. aasta turunduslepingu alusel aastas maksab, ning lennukite arv, mille Ryanair kohustub Frankfurt-Hahni lennujaama konkreetsel aastal paigutama.

Tabel 1

Vastavalt 2005. aasta turunduslepingule Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt tasumisele kuuluvad maksed ja Frankfurt-Hahni lennujaama paigutatavate Ryanairi lennukite arv

Aasta	Frankfurt-Hahni lennujaamas paiknevate lennukite arv	Rheinland-Pfalzi liidumaa makse Ryanairile (eurodes)
2006	8	[0–2 miljonit]
2007	10	[0–2 miljonit]
2008	12	[0–2 miljonit]
2009	14	[0–2 miljonit]
2010	16	[0–2 miljonit]
2011	17	[0–2 miljonit]
2012	18	[0–2 miljonit]
2013	18	[0–2 miljonit]
2014	18	[0–2 miljonit]
2015	18	[0–2 miljonit]
2016	18	[0–2 miljonit]

(32) Peale ülevaate eri veebisaitide poolt reklaamikampaaniate eest küsitud hindadest ei ole Saksamaa 2005. aasta turunduslepingu kohta esitanud ühtegi liidumaa tehtud täpsemat eelhinnangut, mis tõendaks kokkuleppe vastavust turutingimustele.

2017. aasta turundusleping

(33) Pärast 2017. aasta märtsis FFHG aktsiate müümist HNA kontsernile ([5]) sõlmis Rheinland-Pfalzi liidumaa 20. oktoobril 2017 Ryanairiga uue turunduslepingu (*Collaborative Campaign Agreement*, edaspidi „2017. aasta turundusleping“). See leping jõustus 1. oktoobril 2017 ja see sõlmiti maksimaalselt viieks aastaks. Liidumaa eelarvepiirangutest sõltuvalt oli liidumaal õigus leping lõpetada kõige varem alates 31. detsembrist 2018.

(34) Uue lepinguga nähti ette, et liidumaa maksab Ryanairile turunduse eest 1,2 miljonit eurot aastas. Ajavahemikuks 1. oktoobrist kuni 31. detsembrini 2017 määrati kindlaks proportsionaalne makse 350 000 eurot; 2018. aastaks nähti ette maksimaalselt kuni 200 000 euro suurune täiendav summa (2018. aastal kokku 1,4 miljonit eurot), juhul kui vastav 2017. aastaks kavandatud, kuid kasutamata jäänud vahendite ülekandmine tehakse vastavalt liidumaa eelarvereeglitele.

(35) Lepinguosalised leppisid kokku, et määravad igaks aastaks kindlaks üksikasjaliku turunduskampaania ja selle maksumuse. Aastase makse suuruseks määrati kuni 1,2 miljonit eurot.

([5]) HNA Group oli Hiina konglomeraat, kes tegutses eelkõige lennundus- ja turismisektoris.

(36) Lepingu kehtivuse ajaks võttis Ryanair kohustuse vedada Frankfurt-Hahni lennujaama aastas vähemalt [100 000 – 200 000] reisijat, kes vähemalt üheks ööks jäävad Rheinland-Pfalzi liidumaale (edaspidi „lennuturistid“). Kui veetakse vähem kui [100 000 – 200 000] lennuturisti, siis teenuse eest ei maksta. Kui veetakse rohkem kui [100 000 – 200 000], kuid vähem kui [100 000 – 200 000] lennuturisti, siis kuulub maksmisele ainult [...] % 1,2 miljonist eurost.

(37) Peale selle nähti 2018. aasta kampaania kavas ette meetmed Rheinland-Pfalzi kui turismisihtkoha tuntuse suurendamiseks, kasutades sotsiaalmeediat, Ryanairi kliendisuhete haldamise andmebaasi ja veebisaite ning suunatud reklaami. Samuti kavandati [0–1,2 miljonit] eurot maksev ulatuslik turunduskampaania, milles kasutati nii traditsioonilisi meediakanaleid kui ka väga sihipärast digitaalmeediat.

(38) Saksamaa väidab, et 2017. aasta turundusleping sõlmiti pärast Frankfurt-Hahni lennujaama erastamist ning et lepinguosalised on tegutsenud turumajanduse tingimustes tegutsevate ettevõtjatena, järgides sellise turunduslepingu sõlmimiseks vajalikke turutingimusi. Saksamaa sõnul põhines Rheinland-Pfalzi liidumaa otsus sõlmida Ryanairiga turundusleping ühe sõltumatu eksperdi korraldatud võrdlusuuringul, mille kohaselt pakkus Ryanair parimat hinna ja kvaliteedi suhet selliste turundusteenuste puhul, mida liidumaa soovis. Peale võrdlusuuringu ei ole Saksamaa turunduslepingu kohta esitanud ühtegi liidumaa tehtud täpsemat eelhinnangut, mis näitaks, et liidumaa lähtus äritegevuse tavast ja turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttest.

2.2.2.2. Lennujaamateenuste lepingud, mille FFHG ja Ryanair sõlmisid 2013., 2015. ja 2016. aastal

(39) FFHG ja Ryanair on sõlminud mitu lepingut, mis reguleerivad finantstingimusi, mille alusel Ryanair Frankfurt-Hahni lennujaamas tegutseb. Otsuses (EL) 2016/788 ([6]) (edaspidi „Hahn I otsus“) leidis komisjon, et 2002. aastal (edaspidi „2002. aasta lennujaamateenuste leping“) ja 2005. aastal (edaspidi „2005. aasta lennujaamateenuste leping“) FFHG ja Ryanairi vahel sõlmitud lepingud lennujaamateenuste kohta vastasid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele ega kujuta endast seega riigiabi. 2002. aasta lennujaamateenuste leping pidi esialgu kehtima 13. veebruarini 2017 pikendamise võimalusega kuni 13. veebruarini 2022 ning 2005. aasta lennujaamateenuste leping pidi esialgu kehtima 2027. aastani.

(40) 27. märtsil 2013 sõlmisid FFHG ja Ryanair kolmeks aastaks (2013–2016) siiski lisakokkuleppe (edaspidi „2013. aasta lisakokkuleppe“ või „2013. aasta lennujaamateenuste leping“). 2013. aasta lisakokkuleppe sõnastuse kohaselt koondab see ja asendab kõik varem sõlmitud lepingud Frankfurt-Hahni lennujaama saabuvate ja sealt väljuvate reisilendude kohta. Saksamaa ei esitanud 2013. aasta lisakokkuleppe kohta turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele vastavuse hinnangut. 2013. aasta lisakokkulepe on Frankfurt-Hahni lennujaama maapealse teeninduse tüüplepingu lisaleping. Sellega ei muudeta lennujaamatasude korda, pigem kinnitatakse selle kehtivust. Sellega ajakohastatakse Ryanairi kohta kehtivaid maapealse teeninduse reegleid, et võtta arvesse lennundussektori üldist arengut.

(41) 8. märtsil 2015 täiendati 2013. aasta lisakokkulepet märkega selle lisasse kuuluva maapealse teeninduse lepingu kohta (edaspidi „2015. aasta märge“ või „2015. aasta lennujaamateenuste leping“), muutes 2013. aasta lisakokkulepet järgmistes punktides: a) 2013. aasta lisakokkuleppe pikendamine kuni 31. märtsini 2017, b) Ryanairile teenindus-/hooldussõiduki tagamine ning c) Ryanairile kontoriruumide ja varuosade jaoks laoruumide tagamine. Saksamaa selgitas, et iga uue Frankfurt-Hahni lennujaamast avatud lennuliini kohta ligikaudu 100 000 euro suurune turundustoetus, millele on osutatud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 109, oli ette nähtud juba 2002. aasta lepingus Ryanairiga. Saksamaa on komisjonile teada andnud, et 2015. aasta märke rakendamise vältel ei ole ühelgi juhul uue lennuliini jaoks turundustoetust antud.

([6]) Komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2016/788 riigiabi SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) kohta, mida Saksamaa andis seoses 2009.–2011. aastal kehtestatud Frankfurt Hahni lennujaama rahastamise korraga (ELT L 134, 24.5.2016, lk 1).

(42) FFHG ja Ryanair sõlmisid 8.–9. septembril 2016 viieks aastaks uue lepingu, mis kehtis 1. aprillist 2017 kuni 31. märtsini 2022. See leping vormistati 2013. aasta lisakokkuleppe lisakokkuleppena (edaspidi „2016. aasta lisakokkulepe nr 2“ või „2016. aasta lennujaamateenuste leping“). 2016. aasta lisakokkuleppega nr 2 on eelkõige kindlaks määratud, milline on lennujaamatasu konkreetsetel juhtudel, ning sellega tehakse teatavad muudatused 2013. aasta lisakokkuleppesse ja asendatakse 2015. aasta märge.

(43) Saksamaa väidab, et 2016. aasta lisakokkuleppega nr 2 muudeti 2013. aasta lisakokkulepet ja 2015. aasta märget ainult kahes punktis:

a) 2016. aasta lisakokkuleppe nr 2 kohast lennujaamatasu [...] eurot reisija kohta tuleb maksta üksnes juhul, kui Ryanair veab aastas vähemalt [...] reisijat, samas kui varem kehtis see alates [...] reisijast aastas;

b) sellega kehtestatakse uus turundustoetuse süsteem, mille kohaselt ei tule lennujaamatasu maksta nende reisijate eest, kelle arv ületab eelmisel aastal välja lennanud reisijate *arvu.

2.2.2.3. Koolitustoetus Ryanairile

(44) Kaebuse esitaja toob FFHG 100 % tütarettevõtja Hahn Campus Management GmbH (edaspidi „HCM“) aastaaruannetele tuginedes esile, et HCM sai aastatel 2001–2002 Rheinland-Pfalzi liidumaa ametiasutustelt ligikaudu 1,685 miljonit eurot koolitusabi, et koolitada töötuid või töötuse ohus olevaid isikuid. Lisaks sellele tellis HCM haldusmenetluse haldamise äriühingult a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung (edaspidi „a und o Gettmann“), eelkõige tõendite kogumiseks selle kohta, et makseid kasutati koolituse tegelikuks läbiviimiseks (*Verwendungsnachweise*).

(45) Kaebuse esitaja väitel osutas Ryanair HCMile koolitusteenuseid salongitöötajate ja pilootide koolitusprogrammi raames ning sai nende teenuste eest tasu. Selle suuruseks nimetab kaebuse esitaja 4 miljonit eurot. Kaebuse esitaja osutab ka ajakirjanduses avaldatud artiklile, kus ekspert hindas, et Ryanair võttis lõpuks tööle ligikaudu 80–90 % HCMi programmis koolitatud pilootidest ja salongitöötajatest. Kaebuse esitaja väidab, et oli teada, et Ryanairi töötajad pidid oma erialast ettevalmistust ise rahastama ja Ryanair ei kandnud oma töötajate (pilootide ja salongipersonali) koolituskulusid. Kaebuse esitaja osutab sellega seoses 2003. aastal Ryanairi veebisaidil tehtud avaldusele salongitöötajate koolituse kohta.

2.2.2.4. Salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine Ryanairi toetuseks

(46) Kaebuse esitaja leiab, et FFHG rajas 2010. aastal Ryanairile koolituskeskuse, mille väärtus oli 9 miljonit eurot. Kaebuse esitaja esitatud teabe kohaselt on koolituskeskuses kuni 16 koolitusruumi ja 70 magamistuba ning Ryanair on seda kasutanud pilootide ja salongitöötajate koolitamiseks alates 2010. aasta augustist.

(47) Lisaks sellele leiab kaebuse esitaja, et FFHG ehitas 2010. aastal hooldusangaari, et rentida seda Ryanairile, kuigi rendileping ei katnud FFHG kulusid. Kaebuse esitaja väitel on hooldusangaar projekteeritud kahe Boeing 737–800 lennuki jaoks, mis on Ryanairi kasutatav lennukitüüp. Hooldusangaar olevat ehitatud spetsiaalselt Ryanairi taotlusel. Sellega seoses viitab kaebuse esitaja ajakirjanduses avaldatud artiklitele, mis näitavad, et Ryanair pidas mitme lennujaamaga läbirääkimisi selliste rajatiste ehitamise üle.

(48) Kaebuse esitaja väidab, et selle angaari ehitamiseks kuulutas FFHG välja kontsessioonilepingu hanke maksumusega kuni 8 miljonit eurot. Kuid kontsessioonilepingu maksumus, mille FFHG lõpuks ehitusettevõtjaga hooldusangaari ehitamiseks sõlmis, oli 17,46 miljonit eurot. Seejärel rentis ehitusettevõtja hooldusangaari 30 aastaks FFHG-le. Kaebuse esitaja kinnitab, et FFHG omandas hooldusangaari majandusliku omandiõiguse 2011. aastal 12,1 miljoni euro eest ja rentis selle Ryanairile kuni 2027. aastani edasi kuludest madalama hinnaga, mis oli kokku ligikaudu 8,3 miljonit eurot.

(49) Kaebuse esitaja leiab, et tegelikult ei olnud tegemist kontsessiooniga, sest ehitusettevõtja ei kasutanud angaari, et katta oma investeerimiskulud kolmandatest isikutest kasutajate makstavate tasudega. Selle asemel rentis ehitusettevõtja investeerimiskulude katmiseks selle 30 aastaks FFHG-le tagasi. Järelikult kandis hooldusangaari ehitamise finantsriski tegelikult FFHG. Kuna FFHG omandas 2011. aastal hooldusangaari majandusliku omandiõiguse ligikaudu 12,1 miljoni euro eest ja Ryanair oli kohustatud kuni 2027. aastani renti maksma vaid ligikaudu 8,3 miljonit eurot, ei katnud rent kulusid ja sellega antakse Ryanairile eelis.

2.3. **Menetluse algatamise põhjused**

(50) Menetluse algatamise otsuses tõstatati küsimus, kas järgmised meetmed hõlmavad riigiabi ja kas neid võib pidada siseturuga kokkusobivaks.

a) Meetmed, millega on võidud anda abi FFHG-le:

1) Rheinland-Pfalzi liidumaa garantii FFHG-le seoses maa müügiga õhusõidukite hooldusettevõttele Haitec;

2) maatüki topeltmüük FFHG poolt.

b) Meetmed, millega on võidud anda abi Ryanairile:

1) Ryanairile koolitusabi andmine;

2) salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine;

3) turunduslepingud, mille Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanair sõlmisid 2005. ja 2017. aastal;

4) lennujaamateenuste lepingud, mille FFHG ja Ryanairi sõlmisid 2013., 2015. ja 2016. aastal.

2.3.1. *Rheinland-Pfalzi liidumaa garantii FFHG-le seoses maa müügiga õhusõidukite hooldusettevõttele Haitec*

(51) Komisjoni esialgne seisukoht oli, et 2,56 % suurune garantiipreemia on FFHG-le antud riigiabi, sest see ei paista väljendavat turupõhist tasu ega ole seega kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Komisjon leidis, et [nõustamisettevõte] kasutas tõenäoliselt liiga madalat turupõhist võrdlusalust ([7]).

2.3.2. *Maatüki topeltmüük FFHG poolt*

(52) Komisjoni esialgne seisukoht oli, et tingimused, mille alusel FFHG 2016. aastal kasutas elamumaaga seotud taganemisõigust, ei vastanud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Esialgsetel andmetel näitab majanduslikku eelist ([8]) see, et taganemisõigust kasutati ilma Rheinland-Pfalzi liidumaale hüvitist maksmata, kuigi pärast taganemist müüdi elamumaa ühe kuu jooksul ADC-le 1,25 miljoni euro eest.

(53) Kuna Saksamaalt muud teavet ei saadud, väljendas komisjon kahtlust, kas abi on vastavalt lennujaamadele ja -ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevate 2014. aasta suuniste ([9]) (edaspidi „2014. aasta lennundussuunised“) punktis 5.1.2 esitatud kriteeriumidele siseturuga kokkusobiv ([10]).

2.3.3. *Ryanairile koolitusabi andmine*

(54) Komisjoni esialgne seisukoht oli, et koolitusabi kujutab endast Ryanairile antavat riigiabi, mis on siseturuga kokkusobimatu.

(55) Komisjon tegi muu hulgas järgmised esialgsed järeldused.

a) Asjaolu, et töötuse vähendamist toetati riigi vahenditega, ei tähenda, et see koolitus on mittemajanduslik tegevus.

([7]) Menetluse algatamise otsus, põhjendus 158.
([8]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 186–188.
([9]) Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta“ (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).
([10]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 326–330.

b) HCM paistab olevat ainult Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanairi vahendaja, kelle kaudu suunatakse liidumaa töö-, sotsiaal-, perekonna- ja tervishoiuministeeriumi toetused Ryanairile.

c) Ei ole selge, kas Ryanairile maksti koolitusteenuste eest kaks korda, nagu väitis kaebuse esitaja, st nii koolitusel osalejad kui ka Rheinland-Pfalzi liidumaa, või tuleks väidetavaid makseid pidada tasuks koolituskulude eest, mida Ryanair oleks tavaliselt ise kandnud, sest ta näib olevat palganud enamiku kõnealusel koolitusel osalenud isikutest.

d) Kuna Saksamaalt muud teavet ei saadud, väljendas komisjon kahtlust, kas kõnealust meedet võib pidada üldise grupierandi määruse ([11]) artikli 31 kohaseks koolitusabiks ([12]).

2.3.4. *Salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine*

(56) Komisjoni esialgne seisukoht oli, et salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine kujutab endast Ryanairile antud riigiabi. Komisjon jõudis esialgsele järeldusele, et kõnealune rahastamine andis Ryanairile majandusliku eelise, sest Saksamaa esitatud kasumlikkuse analüüs tekitas mõningaid kahtlusi ([13]).

2.3.5. *Turunduslepingud, mille Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanair sõlmisid 2005. ja 2017. aastal*

(57) Komisjoni esialgne seisukoht oli, et mõlemad turunduslepingud kujutavad endast Ryanairile antavat riigiabi ja on siseturuga kokkusobimatud. Komisjonil tekkis kahtlus, kas turunduslepingud on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Eelkõige oli komisjonil kahtlusi selles, kas Rheinland-Pfalzi liidumaa võis nendest lepingutest saada tulu, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja arvesse võtaks, kui ta hindab, kas selline leping sõlmida ([14]).

(58) Lisaks sellele oli komisjonil kahtlus, et lepingute peamine eesmärk ei olnud saada turundusteenuseid Rheinland-Pfalzi piirkonna edendamiseks, vaid pigem rahaliselt toetada Frankfurt-Hahni lennujaamast väljuvaid ja sinna saabuvaid Ryanairi lende, et suurendada lennuliiklust selles lennujaamas.

2.3.6. *Lennujaamateenuste lepingud, mille FFHG ja Ryanair sõlmisid 2013., 2015. ja 2016. aastal*

(59) Komisjoni esialgne seisukoht oli, et Rheinland-Pfalzi liidumaa kui FFHG enamusaktsionär oli seotud FFHG otsusega sõlmida lepingud. Seega tekkis komisjonil kahtlus, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kes FFHGga samas olukorras lähtuks kasumlikkuse väljavaadetest, oleks allkirjastanud 2013. aasta lisakokkuleppe, 2015. aasta märke ja 2016. aasta lisakokkuleppe nr 2 ([15]).

(60) 2016. aasta lisakokkuleppe nr 2 puhul oli komisjonil kahtlus, kas see vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele, eelkõige seepärast, et PwC uuringus (millele liidumaa turutingimustele vastavat tegutsemist tõendades Saksamaa tugineb) kasutatud eeldused olid liiga optimistlikud ([16]).

([11]) Komisjoni 17. juuni 2014. aasta määrus (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.6.2014, lk 1).
([12]) Menetluse algatamise otsus, põhjendus 230.
([13]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 264–267.
([14]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 233–252.
([15]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 277–291.
([16]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 287–290.

3. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

3.1. Kaebuse esitaja märkused

3.1.1. *FFHGga seotud meetmed*

3.1.1.1. Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt FFHG-le antud garantii

(61) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta väidab Lufthansa, et komisjon leidis ekslikult, et aluseks saab võtta turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte.

(62) Esiteks väidab Lufthansa, et liidumaa ei tegutsenud erainvestorina, sest ükski eraettevõtja ei oleks sellises olukorras niisugust garantiid andnud. Garantiisumma kuuluks tasumisele, kui lennujaam lõpetab tegevuse enne 2024. aastat. Lufthansa juhib sellele riskile tähelepanu, sest Ryanairil ei olnud lepingulist kohustust osutada Frankfurt-Hahni lennujaamas lennuteenuseid ja ta võis lennujaama kasutamise üleöö lõpetada. 2008. aastal Ryanair juba ähvardas lõpetada lennujaama kasutamise.

(63) Teise võimalusena väidab Lufthansa, et isegi turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet arvesse võttes oli FFHG preemia liiga väike ja seega anti FFHG-le eelis.

(64) Lufthansa seab kahtluse alla lähenemisviisi, mida Saksamaa ja komisjon oma menetluse algatamise otsuses garantiipreemia suuruse hindamiseks kasutasid. Eelkõige seab Lufthansa kahtluse alla komisjoni järelduse, et turutingimustele vastav miinimummäär on 3,10 %. Selle arvutamisel käsitati FFHGd laenuvõtjana, kuigi praegusel juhul tähendab garantii pigem Haitecile trahvi maksmist kui laenu tagasimaksmist. Seepärast tuleks kasutada hoopis komisjoni teatist viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta [17] (edaspidi „viitemäärade teatis“). Sel juhul oleks minimaalne garantiipreemia 7,98 %.

3.1.1.2. Maatüki topeltmüük FFHG poolt

(65) Lufthansa väidab, et menetluse algatamise otsuses osutatud eksperdiarvamused maa müügi kohta on koostanud avaliku sektori asutused. Lufthansa leiab, et neid ei saa pidada sõltumatuteks ekspertideks. See märkus on siiski seotud esialgse müügihinnaga 2014. aasta müügilepingus ega ole seotud kahtlustega, mis tekkisid, kui FFHG kasutas oma õigust loobuda elamumaa müügist seoses selle müügiga ADC-le ühe kuu pärast. Lufthansa nõustub nende kahtlustega ja väidab, et müük andis FFHG-le eelise.

3.1.2. *Ryanairiga seotud meetmed*

3.1.2.1. Turunduslepingud, mille Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanair sõlmisid 2005. ja 2017. aastal

(66) Kaebuse esitaja arvates on ebatavaline, et avaliku sektori asutus sõlmib sellise kokkuleppe. Ainus selline juhtum oli seotud Zweibrückeni lennujaamaga ning see abi leiti olevat ebaseaduslik ja siseturuga kokkusobimatu.

(67) Kaebuse esitaja märgib, et turundusleping hõlmab üksnes Frankfurt-Hahni lennujaama, mitte kogu Rheinland-Pfalzi liidumaad.

(68) Lufthansa sõnul tuleks silmas pidada ka seda, et vähemalt 2008. aastal maksis Rheinland-Pfalzi liidumaa Ryanairile internetiühenduste eest kaks korda: nii Zweibrückeni lepingu alusel kui ka 2005. aasta turunduslepingu alusel, mida käesoleval juhul kontrollitakse.

(69) Kaebuse esitaja vaidlustab ka selle, et Ryanair tegelikult korraldas pressikampaania, millest sai kasu liidumaa turismitööstus. 2015. aasta turismistrateegiat, mis oli suunatud välismaalt saabuvatele turistidele, ei tohiks 2005. aasta turunduslepingu hindamisel arvesse võtta.

[17] Komisjoni teatis viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (ELT C 14, 19.1.2008, lk 6).

(70) Peale selle ei paigutatud kaebuse esitaja väitel Frankfurt-Hahni lennujaama kokkulepitud arvu lennukeid ning Rheinland-Pfalzi liidumaa ei lõpetanud lepingut, kuigi seda rikuti.

(71) Lisaks sellele väidab kaebuse esitaja, et Ryanairile kulutati 30–50 % Rheinland-Pfalzi liidumaa turunduseelarvest. See tähendab Ryanairi sooduskohtlemist, eriti kui võtta arvesse, et Ryanair sai turundustoetust ka 2005., 2015. ja 2016. aasta lennujaamateenuste lepingute alusel ning teistelt lennujaamadelt.

3.1.2.2. Lennujaamateenuste lepingud, mille FFHG ja Ryanair sõlmisid 2013., 2015. ja 2016. aastal

(72) Kaebuse esitaja leiab, et lennujaamateenuste lepingud on seostatavad riigiga, sest Rheinland-Pfalzi liidumaa kui FFHG enamusaktsionär ja nõukogu liige osales tõenäoliselt lepingute sõlmimisel.

(73) Lisaks sellele oleks erainvestor sarnases olukorras võtnud arvesse lepingu peamist majanduslikku tulemust, nimelt märkimisväärset kahjumit, ega oleks sellist lepingut pikendanud. Vastavalt Euroopa Kohtu otsusele kohtuasjas C-300/16 ([18]) tuleb arvesse võtta kogu teavet, millel võib investori otsustusprotsessile olla suur mõju.

(74) Lufthansa väidab ka seda, et FFHG sai teada AT Kearney 2012. aasta eksperdiarvamusest selle kohta, kas FFHG on kasumlik. Selle eksperdiarvamuse soovitusest lähtudes pöördus FFHG 2013. aasta alguses Ryanairi poole ja palus tasusid suurendada. Kuid Ryanair kiitis heaks vaid mõned kosmeetilised muudatused. Seepärast ei oleks FFHG sõlminud 2013. ja 2015. aasta lennujaamateenuste lepinguid, kui ta oleks tegutsenud erainvestorina.

(75) FFHG olukord investorina oli 2016. aasta lennujaamateenuste lepingu puhul mõnevõrra erinev 2013. ja 2015. aasta lepingutest. Lufthansa väidab, et mõistlikult tegutsev investor ei oleks 2016. aasta lennujaamateenuste lepingut FFHG olukorras sõlminud, sest see sõlmiti Ryanairi poolt lennujaama võimalikule uuele omanikule käimasoleva (neljanda) erastamisprotsessi käigus survet avaldades ja sellistel tingimustel, mis olid 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu tingimustest Ryanairile veelgi soodsamad ega olnud piisavad, et aastate arvestuses kokkuvõttes vältida FFHG märkimisväärset kahjumit.

(76) Peale selle ei saa prognoositavate või isegi arvutatavate majandusparameetrite puudumise tõttu kohaldada erainvestori kriteeriumi, sest Ryanair ei ole võtnud endale kohustust tagada Frankfurt-Hahni lennujaamas mingis konkreetses mahus tegevus.

(77) Ka Lufthansa märgib, et Landtagi istungjärkude protokollides leidub FFHG nõukogu liikmetele esitatud teavet, mis tõendab, et FFHG juhtkond oli 28. juulil 2016 Ryanairi survel lepingu põhiparameetrid juba kokku leppinud. Kuid PwC tasuvusuuring tehti 2016. aasta septembris. Seetõttu leiab Lufthansa, et see kinnitab menetluse algatamise otsuses komisjoni väljendatud kahtlust, et enne 2016. aasta lennujaamateenuste lepingu sõlmimist uuringut ei tehtud. Selle asemel oli uuringu eesmärk vältida FFHG maksejõuetuse väljakuulutamist erastamisprotsessi ajal.

(78) Lõpuks väidab Lufthansa, et 2013., 2015. ja 2016. aasta lennujaamateenuste lepingute alusel antud abi kogusumma on vähemalt 70 miljonit eurot.

3.1.2.3. Koolitustoetus Ryanairile

(79) Lufthansa leiab, et eeldatavalt on Ryanair saanud koolitusabi, sest liidumaa tegi HCMile makseid eesmärgiga edastada need Ryanairile.

([18]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 20. september 2017, Euroopa Komisjon *vs.* Frucona Košice a.s., C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, punkt 60.

(80) Kaebuse esitaja seostab väidetava koolitusabi FFHG ja Ryanairi vahel 2001. aastal sõlmitud turunduslepinguga, sest leiab, et need on ajaliselt tihedalt seotud.

(81) Kaebuse esitaja ei nõustu Saksamaa väitega, et väidetav koolitusabi ei toetanud majandustegevust. Lufthansa seab kahtluse alla, et koolitustoetuse eesmärk oli toetada töötute või töötuse ohus olevate isikute kvalifikatsiooni, mistõttu oleks tegemist tööturupoliitika meetmega, nagu väidab Saksamaa.

(82) Kaebuse esitaja väidab ka seda, et Ryanair ei kandnud oma töötajate koolitamise kulusid.

(83) Väidetava koolitusabi suuruse kindlaksmääramiseks kasutab kaebuse esitaja erinevaid allikaid, eelkõige HCMi aastaaruandeid. Kaebuse esitaja väitel maksti riigi vahenditest Ryanairi pilootide ja salongipersonali koolitamiseks ligikaudu 2,9 miljoni eurot, st palju rohkem, kui menetluse algatamise otsuses eeldati. HCMi 2001. ja 2002. aasta aruannetest on selgelt näha, et HCM sai Rheinland-Pfalzi liidumaalt vähemalt 2 675 555,20 eurot, mille ta kaebuse esitaja väitel seejärel Ryanairile edasi andis. Kaebuse esitaja väidab, et osa abist maksti otse Ryanairile koolituste eest, mida Ryanair väidetavalt ise oma töötajatele korraldas. Teist osa kasutati selle lennupersonali koolitamiseks, kelle Ryanair hiljem tööle võttis.

(84) Lisaks sellele selgitab kaebuse esitaja, et väidetav koolitusabi on siseturuga kokkusobimatu. Ta leiab, et väidetava koolitusabi korral ei ole üldise grupierandi määruse artikli 31 alusel erandi tegemise tingimused täidetud, ning kritiseerib sellega seoses esiteks abi läbipaistmatust, teiseks asjaolu, et teatamiskünnis on ületatud, ja kolmandaks seda, et üldise grupierandi määruse artikli 31 lõike 2 tingimus ei ole täidetud, sest väidetavalt olid toetatud koolituse sisuks kohustuslikud koolitusstandardid.

(85) Lõpuks ei nõustu kaebuse esitaja Saksamaa selgitusega äridokumentide säilitamise tähtaja kohta Saksa õiguses (10 aastat). 2011. aastal esitas kaebuse esitaja komisjonile kaebuse vormis üksikasjad väidetava koolitusabi kohta. Hahn I otsuse põhjendustes 2 ja 3 on selgelt märgitud, et komisjon edastas selle kaebuse Saksamaale 18. märtsil 2011. Seepärast sai Saksamaa sellest probleemist teada üheksa aastat pärast rahastamisvahendite väljamaksmist 2002. aastal ning seega oleks HCMi juhtkond pidanud asjakohased dokumendid alles hoidma ja arhiveerima. Kaebuse esitaja lisab, et sellisel juhul tuleks lähtuda sellest, et Saksamaal olid dokumendid olemas, kuid ta ei esitanud neid taotluse korral komisjonile. Seepärast tuleks vastavalt nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([19]) artikli 15 lõikele 1 teha otsus kättesaadava teabe põhjal.

3.1.2.4. Salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine

(86) Kaebuse esitaja märkused hooldusangaari ning salongipersonali ja pilootide kooli ehitamise asjaolude kohta osutavad tema 4. märtsi 2011. aasta ja 9. juuni 2016. aasta seisukohtadele. Eelkõige juhib kaebuse esitaja tähelepanu sellele, et pressiteadete kohaselt investeeris FFHG salongipersonali ja pilootide koolitusrajatistesse 9 miljonit eurot. Peale selle osutab kaebuse esitaja teatavatele näitajatele, nagu selleaegse organisatsiooni seosed FFHG nõukoguga, mis tõendavad, et kõnealused lepingud on seostatavad riigiga.

(87) Lisaks sellele väidab kaebuse esitaja, et Ryanairi jaoks ehitatud pilootide ja salongipersonali koolitusrajatiste kohta sõlmiti lisalepingud.

3.2. **Ryanairi märkused**

3.2.1. *Ryanairile koolitusabi andmine*

(88) Abi tagasinõudmise kohta väidab Ryanair määruse (EL) 2015/1589 artikli 17 kohasele aegumistähtajale tuginedes, et see tähtaeg on möödas, sest viimati maksti abi välja 2003. aastal.

([19]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

(89) Samuti juhib Ryanair tähelepanu sellele, et Iirimaal on aegumistähtaeg kuus aastat ja seega ei ole Ryanair kohustatud lepingute kohta sellest kauem arvestust pidama. Seepärast ei ole Ryanairil võimalik tugineda väidetava abimeetmega seotud teabele, et ennast kaitsta või tõendada abi puudumist või selle kokkusobivust siseturuga. Selle juhtumi mis tahes uurimine rikuks seega Ryanairi õigust kaitsele ja õigust heale haldusele. Peale selle väidab Ryanair, et riigi toetust ei saanud tema, vaid hoopis HCMi tellitud nõustamisettevõte a und o Gettmann. Komisjoni järeldus, et HCM tegutses üksnes Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanairi vahendajana, on vastuolus asjaoluga, et HCM rahastas 50 % koolitusest oma vahenditest.

3.2.2. *Salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine*

(90) Menetluse algatamise otsusest lähtudes esitas Saksamaa kasumlikkuse analüüsi, kus arvutustega leiti kokkulepetest tulenevate rahavoogude nüüdispuhasväärtuse kogusumma, et tõendada kõnealuste kokkulepete vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Komisjon on selle analüüsi mitut aspekti kritiseerinud, samuti ei teinud komisjon Ryanairile kõnealust dokumenti kättesaadavaks. Ryanairil ei ole seega võimalik esitada selgitusi kahtluste kohta, mis komisjonil tekkisid kasumlikkuse analüüsi suhtes, mille Saksamaa esitas.

3.2.3. *Turunduslepingud, mille Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanair sõlmisid 2005. ja 2017. aastal*

(91) Esiteks väidab Ryanair, et turundusteenuste järele oli tegelik vajadus. Frankfurt-Hahni lennujaam ja lennujaama ümbritsev piirkond sõltuvad turismist saadavast tulust. See on saanud üsna tavaliseks, et piirkondlikud asutused avaldavad osa oma kaubamärgi reklaamist lennuettevõtjate veebisaitidel ja muudes meediakanalites. Asjaolu, et isegi suured linnad, nagu Rooma ja Pariis, peavad investeerima ka rahvusvahelisse reklaami, näitab, et vähem tuntud linnadel ja piirkondadel on nendest veelgi enam vaja investeerida oma kuvandi ja kaubamärgi turundusse.

(92) Teiseks vastavad Ryanairi osutatavad turundusteenused nende ostjate turundusvajadustele. Liidumaa eesmärk ei olnud reklaamida Ryanairi lennuühendusi Londoni-Stanstedi, Edinburghi, Newquay ja Roomaga, vaid aidata internetis selgelt kaasa Frankfurt-Hahni lennujaama ümbritseva piirkonna edendamisele. Ryanairi sõnul on reklaam tema veebisaidil ja turundamine lennuajakirjades optimaalselt suunatud võimalikule sihtrühmale. Odavlennuettevõtjate turul on suur hulk reisijaid, kes lennuettevõtjate veebisaitidelt alles otsivad turismisihtkohti. Eriti viimase hetke pakkumisi otsivatel reisijatel on vaid üldine ettekujutus, mis tüüpi on tema sihtkoht (soojamaareisiks sobiv koht, ajalooline linn jne), ning nad teevad oma valiku turundussisu põhjal, mis tema tähelepanu köidab. Ryanairi veebisait ja tema muud reklaamivahendid on reklaami tellija jaoks eriti suure väärtusega ega ole kindlasti samaväärsed ühegi muu lennuettevõtja pakutavaga. Veelgi suurem vahe on sellel kohaliku omavalitsuse ametlikust turismiveebisaidiga, mida välismaalased külastavad harva. Ryanair tõstab esile oma veebisaidi ainulaadsust ja atraktiivsust.

(93) Kolmandaks ei olnud 2005. ja 2017. aasta lepingutes lennuliinide märkimise eesmärk edendada Ryanairi tegevust, vaid just liidumaa on see, kellel on vaja, et Ryanair võtaks kohustusi seoses teatava arvu lendude ja reisijatega, sest piirkonna reklaamimise tõhusus ja tulemuslikkus sõltub nähtavusest, mis omakorda sõltub Ryanairi veebisaiti külastavate potentsiaalsete turistide arvust ja reisijate arvust Ryanairi lennukites, kus lennu ajal sihtkohti turundatakse. Ryanairi väitel on lendude ja reisijate arvu kohta võetud kohustused parim tagatis selle jaoks, et liidumaa turundamine Ryanairi poolt oleks piisavalt nähtav. Lisaks sellele soovib liidumaa suurendada sinna lendavate reisijate osakaalu. Liidumaa omavalitsuse seisukohast teenib piirkond lennujaama saabuvatelt ja seejärel lahkuvatelt reisijatelt palju suurema tõenäosusega lennundusega mitteseotud tulu kui kohalikelt reisijatelt, kes kasutavad lennujaama välissihtkohtadesse lendamiseks. Tõenäoliselt kulutavad välisreisijad piirkonnas palju rohkem raha hotellidele, restoranidele, suveniiridele, kohalikele toodetele ja teenustele, autorendile jne ning saabuvatele reisijatele pakuvad loomulikult rohkem huvi ka kohalikud vaatamisväärsused.

(94) Lisaks sellele väidab Ryanair, et liidumaa võis turunduslepingutega saavutada majanduslikke eesmärke. Ka 17,5 % osalusega aktsionär võib taotleda majanduslikke eesmärke. Isegi mittekontrolliv osalus, nagu liidumaal oli FFHGs enne 2009. aastat, võib õiguslikust seisukohast lennujaamateenuste lepingutega ühist analüüsi põhjendada. Ka FFHG kaks ülejäänud aktsionäri – Fraport ja Hesseni liidumaa – olid riigile kuuluv äriühing ja riiklik valitsusüksus. Teisisõnu, isegi enne seda, kui Rheinland-Pfalzi liidumaa 1. jaanuaril 2009 omandas FFHGs 82,5 % osaluse, esindasid nii 2005. aasta turunduslepingu allkirjastaja kui ka FFHG omanikud kokkuvõttes riiki. Seepärast ei ole kaalukat põhjust teha järeldust, et lepingu allkirjastaja ja FFHG ei moodusta ühte majandusüksust. Komisjon peaks eraldi käsitlema vähemalt ajavahemikku 4. novembrist 2005 (kui allkirjastati 2005. aasta turundusleping) kuni 31. detsembrini 2008, kus liidumaale kuulus 17,5 % FFHGst, ja ajavahemikku 1. jaanuarist 2009 kuni 2. augustini 2017, kus talle kuulus 82,5 % FFHGst.

(95) Peale selle ei välista liidumaa üldiste huvide järgimine, et samal ajal taotletakse ärihuvisid. Liidumaa võis tegutseda ka kaubamärgiportfelli omanikuna.

(96) Lisaks sellele määrati turundusteenuste hinnaks nende turuväärtus. Ryanairi turundusteenuste hind oli vastav Ryanairi veebisaidi erakordsele populaarsusele. Ryanairi väitel toetab seda eeldust komisjoni kogemus, eelkõige *Marseille* ja *Bratislava* kohtuasjades ([20]). Viimasel juhul leidis komisjon, et ka siis, kui üks lennujaam ei tasu täiendava turundamise eest Ryanairi veebisaidil ja on seal nimetatud üksnes ühe sihtkohana, ei saa välistada, et lennujaam saab sellest teatavat kasu.

(97) Kokkuvõttes väidab Ryanair, et ta ei saanud eelist. Ryanair leiab, et tema enda teenuste turundamine erineb sisu poolest ja sõltub ajast. Ryanairi turundusteenuseid kasutab nii avalik kui ka erasektor. Sellist reeglit ei ole kehtestatud, et ühe kliendi ostetud turundusteenused ei tohiks kasu tuua ka teistele.

3.2.4. *Lennujaamateenuste lepingud, mille FFHG ja Ryanair sõlmisid 2013., 2015. ja 2016. aastal*

(98) Ryanairi väitel ei sisalda menetluse algatamise otsus võrdlusanalüüsi ning selles võetakse aluseks üksnes 2013., 2015. ja 2016. aasta lennujaamateenuste lepingute kasumlikkuse analüüs, esitamata ühtegi põhjust, miks võrdlusanalüüsi arvesse ei võetud. Komisjon peaks võrdlema Ryanairi ja väidetavalt riigiabi saanud riiklike lennujaamade lepinguid nendega, mis on sõlmitud eralennujaamadega ning nii riigi kui erasektori omanduses olevate lennujaamadega. Vastavalt ELi kohtupraktikale peaks komisjon kõigepealt tuginema võrdlusmeetodile ja kulupõhist lahendust kasutama üksnes siis, kui ükski võrdlusalus ei ole kättesaadav. Vastavalt *Chronoposti* kohtuotsusele ([21]) ja komisjoni teatisele riigiabi mõiste kohta ([22]) võib turupõhise võrdlusanalüüsi asemel kasutada kuludel/tuludel põhinevat kasumlikkuse analüüsi üksnes juhul, kui võrdlus erainvestoriga ei ole võimalik. Seepärast peaks komisjon kasumlikkuse analüüsi (mis põhineb kuludel ja tuludel) aluseks võtma alles teise võimalusena.

(99) 2013. ja 2015. aasta lennujaamateenuste lepingute puhul pidas komisjon õigusvastaselt abi olemasolu kindlakstegemisel piisavaks väidetavat kasumlikkuse vähenemist (mis ei olnud nii) ega lähtunud kasumlikkuse puudumisest. Komisjon eeldas, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei nõustu kunagi kasumi vähenemisega kokkulepete ülevaatamise tulemusena. Sellise lähenemisviisi puhul tähendaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium vajadust teenida püsivat või kasvavat kasumit. See eiraks asjaolu, et ettevõtja võib sageli aktsepteerida ka väiksemat kasumit. Näiteks isegi kui konkurendi turule sisenemisest tulenev hinnalangus tooks kaasa puhaskasumi vähenemise, võib ettevõtja siiski tegutseda maksimaalse kasumi saavutamise

([20]) Komisjoni 20. veebruari 2014. aasta otsus (EL) 2016/1698 meetmete SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) kohta, mida Prantsusmaa võttis Marseille-Provence'i lennujaama ja seda lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kasuks (ELT L 260, 27.9.2016, lk 1); komisjoni 27. jaanuari 2010. aasta otsus 2011/60/EL riigiabi C 12/08 (ex NN 74/07) kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping (ELT L 27, 1.2.2011, lk 24), põhjendus 114.

([21]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 3. juuli 2003, Chronopost *vs.* UFEX, liidetud kohtuasjad C-83/01 P, C-93/01 P ja C-94/01 P, ECLI:EU:C:2003:388, punktid 38–40.

([22]) Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1), punktid 225–228.

nimel. Muutunud kaubandustingimusi arvesse võttes võis praegusel juhul FFHG jaoks olla näiteks mõistlik nõustuda kasumlikkuse vähenemisega, et vastata Ryanairi jõupingutustele vähem tulusate lennuliinide säilitamiseks. Näiteks kehtestati Saksamaal 2010. aastal lennureisijatasu 8 eurot ja 2014. aastal julgestustasu 3,36 eurot (mis hiljem tõsteti 4,4 euroni). Sellest jääb mulje, et osalised on enne meetme muutmist iga kord jälginud aasta või kaks, kas meedet edasi rakendada või see tühistada, kui ilmneb selle negatiivne mõju liiklusmahtudele.

(100) Ryanair väidab, et keskendudes kitsalt 2013. aasta lisakokkuleppele ja 2015. aasta märkele ning jättes arvesse võtmata 2005. aasta lennujaamateenuste lepingu muutmise laiema pildi, jätaks komisjon järgimata põhimõtte, et „erainvestori kriteeriumi kohaldamisel on oluline käsitelda äritehingut tervikuna“ ([23]).

(101) Ka ärinõustmisettevõttelt Oxera Ryanairi tellitud 2013. aasta detsembri aruandest on näha, et 2013. aasta lennujaamateenuste leping ja 2015. aasta lennujaamateenuste leping olid lennujaama jaoks kasumlikud nii eraldi võetuna kui ka varasema lennujaamateenuste lepingu jätkamise või uuendamise korral. See tõendab selgelt, et mõlemad lepingud on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega kooskõlas.

(102) Oxera aruande kohaselt oli 2016. aasta lennujaamateenuste leping oodatava tulemuse mõttes kasumlik.

(103) Ryanair vaidleb vastu ka sellele, et 2016. aasta lennujaamateenuste leping on seostatav riigiga ja seda antakse riigi vahenditest. Leping allkirjastati 9. septembril 2016 varsti pärast seda, kui FFHG müümine oli ebaõnnestunud ja liidumaa tegeles aktiivselt FFHG müügiga järgmisele ostjale, ning veidi (5 kuud) enne seda, kui liidumaa 1. märtsil 2017 sõlmis aktsiaostulepingu HNA Airport Group GmbHga. Võttes arvesse, et aktsiaostulepingu ettevalmistamiseks kulub mõni kuu, siis võib eeldada, et 2016. aasta lennujaamateenuste lepingu sõlmimise ajal liidumaa juba teadis, et FFHG müüakse HNA Airport Group GmbH-le ja et liidumaa ei pea 2016. aasta lennujaamateenuste lepingut täitma. 2016. aasta lennujaamateenuste lepingu allkirjastas seega liidumaa, kuid HNA Airport Group GmbH nimel. Kuna HNA Airport Group GmbH ei ole riigi omanduses olev ettevõte, ei ole tema rahalised vahendid riigi vahendid ja ka leping ei olnud seostatav riigiga.

3.3. **FFHG märkused**

3.3.1. *Lennujaamateenuste lepingud, mille FFHG ja Ryanair sõlmisid 2013., 2015. ja 2016. aastal*

(104) FFHG osutab Ryanairi esitatud Oxera aruandele ja kinnitab veel kord, et 2013., 2015. ja 2016. aasta lennujaamateenuste lepingud on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(105) FFHG leiab, et komisjoni kahtlused seoses PwC 2016. aasta uuringu ajastuse ja selle aluseks olevate eeldustega ei ole põhjendatud. Ajastuse kohta selgitab FFHG, et PwC prognoosid tehti FFHG-le esialgsel kujul kättesaadavaks enne lõplikku versiooni ja seega võeti neid enne 2016. aasta lennujaamateenuste lepingu sõlmimist arvesse. Lepingus sisalduv stimuleerimiskava (nn kasvuplaan) on kavandatud nii, et Ryanair ei saa reisijatasult allahindlust, kui reisijate arv eelmise aastaga võrreldes väheneb või jääb samaks. Seepärast võis sel ajal eeldada, et Ryanairi reisijate arv 2016. aasta lennujaamateenuste lepingu kehtivuse ajal suureneb. Ka FFHG 2017. aasta äriplaanis eeldati, et reisijate koguarv aastatel 2016–2017 suureneb [5–10] %. Oxera aruandes käsitleti ka komisjoni esiletoodud murekohti, et PwC uuringus ei esitatud riskihinnangut ja et Ryanair võis alates 2016. aastast viivitamata lõpetada mis tahes tegevuse Frankfurt-Hahni lennujaamas. Oxera uuringu arvutus põhineb aastasel kasvumääral [3,5–4,0] %, mis

([23]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 17. detsember 2008, Ryanair *vs.* komisjon, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punkt 59.

vastab valdkonna keskmisele sel ajal. Kui Ryanair oleks saanud stimuleerimiskavast kasu, oleks 2016. aasta lennujaamateenuste lepingusumma kasvanud [20–25] miljonilt eurolt (lähtestsenaariumis) [25–30] miljonile eurole.

3.3.2. *Salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine*

(106) FFHG väidab, et salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. FFHG esitab vastuargumendid kahtlustele, mida komisjon menetluse algatamise otsuses kasumlikkuse analüüsi metodoloogiliste aspektide suhtes väljendas.

(107) Esiteks jäeti amortisatsioonisumma Saksamaa arvutatud rahavoogudest juba välja.

(108) Teiseks võeti juba arvesse esialgset investeerimiskulu, mis on ligikaudu [100 000 – 200 000] eurot. Isegi kui seda ei oleks arvesse võetud (mis ei olnud nii), oleks selle lisamise korral ikkagi saadud positiivne nüüdispuhasväärtus.

(109) Kolmandaks selgitab FFHG, et menetluse algatamise otsuses kahtluse alla seatud iga-aastased sissetulevad rahavood tulenesid tegelikult iga-aastastest kogumiskuludest ja/või kindlaksmääratud lisakuludest, mis kujutavad endast kasumlikkuse arvutamisel nõuetekohaselt arvesse võetud *välja*minevaid rahavooge, või viivistest, mille väljajätmine kasumlikkuse analüüsist oleks nüüdispuhasväärtusele avaldanud positiivset mõju.

(110) Neljandaks oli [4,0–4,5] % diskontomäär, mida menetluse algatamise otsuses (põhjendus 266) peetakse liiga madalaks, tegelikult üsna konservatiivne. Isegi kui eeldada, et diskontomäär oleks võinud olla [5–10] %, oleks sellel suuremal diskontomääral nende lepingute rahavoogude profiili tõttu olnud nüüdispuhasväärtusele pigem positiivne kui negatiivne mõju, sest Ryanairi konkreetne rendimakse moodustas 2010. aastal märkimisväärse [0–5] miljoni euro suuruse sissetuleva rahavoo ja igal järgmistest 14 aastast oleks tulemuseks olnud väga väike väljaminev rahavoog. FFHG järeldab sellest, et diskontomäära suurendamine viiks ikkagi järelduseni, et lepingud vastasid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

4. SAKSAMAA MÄRKUSED

4.1. FFHGga seotud meetmed

4.1.1. *Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt FFHG-le antud garantii*

(111) Saksamaa eitab majandusliku eelise olemasolu ja osutab ka komisjoni määrusele (EL) nr 1407/2013 ([24]).

(112) Seoses majandusliku eelisega tuletab Saksamaa meelde, et komisjoni teatises EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta garantiidena antava riigiabi suhtes ([25]) (edaspidi „garantiiteatis“) ettenähtud kumulatiivsed tingimused olid täidetud. Saksamaa väidab, et a) laenusaaja ei olnud lepingu sõlmimise ajal rahalistes raskustes, b) garantii ulatuse sai selle andmise ajal kindlaks määrata ja c) see ei katnud rohkem kui 80 % kohustusest. Saksamaa sõnul ei vaidlustanud komisjon menetluse algatamise otsuses kahte esimest tingimust. Menetluse algatamise otsuses näib komisjonil olevat kahtlusi ainult selles, kas täidetud oli viimane eespool nimetatud kumulatiivsetest tingimustest, nimelt et FFHG maksis garantii eest turupõhist tasu. Saksamaa on seisukohal, et tasu vastas turutingimustele.

([24]) Komisjoni 18. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1407/2013, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L 352, 24.12.2013, lk 1).

([25]) Komisjoni teatis EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta garantiidena antava riigiabi suhtes (ELT C 155, 20.6.2008, lk 10).

(113) Esiteks väidab Saksamaa, et liidumaal ei ole teadmisi turutingimustele vastava garantiipreemia arvutamiseks ja ta võis põhjendatult eeldada, et [nõustamisettevõtte] tulemused on õiged. Saksamaa kinnitab, et tegelikkuses ei saanud liidumaalt oodata, et ta seaks (muuhulgas kulude seisukohast) kahtluse alla [nõustamisettevõtte] aruande, kui ei ole alust kahelda selle õigsuses ja asjaolus, et see võib anda FFHG-le eelise aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Saksamaa väidab, et ei ole vaja kindlaks teha, kas komisjoni arvutused on õiged või ei ole, sest liidumaa on kasutanud pädevat kolmandat isikut, et määrata kindlaks turutingimustele vastav garantiipreemia, ning on seega täitnud oma liidu riigiabiõigusest tuleneva kohustuse. Liidumaa märgib, et konkreetsel juhul oleksid pooled kokku leppinud teistsuguses garantiipreemias, kui [nõustamisettevõte] oleks jõudnud teistsugusele järeldusele. Seega eeldab liidumaa, et komisjon peaks arvesse võtma tekkinud õiguspärast ootust.

(114) Teiseks märgib Saksamaa, et kõnealune garantii on lepingu täitmise garantii (*Vertragserfüllungsbürgschaft*). Saksamaa sõnul toob sellist liiki garantii selle andjale (st liidumaale) garantii sissenõudmise korral (*Bürgschaftsfall*) kasu, mida tuleks garantiipreemia kindlaksmääramisel arvesse võtta. Lepingu täitmise garantiid tuleks hinnata muude kriteeriumide alusel kui laenu tagatist, sest see vähendab garantii andja jaoks riski, et kohustused jäetakse täitmata. Saksamaa selgitab, et FFHG kohustuste täitmata jätmise korral maksab liidumaa garantiisumma Haitecile alles siis, kui Haitec on maatüki tagastanud. Garantii sissenõudmise korral saaks liidumaa seega maa koos hiljem sellele ehitatud hooldusangaariga, ilma et ta peaks Haiteci kulusid hüvitama. Sellist hooldusangaari saaks kasutada ka siis, kui lennutegevust ei toimu, nii et maa väärtus vähemalt säiliks, kui just ei suureneks.

(115) Kui garantiid sisse ei nõuta, siis oleks liidumaa seni, kuni ta oli endiselt FFHG aktsionär, saanud kasu ka maatüki üleandmisest FFHG-le, sest see oleks suurendanud FFHG aktsiate koguväärtust.

(116) Isegi pärast liidumaa aktsiate üleandmist erainvestorile HNA oli olukord liidumaa kasuks, sest FFHG oli kohustatud garantii sissenõudmise korral maatüki liidumaale üle andma ([26]). Asjaolu, et maa oleks tänu sellele ehitatud hooldusangaarile väärtuslik, vähendab liidumaa tegelikku riski kohustuste täitmata jätmise korral.

(117) FFHG ja liidumaa eeldasid garantiis kokkuleppimise ajal, et müük Haitecile toob kaasa maatüki väärtuse suure suurenemise, sest Haiteci investeeringud, mis ulatusid ligikaudu 40 miljoni euroni, olid algselt kavandatust märkimisväärselt suuremad.

(118) Peale selle väidab Saksamaa, et isegi kui eeldada, et komisjoni arvutatud garantiipreemia on õige ning et [nõustamisettevõtte] määratud preemia (2,56 %) ja komisjoni määratud preemia (3,10–4,41 %) vahe annab FFHG-le majandusliku eelise, on see erinevus üksnes 0,54 protsendipunkti ehk 33 480 eurot aastas. Kolme aasta pärast oleks kogusumma 100 440 eurot ikkagi märkimisväärselt väiksem, kui on määruse (EL) nr 1407/2013 artikli 3 lõikes 2 ettenähtud summa.

(119) Lisaks sellele ei ole Saksamaale teada mingit seost Haiteci emaettevõtja (City Leasing Ltd) ja Ryanairi vahel.

4.1.2. *Maatüki topeltmüük FFHG poolt*

(120) Saksamaa annab komisjonile teada, et FFHG ei ole taganemisõiguse kasutamisel eksperdiarvamust koostanud, kuigi FFHG ja Rheinland-Pfalzi liidumaa 2014. aastal sõlmitud müügileping seda ette näeb. Selle asemel anti elamumaa üle väärtusega 0 eurot, st sama hinnaga kui esialgse müügi korral.

([26]) HNAga sõlmitud aktsiaostuleping, punkti 8.2 alapunkt 4.

(121) Saksamaa põhjendab seda otsust väitega, et puuduvad tõendid selle kohta, et elamumaa hind oleks müügilepingu sõlmimise (2014. aastal) ja taganemisõiguse kasutamise (2016. aastal) vahelisel ajal muutunud. Lisaks sellele märgib Saksamaa, et Rheinland-Pfalzi liidumaa tellitud Osteifel-Hunsrücki piirkonna kinnisvaramaksumuse hindamise komisjoni eksperdiarvamuses, mida täiendati SGD Nordi aruandega, jõuti järeldusele, et maatüki maksumus on suurel määral vähenenud (ligikaudu [5 kuni 2] miljonit eurot, võttes aluseks hoonete lammutamise ja maatüki heakorrastamise hinnangulised kulud [4–6] miljonit eurot ning maa müügiväärtuse suurenemise [1–4] miljoni euro võrra pärast hoonete on lammutamist ja maa heakorrastamist). Pärast menetluse algatamise otsusest teadasaamist tellis Saksamaa oma seisukoha toetuseks uue eksperdiarvamuse Osteifel-Hunsrücki piirkonna kinnisvaramaksumuse hindamise komisjonilt, et hinnata, kas taganemisõiguse kasutamise ajal kättesaadava teabe põhjal oli elamumaatüki turuväärtus tõepoolest null eurot. See arvamus kinnitab Saksamaa analüüsi. Saksamaa selgitab, et ADC võis kõrgemat ostuhinda pakkuda, sest arvas, et elamumaad on võimalik pärast lennujaama erastamist edukalt arendada. See erainvestori subjektiivne ootus (mis ei paista olevat täidetud, sest maa on veel kasutamata) ei tohiks seada kahtluse alla müügi ajal liidumaa tehtud objektiivset analüüsi, mida kinnitab ka hilisem eksperdiarvamus.

4.2. **Meetmed, millega on võidud anda abi Ryanairile**

4.2.1. *Turunduslepingud, mille Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanair sõlmisid 2005. ja 2017. aastal*

(122) Saksamaa on seisukohal, et 2005. aasta turundusleping ei ole seotud FFHG pakutavate lennujaamateenustega ning et Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt Ryanairile tehtud maksed vastavad turuhindadele. Selleks võrdles Saksamaa Ryanairi hindu sarnaste reklaamikampaaniate hindadega, mida küsivad teised veebisaidid. Lisaks tõstab Saksamaa esile, et turism on Rheinland-Pfalzi liidumaa majanduse jaoks oluline ning et 2015. aastal kehtestatud turismistrateegias pööratakse suurt tähelepanu välisturule, mistõttu on ka Rheinland-Pfalzi liidumaa turundusstrateegias eriti olulisel kohal välismaalt saabuvate turistide kohaletoomine. Seda arvestades peab Saksamaa Ryanairi veebisaidil avaldatud reklaami kõige tulemuslikumaks, sest seda veebisaiti külastavad välismaised kasutajad.

(123) Saksamaa on seisukohal, et 2005. ja 2017. aasta turunduslepingud olid turismi edendamise meetmed, mitte Ryanairi toetamine. Seega olid turunduslepingud koostatud turutingimustest lähtudes, st liidumaa tehtud maksed vastasid igal juhul lisaväärtusega turundusteenustele.

(124) Ryanair osutas konkreetseid teenuseid eraldi turundusteenustena olenemata lennuteenustest Rheinland-Pfalzi liidumaal või selle läheduses. Täpsemalt oli eesmärk edendada Rheinland-Pfalzi turismisihtkohana ja suurendada Rheinland-Pfalzis vähemalt ühe öö veetvate reisijate osakaalu Ryanairi reisijate hulgas, kes saabuvad Rheinland-Pfalzi või selle lähedal asuvatesse tsiviillennujaamadesse. Peale Frankfurt-Hahni lennujaama kuuluvad nende hulka Karlsruhe/Baden-Badeni, Strasbourgi, Saarbrückeni, Luxembourgi, Kölni-Bonni ja Frankfurt-Maini lennujaamad. Viimane turundusleping sõlmiti 2017. aasta oktoobris, kui Frankfurt-Hahni lennujaama erastamine oli 2017. aasta suvel liidumaa aktsiate üleandmisega juba lõpule viidud.

(125) Saksamaa sõnul lükkab liidumaa selline lai lähenemisviis, eelkõige eri lennujaamade kaasamine, ümber ka komisjoni oletuse (menetluse algatamise otsuse põhjendus 239), et turundusmeetmete peamine eesmärk oli edendada Ryanairi lennuteenuseid Rheinland-Pfalzi liidumaale saabuvate ja sealt väljuvate lendudega. Sellele räägib vastu asjaolu, et enamiku Ryanairi poolt Frankfurt-Hahni lennujaama kaudu lennanud reisijate jaoks on see reisi lähtepunkt ([75–80] % Frankfurt-Hahni reisijatest on lahkujad, nagu näitab Saksamaa esitatud Dornier Consultingi uuring). Komisjoni oletus, et turismi edendamise eesmärki ei ole saavutatud, tuleb tagasi lükata kui üksnes spekulatiivne. Komisjon ei saanud aru, et turunduslepingute eesmärk ei olnud ainult reisijate arvu suurendamine. Saksamaa ei nõustu komisjoni esialgse seisukohaga, et 2005. ja 2017. aasta turunduslepingud sisaldasid tegelikult tegevusabi Ryanairile. Eelkõige toob Saksamaa esile, et 2017. aasta turunduslepingust tulenevad kohustused oleksid Ryanairil täidetud ka siis, kui turistid, kes saabusid teistesse, väljaspool liidumaad asuvatesse lennujaamadesse, tuuakse Rheinland-Pfalzi ja nad ööbivad seal.

(126) Ryanair valiti lepingupartneriks, sest tal olid suured kogemused asukohaturunduse valdkonnas ja lennuettevõtjana veab ta turiste samal liidumaal või selle läheduses asuvatesse lennujaamadesse. Ryanair oli reaalselt võimeline liidumaale palju külastajaid tooma, sest ta teenindab suurt hulka liidumaal ja selle ümbruses asuvaid lennujaamu. Peale selle on Ryanair aastate jooksul saavutanud turundussektoris suure turuosa ja on tuntud tõhusate turundusteenuste osutamise poolest.

(127) Saksamaa on seisukohal, et turundusteenuseid võib osta ilma hankemenetluseta, sest Saksamaa avaliku sektori hankeõiguses on ette nähtud erand juhuks, kui ainult üks ettevõtja (käesoleval juhul Ryanair) on reaalselt võimeline konkreetset teenust osutama. Kuna ostmine kuulus liidumaa ülesannete hulka regionaalpoliitika valdkonnas (nimelt turismi ja piirkondliku majandusarengu edendamine), siis tegutses Rheinland-Pfalzi liidumaa avaliku sektori hankijana, kes püüdis saavutada oma regionaalpoliitika eesmärki.

(128) Lisaks sellele märgib Saksamaa, et FFHG ei osalenud mingil moel turunduslepingute sõlmimises. Seepärast peaks komisjon turundusstrateegiat vaatlema Frankfurt-Hahni lennujaama arendamisest eraldi.

(129) Saksamaa väidab ka seda, et turundusteenuste hinnad vastasid turutingimustele. 2017. aasta alguses sõlmiti leping organisatsioonivälise sõltumatu eksperdiga, kellel on erialased teadmised nii turismi- kui ka lennujaamasektoris. Ekspert kasutas turundusteenuste turuhinna kindlaksmääramiseks võrdlusanalüüsi ja turu-uuringut, mis näitas, et Ryanairi pakkumine oli kõige soodsam. Seejärel tegi ekspert kindlaks aspektid, mida tuleb arvesse võtta, et 2017. aasta turundusleping oleks turutingimustega kooskõlas, näiteks maksimaalselt kolmeaastane kehtivusaeg ja sõltumatu järelevalve.

(130) Ryanair ja Rheinland-Pfalzi liidumaa leppisid kokku, et need maksed tehakse üksnes juhul, kui ööbivate külastajate arv konkreetsel ajavahemikul on üldtunnustatud metoodikale ja turustandarditele tuginedes nõuetekohaselt dokumenteeritud. Coyne Researchi ülesanne oli jälgida, kas Ryanair täidab lepingulisi kohustusi. Saksamaa selgitab, et [...] aasta [...] kuni [...] kvartalis tõi Ryanair Rheinland-Pfalzi rohkem kui [...] ööbivat külastajat (neist [...] % Frankfurt-Hahni lennujaama kaudu).

(131) Kuna komisjon algatas aluslepingu artikli 108 lõikes 2 ettenähtud menetluse, lõpetas Rheinland-Pfalzi liidumaa lepingu alates 31. detsembrist 2018.

4.2.2. *Koolitustoetus Ryanairile*

(132) Saksamaa kinnitas, et Ryanair oli liidumaa maksete lõplik saaja ja HCM oli üksnes vahendaja. Saksamaa esitas neli täiendavat märkust: esiteks ei kujuta maksed endast riigiabi; teiseks on kaebuse esitaja sõnul Ryanairile väidetavalt antud rahaliste vahendite summa vale; kolmandaks ei saa Saksamaa esitada teavet, mida komisjon menetluse algatamise otsuses nõudis; neljandaks on võimaliku tagasinõudmise aegumistähtaeg juba möödas.

(133) Esimese punkti kohta väidab Saksamaa, et Ryanairile tehtud koolitustoetuse maksed ei ole riigiabi, sest need ei ole seotud majandustegevusega. Nende maksetega rahastatakse hoopis tööturupoliitika meetmeid. Seega on tegemist avaliku võimu teostamisega. Makse saaja oli Ryanair, sest Ryanair osutas teenuseid, mis võimaldasid HCMil a und o Gettmanni abiga neid meetmeid rakendada, st läbi viia koolitusi.

(134) Teise punkti kohta esitab Saksamaa kolm tähelepanekut. Esiteks rahastati ainult siis, kui kasutamise kohta olid olemas tõendid, ja rahastuse osakaal võis olla kuni 50 %. Teiseks ei ole Saksamaale ega liidumaale teada Lufthansa väide, et liidumaa õiguslik esindaja esitas kohtuasjas T-492/15 ([27]) toimunud kohtuistungil suulise seisukoha, et liidumaa tõepoolest andis Ryanairile ebaseaduslikku tegevusabi, samuti ei ole seda märgitud kohtuistungi protokollis. Lufthansa oleks oma väite tõendamiseks saanud kasutada kohtuistungi audiofaile, kuid ei teinud seda. Kolmandaks järeldab Lufthansa HCMi aastaaruannetest, et liidumaa andis abi kogusummas vähemalt 2,7 miljonit eurot. Lufthansa selgitused ei ole veenvad ja puuduvad tõendid selle kohta, et HCMile ülekantud vahendeid oleks kasutatud valesti või muuks otstarbeks kui ettenähtud sotsiaalpoliitikameetmed.

(135) Seoses kolmanda punktiga tuletab Saksamaa meelde, et raske on esitada rohkem andmeid, sest Saksa õiguses dokumentide säilitamise jaoks ettenähtud kümneaastane tähtaeg on möödas. Menetluse algatamise otsuses komisjoni esitatud järelduse kohta, et kõnealune meede võib üldise grupierandi määruse tähenduses kujutada endast koolitusabi, selgitas Saksamaa, et puuduliku dokumentatsiooni tõttu ei ole liidumaal võimalik otsustada, kas üldise grupierandi määruse artikli 31 tingimused on täidetud. Liidumaa ei tea, kas või siis millises ulatuses võttis Ryanair nende programmide raames koolitatud isikud pärast koolituse läbimist tööle. Saksamaa ametiasutused ei tea, kas ja millises ulatuses kannab Ryanair tavaliselt oma vastavate kategooriate töötajate koolituskulud ning millal peavad töötajad koolituskulud (proportsionaalselt) ise kandma.

(136) Neljanda punkti kohta märgib Saksamaa, et küsimus, kas riigiabi olemasolu tingimused on käesoleval juhul kumulatiivselt täidetud, ei ole oluline, sest igasugune tagasinõudmine määruse (EL) 2015/1589 artikli 17 alusel aegub kümne aasta pärast. Määruse (EL) 2015/1589 artikli 17 lõike 2 kohaselt arvestatakse ajavahemiku algust alates abi andmise kuupäevast, kusjuures oluline on viimase makse kuupäev. Viimane makse tehti 2003. aasta lõpus, st aegumistähtaeg lõppes 2013. aasta lõpus. Saksamaa väidab, et koolitustoetust uuriti esimest korda komisjoni 13. märtsi 2017. aasta teabenõudes. Selleks ajaks oli aegumistähtajast möödas juba enam kui kolm aastat ja seega ei saanud seda enam katkestada.

4.2.3. *Salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine*

(137) Saksamaa vaidlustab riigiabi olemasolu põhjusel, et hooldusangaari ehitamine ning salongipersonali ja pilootide kooli rahastamine olid FFHG juhtkonna sõltumatud otsused.

(138) Saksamaa valitsus lükkab tagasi ka kaebuse esitaja väite, et hooldusangaaris saab hooldada ainult selliseid lennukitüüpe, mida Ryanair sel ajal enamasti kasutas (Boeing 737). See sobiks ka muude keskmise pikkusega lendudeks kasutatavate lennukite jaoks, nagu Airbus A320. Saksamaa selgitas, et hooldusangaar on projekteeritud pikaks kasutusajaks, mis on ligikaudu 30 aastat. Kuna Ryanairiga sõlmiti leping 15 aastaks, ei oleks FFHG-l olnud mingit huvi planeerida hooldusangaari üksnes Ryanairile kasutamiseks.

(139) Saksamaa väidab, et puuduvad tõendid, mis kinnitaksid järeldust, et lepingute sõlmimisega anti Ryanairile eelis. FFHG tegi üksikasjaliku kasumlikkuse arvutuse, mis esitati nõukogule. Komisjon on seadnud kahtluse alla mõned selle uuringu eeldused. Saksamaal ei ole tõendeid selle kohta, et juhtkonna eeldused oleksid oodatava tulemuse mõttes olnud sel ajal ilmselgelt ebaõiged.

(140) Saksamaa juhib tähelepanu ka sellele, et isegi kui käesoleval juhul eeldada, et riigiabiõiguse kohaselt antakse Ryanairile eelis ja et meede on seostatav riigiga (mis ei ole nii), võib sellist investeeringutoetust pidada siseturuga kokkusobivaks, võttes arvesse aluslepingu artikli 107 lõiget 3 ja ühenduse 2005. aasta suuniseid lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta ([28]) (edaspidi „2005. aasta lennundussuunised“), mis sel ajal kehtisid.

([27]) Deutsche Lufthansa AG *vs.* komisjon, 9. juuli 2018. aasta kohtuistung.
([28]) ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

(141) Lõpuks väidab Saksamaa, et salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine on siseturuga kokkusobiv. Saksamaa sõnul loodi hooldusangaari ning salongipersonali ja pilootide kooli ehitamisega ligikaudu 50 kvalifikatsiooni nõudvat töökohta. Saksamaa leiab, et kasutusele võetud taristu oli regionaalarengu eesmärgi saavutamiseks vajalik ja asjakohane, mida tõendavad selle kasutamise head väljavaated ka keskpikas perspektiivis.

4.2.4. *Lennujaamateenuste lepingud, mille FFHG ja Ryanair sõlmisid 2013., 2015. ja 2016. aastal*

(142) Saksamaa jääb seisukohale, et FFHG ja Ryanairi vahel 2013., 2015. ja 2016. aastal sõlmitud lennujaamateenuste lepingud ei kujuta endast riigiabi. Peale selle toob Saksamaa esile, et vastupidi sellele, mida komisjon menetluse algatamise otsuses väidab (põhjendused 108 ja 109), ei ole Saksamaa hinnang ja põhjendused aja jooksul muutunud.

(143) Kõnealuses valdkonnas on tavapärane muuta ja kohandada lepingulist alust, kui tegemist on nii pika ajaga kui 15 aastat. Selle põhjuseks on näiteks muudatused kohaldatavas õigusraamistikus ja eelkõige asjaolu, et sellel ajavahemikul kehtestati kaks korda komisjoni uued lennundussuunised, millega suurel määral kujundati ümber piirkondliku lennujaama käitamise põhimõtted.

(144) Saksamaa kahtleb, kas eelise andmise saab seostada riigiga. Saksamaa tuletab meelde, et FFHG juhtkond tegutses sel ajal sõltumatult, mis tähendab, et nende lepingute üle peeti Ryanairiga läbirääkimisi iseseisvalt. Eelkõige on oluline, et nende lepingute puhul ei olnud vaja nõukogu (*Aufsichtsrat*) nõusolekut, vaid neid oli õigus sõlmida juhatusel üksinda.

(145) Asjaolu, et Rheinland-Pfalzi liidumaa sõlmis Ryanairiga turunduslepingu 2005. aastal ja hiljem uuesti 2017. aastal, ei anna alust arvata, et liidumaa eesmärk oli Ryanairi lennutransporditeenuste tagamine ja edendamine Frankfurt-Hahni lennujaamas.

(146) Peale selle on Saksamaal liidu kohtute viimase aja kohtupraktikat silmas pidades kahtlusi, kas kõnealust juhtumit saab pidada valikuliseks. Saksamaa on seisukohal, et ainuüksi kahepoolse lepingu sõlmimine ei tähenda veel iseenesest valikulisust. 13. detsembri 2018. aasta otsuses kohtuasjas T-77/16 ([29]) märkis Üldkohus, et ainuüksi asjaolu, et kahepoolsed lepingud kalduvad kõrvale kohaldatavate tasumäärade või muude kahepoolsete lepingute tingimustest, ei tähenda veel valikulisust. Selle asemel peab komisjon suutma tõendada, et konkreetsele lennuettevõtjale esitatud tingimused erinevad nendest, mis kehtiksid teiste lennuettevõtjate jaoks. Saksamaa selgitab, et 2013. ja 2015. aasta lennujaamateenuste lepingutes ei ole ette nähtud uusi lennujaamatasusid, mis erineksid Frankfurt-Hahni lennujaama üldistest lennujaamatasude määradest. Selle asemel pikendatakse kehtivaid tingimusi 2013. ja 2015. aasta lennujaamateenuste lepingutega vastavalt kolme ja viie aasta võrra.

(147) Saksamaa arvates on Ryanairiga kokkulepitud tasud kooskõlas Frankfurt-Hahni lennujaama üldiste lennujaamatasude määradega, mis on alates 2006. aastast jäänud suures osas samaks. Ainus erinevus 2016. aasta lisakokkuleppe nr 2 ja Frankfurt-Hahni lennujaama lennujaamatasu üldiste määrade vahel on see, et lennujaamatasu [...] eurot väljalendava reisija kohta on juba kasutusel alates [...] väljuvast ja saabuvast reisijast, mitte alles alates [...] reisijast. Peale selle väidab Saksamaa, et iga muu lennuettevõtja, kelle reisijate arv oleks võrreldav, oleks võinud lennujaama kasutada sarnastel ja seega mittediskrimineerivatel tingimustel, st ta oleks võinud FFHGga sõlmida üldjoontes samasuguse lepingu.

(148) Saksamaa valitus on seisukohal, et ka 2016. aasta lisakokkulepe nr 2 oli kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Selle tõendamiseks esitas Saksamaa PwC koostatud analüüsi kasumlikkuse suurenemise kohta (edaspidi „PwC uuring“). Menetluse algatamise otsuse põhjenduses 287 märgiti, et uuring telliti kõige varem kaks päeva enne 2016. aasta lisakokkuleppe nr 2 sõlmimist. Saksamaa selgitas, et PwC uuringut on koos FFHGga pika aja vältel ette valmistatud ja arutatud ning seepärast sai FFHG juhtkond selle info tervenisti kätte lepingu sõlmimise ajaks. Seepärast ei nõustu Saksamaa väitega, et uuring telliti alles kaks päeva enne lepingu sõlmimist. Tegelikult toetas PwC läbirääkimiste protsessi algusest peale.

([29]) Kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair ja Airport Marketing Services *vs.* komisjon, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) Lisaks sellele jääb Saksamaa seisukohale, et Ryanairile ei antud 2016. aasta lisakokkuleppega nr 2 eelist ja PwC hinnang on õige. Lepingu sõlmimisele järgnenud kahe aasta jooksul oli reisijate arv üle 2 miljoni, st keskmiselt ligikaudu 2,28 miljonit, mis on üle [7–10] % rohkem, kui prognoositi.

(150) Sellega seoses toob Saksamaa esile ka seda, et 2013. aasta lisakokkuleppes ei ole ühtegi tingimust, mis näeks ette, et lennujaamatasu [...] eurot reisija kohta kehtib alles alates [...] väljalendavast ja saabuvast reisijast. See ei olnud vajalik, sest lisakokkuleppes on selgelt märgitud, et väljalendavate reisijatega seotud kulusid ei ole 2013. aasta lisakokkuleppes arvesse võetud. Selle asemel on väljalendavate ja saabuvate reisijate eest võetava lennujaamatasu aluseks alati olnud Frankfurt-Hahni lennujaama lennujaamatasude määrad, mis kehtivad võrdselt kõigi Frankfurt-Hahni lennujaama kasutajate puhul. Ryanairiga kokkulepitud tasud olid seega kooskõlas Frankfurt-Hahni lennujaama 2012. aasta lennujaamatasude üldiste määradega, mis on alates 2006. aastast jäänud peaaegu samaks. Saksamaa juhib tähelepanu sellele, et komisjon on juba kindlaks teinud, et Frankfurt-Hahni lennujaama 2006. aasta lennujaamatasude määrad ei andnud lennujaama kasutajatele majanduslikku eelist ([30]).

(151) Peale selle oli 2015. aasta märke peamine eesmärk pikendada kehtivaid lepinguid kuni 31. märtsini 2017, et erastamisprotsessi alguses tagada õiguskindlus. 2015. aasta märge sisaldab mitut aspekti, millest mõned olid varem reguleerimata, näiteks Ryanairi toetamine angaarimahtude otsimisel. Mõned punktid olid siiski nii üldised ja mittespetsiifilised (nt koostöö soodsate angaarirajatiste leidmiseks), et on selge, et osalised väljendasid sellega üksnes kavatsusi. Need ei oleks kaasa toonud juriidilisi kohustusi, millel oleks olnud konkreetsed mõõdetavad rahalised tagajärjed, mida oleks saanud käsitleda kasumlikkuse analüüsis. Vastupidisel juhul oleks olnud vaja lepingut täpsustada, kuid seda ei tehtud.

5. **MEETMETE HINDAMINE**

5.1. **Abi olemasolu**

(152) Aluslepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik millisel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.

(153) Aluslepingu artikli 107 lõike 1 tingimused on kumulatiivsed. Seega kujutab meede endast riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses üksnes juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused: rahalist toetust antakse riigi poolt või riigi vahenditest, see soodustab teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi ja kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(154) Järgmistes jaotistes hindab komisjon, kas jaotises 2 nimetatud meetmed vastavad nendele kumulatiivsetele tingimustele ja kujutavad endast seega abi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.1.1. *Meetmed, millega on võidud anda abi FFHG-le*

5.1.1.1. Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt FFHG-le antud garantii

5.1.1.1.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

(155) Komisjon teeb kooskõlas menetluse algatamise otsusega järelduse, et FFHG on ettevõtja, kes tegeleb majandustegevusega aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 148 ja 149).

([30]) Komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2016/789 Saksamaa antud riigiabi SA.21121 (C29/2008) (ex NN 54/2007) kohta, mis on seotud Frankfurt Hahni lennujaama rahastamisega ning Frankfurt Hahni ja Ryanairi vaheliste finantssuhetega (ELT L 134, 24.5.2016, lk 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj), põhjendus 494.

5.1.1.1.2. Riigi vahendite kasutamine ja riigiga seostatavus

(156) Komisjon leiab, et kooskõlas menetluse algatamise otsusega (vt põhjendus 150) on garantii seostatav riigiga ja hõlmab riigi vahendeid.

5.1.1.1.3. Majanduslik eelis

(157) Menetluse algatamise otsuses ei tehtud järeldust majandusliku eelise kohta.

(158) Küsimus on selles, kas liidumaa poolt FFHG-le antud garantii ja eelkõige tasu, milles FFHG ja liidumaa garantii eest kokku leppisid, kujutab endast majanduslikku eelist. Selleks tuleb kindlaks teha, kas garantii vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele, st tuleb hinnata, kas sarnastel asjaoludel oleks tavapärastes turumajanduse tingimustes tegutsev võrreldava suurusega erainvestor kõnealuse garantii võinud anda ([31]).

(159) Komisjoni 2008. aasta teatise EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta garantiidena antava riigiabi suhtes ([32]) (edaspidi „garantiiteatis“) punktis 3 on esitatud mitu tingimust, mille alusel on lihtsam hinnata, kas garantii vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele ja kas eelise olemasolu saab välistada.

(160) Garantiiteatise punktis 3.2 esitatud tingimused, mis peavad kumulatiivselt olema täidetud, et välistada majandusliku eelise olemasolu, on järgmised: a) garantii saaja ei ole rahalistes raskustes, b) garantii ulatust on võimalik selle andmisel nõuetekohaselt mõõta, c) garantii ei kata rohkem kui 80 % tasumata laenust või muust rahalisest kohustusest ning d) garantii eest on makstud turupõhist tasu.

(161) Liidumaa ja FFHG leppisid kokku 2,56 % suuruses garantiipreemias, tuginedes selle nõustamisettevõtte hinnangule, kellega selleks leping sõlmiti ([33]). Oma hinnangus hindas Saksamaa ametiasutuste tellitud lepinguline nõustamisettevõte kõigepealt Moody's RiskCalc vahendiga FFHG individuaalset reitingut. FFHG 2012. aasta auditeeritud raamatupidamisaruande põhjal hinnati individuaalset reitingut [...] üheks aastaks ja [...] viieks aastaks ([34]). Saksamaa ametiasutuste tellitud nõustamisettevõte kohandas seda individuaalset reitingut garantii andmise konkreetsete lepingutingimuste alusel ja sai hinnanguliseks reitinguks [...] (Standard & Poor'si reitinguskaala järgi […]).

(162) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlusi Saksamaa ametiasutuste tellitud nõustamisettevõtte hinnangute suhtes. Kahtlused olid seotud kasutatud meetodiga ja garantiipreemia kindlaksmääramiseks kasutatud andmete asjakohasusega. Peale selle väljendas kaebuse esitaja kahtlust, kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte on kohaldatav.

(163) Seega hindab komisjon, kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte on kohaldatav, ja kui see on nii, siis kas 2,56 % suurune garantiipreemia vastab turutingimustele.

([31]) Vt näiteks kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1990, Belgia *vs.* komisjon („Tubemeuse“), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 29; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1991, Itaalia *vs.* komisjon („ALFA Romeo“), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punktid 18–19; kohtuotsus, Üldkohus, 30. aprill 1998, Cityflyer Express *vs.* komisjon, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punkt 51; kohtuotsus, Üldkohus, 21. jaanuar 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke ja Lech-Stahlwerke *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-129/95, T-2/96 ja T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, punkt 104; kohtuotsus, Üldkohus, 6. märts 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-228/99 ja T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([32]) ELT C 155, 20.6.2008, lk 10.

([33]) Põhjendus 21.

([34]) Moody's RiskCalc vahendi kohaselt on FFHG hinnanguline reiting 2012. aasta auditeerimata raamatupidamisaruande põhjal [...].

5.1.1.1.3.1. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavus

(164) Esimene küsimus seisneb selles, kas eraettevõtja oleks majandusanalüüsi põhjal võinud tegutseda põhijoontes samuti kui Rheinland-Pfalzi liidumaa. See tähendab, et kõnealune tegevus on majandustegevus ja et erainvestor tegeleks *a priori* sellise tegevusega.

5.1.1.1.3.1.1. Garantiilepingu sõlmimine on majandustegevus

(165) Euroopa Kohus on seisukohal, et „erainvestori kriteeriumi kohaldamine [sõltub] lõpuks sellest, kas asjaomane liikmesriik annab aktsionärina, mitte aga avaliku võimu kandjana majandusliku eelise temale kuuluvale ettevõtjale“ ([35]). Käesoleval juhul on riik sõlminud Haiteciga garantiilepingu FFHG kasuks. Haiteciga sõlmitud garantiileping ja FFHGga sõlmitud garantiipreemia kokkulepe kuuluvad tsiviilõiguse valdkonda, praegusel juhul Saksamaa krediidiriski kaitse seaduse (*Kreditsicherungsrecht*) kohaldamisalasse. Seega tegutses riik selle lepingu sõlmimisel mitte avaliku võimu teostajana, vaid eraettevõtjana. Lufthansa ja Saksamaa valitsus ei sea kumbki kahtluse alla, et kõnealune tegevus ei ole avaliku võimu teostamine ja on seega majandustegevus.

5.1.1.1.3.1.2. Eraettevõtja oleks võinud sõlmida kõnealuse garantiilepingu

(166) Vastavalt Euroopa Kohtu otsusele tuleb selle analüüsimisel, kas eraettevõtja oleks tegelenud sellise majandustegevusega, lähtuda laiast tõlgendusest ([36]). Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega on kooskõlas, kui avalik sektor annab kapitali, et tagada ettevõtja ajutine püsimajäämine, tingimusel et ettevõtja jätkab pärast ümberkorraldamist kasumlikku tegutsemist ([37]). Üksnes siis, kui kapitalisüsti saanud äriühingu majandusliku olukorra ja asjaomase sektori olukorra põhjal ei ole väljavaadet olukorra paranemiseks, ei saa täiendavat kapitalisüsti enam pidada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega kooskõlas olevaks. Need põhjendused kehtivad ka garantiipreemiate kohta nende kindlaksmääramise ajal ([38]).

(167) Vastupidi kaebuse esitaja väidetele kinnitas Saksamaa komisjonile, et Haitec ei olnud rahalistes raskustes. Peale selle ei ole oluline küsimus, kas vastab tegelikkusele, et ükski teine erainvestor ei oleks FFHG kasuks sel ajal andnud Haitecile sellist garantiid. Määrav on üksnes see, kas tegevus on endiselt majanduslikult tasuv, nii et *hüpoteetiline* investor võiks sellist valikut kaaluda. Ainuüksi asjaolust, et FFHG oli õiguslikult kohustatud jätkama väidetavalt kahjumlikku äritegevust Ryanairiga (mis käesoleval juhul nii ei ole), ei piisa, et pidada Haitecile liidumaa antud garantiid majanduslikult ebaotstarbekaks. Nagu eespool on märgitud, ei välista ajutine puudujääk turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamist seni, kui pikaajalises vaates on näha olukorra kestlikku paranemist. Käesoleval juhul näitab Haiteci esitatud teave, et Haiteci investeeringud hooldusangaari (ligikaudu 40 miljonit eurot) olid algselt kavandatust palju suuremad, mis tõendab, et garantii mõjus majandusliku stiimulina, mille tulemusena maatükki tehti kestlikult paremaks, ning seega oli see majanduslikult mõistlik.

(168) Selleks et hinnata, kas konkreetse majandustegevuse oleks ette võtnud eraettevõtja, tuleb vaadelda ka majandustegevuse õiguslikku raamistikku, käesoleval juhul garantiilepingut. Teisisõnu, selleks et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet ei oleks asjakohane kohaldada, peaks garantiileping juba oma lähenemisviisi tõttu olema mittekasumlik. Nagu eespool on märgitud, siis kavandati, et garantiil on positiivne majanduslik mõju, nagu see oligi. Kuid isegi juhul, kui ehitusprojekti hüpoteetiline ebaõnnestumine tuleneks mõnest põhjenduses 19 nimetatud asjaolust, oli garantiileping koostatud nii, et see oleks ikkagi olnud

([35]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 5. juuni 2012, komisjon *vs.* Électricité de France (EDF), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 82 jj.

([36]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 12. detsember 2000, Aéroports de Paris *vs.* komisjon, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, punkt 107.

([37]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1991, Itaalia Vabariik *vs.* komisjon, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punktis 20 on öeldud, et kuigi erainvestori käitumine, millega tuleb võrrelda majanduspoliitika eesmärke järgiva riikliku investori sekkumist, ei pea tingimata olema tavalise investori käitumine, kes teeb kapitalipaigutusi nende vähem või rohkem lühiajalist tasuvust silmas pidades, kuid see peab olema vähemalt eraõigusliku valdusettevõtja või eraõigusliku kontserni käitumine, kes järgib globaalset või sektori struktuuripoliitikat ja juhindub pikaajalise tasuvuse väljavaadetest.

([38]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1991, Itaalia Vabariik *vs.* komisjon, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, punktid 23 ja 24.

majanduslikult kasumlik. Näiteks oli garantiileping sõnastatud nii, et garantiinõude korral peab Haiteci liidumaa maatüki tagastamise ajal maksma ainult garantiisumma ja lepingu jaotise C punkti 3 alapunkti 8 kohaselt ei ole FFHG kohustatud Haitecile hüvitama mingit liiki kulusid. See tähendab, et garantiinõude korral saaks FFHG endale maatüki ja sellele ehitatud hoone, ilma et ta peaks Haitecile tekkinud kulusid hüvitama. Seega saaks FFHG endale suurema väärtusega kinnisvara, mida ta saab kasutada muudel ärilistel eesmärkidel. See omakorda suurendaks liidumaa aktsiate väärtust FFHGs. Komisjon juhib tähelepanu ka sellele, et pärast seda, kui liidumaa 2017. aastal andis FFHG aktsiad üle HNA-le, oli FFHG kohustatud garantii sissenõudmise korral andma maatüki koos sellele ehitatud angaariga üle liidumaale. Seega oleks erainvestor võinud sellist majandustegevust ette näha.

(169) Komisjon teeb järelduse, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte on kohaldatav.

5.1.1.1.3.2. Garantiipreemia vastavus turutingimustele

(170) Teiseks on vaja otsustada, kas 2,56 % suurune garantiipreemia vastab turutingimustele.

(171) Komisjoni kahtlused olid järgmised ([39]). Esiteks, reitingu [...] saanud äriühingute emiteeritud 15-aastase tähtajaga võlakirjade tootluse arvutamisel võetakse tuludel põhineva lähenemisviisi korral aluseks nende äriühingute 10-aastase tähtajaga võlakirjade tootlus, millele liidetakse Saksamaa 15-aastase tähtajaga ja 10-aastase tähtajaga riigivõlakirjade tootluse vahe. See vahe on tõenäoliselt väiksem kui äriühingute puhul, kelle reiting on [...], sest Saksamaa riigivõlakirjadel on väga kõrge AAA reiting (st nii kõrge reitingu korral ei ole eri tähtaegadega võlakirjade tootluse erinevus nii suur kui madalama reitinguga ettevõtetel). Seepärast leidis komisjon, et [nõustamisettevõtte] poolt sellise lähenemisviisi alusel hinnatud garantiipreemia on turupõhise võrdlusalusega võrreldes tõenäoliselt liiga madal. Teiseks tekivad samasugused kahtlused ka siis, kui võrdlusanalüüsis kasutatakse krediidiriski vahetustehingute riskimarginaale, mis on krediidiriski üldtunnustatud näitajad. Krediidiriski vahetustehingute riskimarginaalide järgi on näha, et ettevõtja puhul, kelle individuaalne reiting on [...], peaks garantiipreemia olema vahemikus 3,10–4,41 % sõltuvalt sellest, kas seda konkreetsete lepingutingimuste alusel kohandatakse. Kokkulepitud garantiipreemia 2,56 % on selle vahemiku alampiirist madalam. Kolmandaks märkis komisjon, et isegi kui aktsepteerida kõiki Saksamaa pakutud reitingukohandusi ja võtta FFHG reitinguks [...], on krediidiriski vahetustehingu riskimarginaalide alusel saadud garantiipreemia (3,1 %) suurem, kui on osaliste kokkulepitud 2,56 %. Kokkuvõttes tekitasid need argumendid kahtluse, et FFHGga sama reitinguga ettevõtjate turutingimustega võrreldes võib kokkulepitud garantiipreemia olla liiga madal.

(172) Arvesse ei saa võtta Saksamaa seisukohta, et liidumaal oli õigus tugineda [nõustamisettevõtte] asjatundlikkusele ja et [nõustamisettevõtte] kindlaksmääratud garantiipreemiat ei olnud võimalik tagantjärele kahtluse alla seada. See tähendaks, et komisjoni ainupädevusest riigiabi kontrollida saaks mööda hiilida, kasutades riiklike või erasektori nõustamisettevõtete hinnanguid, mis ei pruugi olla õiged. Seega oli komisjonil õigus seada kahtluse alla [nõustamisettevõtte] arvutused, et hinnata, kas tegemist on majandusliku eelisega või ei ole.

(173) Turuhinna arvutamise kontekstis ei saa kasutada ka Saksamaa argumenti, et komisjon ei võtnud oma arvutustes arvesse asjaolu, et kõnealune garantii on lepingu täitmise garantii ja see andis Rheinland-Pfalzi liidumaale majandusliku eelise, mis korvab madalama garantiipreemia.

(174) Lufthansa tõi seevastu esile, et krediidiriski vahetustehingu riskimarginaalide alusel kindlaks määratud garantiipreemia (3,1 %) on vale võrdlusalus, sest komisjon käsitles FFHGd ekslikult laenuvõtjana.

([39]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 154–159.

(175) Peale selle oleks Lufthansa sõnul pidanud garantiipreemia olema vähemalt 7,98 %, mis annab eelise 5,42 %. Lufthansa arvates oleks tulnud arvesse võtta viitemäärade teatist, kuid üksnes garantiipreemia arvutamise asendusväärtuse kindlaksmääramisel. Lufthansa väidab, et FFHG majanduslikku olukorda arvestades ei oleks ükski teine erainvestor sellist lepingut tegelikult kaalunud ning et seda riskiprofiili oleks tulnud arvesse võtta.

(176) Komisjon ei ole kummagi väitega nõus. Komisjonil oli õigus kasutada viitemäärade teatist ja sellele vastavalt määrata FFHG hinnanguliseks reitinguks [...], mis (nagu on selgitatud põhjenduses 171) ei ole kõrge reiting ja mis tuleneb täpselt FFHG majanduslikust olukorrast.

(177) Seepärast järeldab komisjon, et garantiipreemia ei vastanud turutingimustele.

(178) Kokkuvõttes kujutab turutingimustele vastava miinimummäära (3,10 %), mille määras kindlaks komisjon, ja garantii jaoks tegelikult kokkulepitud määra (2,56 %) hinnaerinevus endast majanduslikku eelist (0,54 %).

5.1.1.1.4. Valikulisus

(179) Aluslepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt peab meede selleks, et seda saaks käsitada riigiabina, soodustama „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist“. Haitecile turuhinnast madalama tasu eest antud garantii annab eelise üksnes FFHG-le kui ettevõtjale ja on seega valikuline.

5.1.1.1.5. Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

(180) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon, et FFHG vähemalt potentsiaalselt konkureerib teiste liidu lennujaamade käitajatega, et meelitada ligi liidu lennuettevõtjaid olukorras, kus liidu lennuettevõtjatel on liidu lennutranspordialaste õigusaktide kohaselt vabadus pakkuda lennutransporditeenuseid igal liidusisesel lennuliinil. Seega oli esialgne järeldus, et Haiteci garantiiga antud majanduslik eelis võib moonutada konkurentsi ja sellel võib olla mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele ([40]).

(181) Kuid üle tuleb kontrollida, kas 0,54 protsendipunktine erinevus, mis kujutab endast majanduslikku eelist, on abimeede, mis on määruse (EL) nr 1407/2013 artikli 3 lõike 1 alusel vabastatud aluslepingu artikli 108 lõike 3 kohasest teatamiskohustusest.

(182) Esiteks kuulub garantiipreemia määruse (EL) nr 1407/2013 artikli 1 kohaldamisalasse.

(183) Teiseks, määruse (EL) nr 1407/2013 artikli 3 lõike 2 esimese lõigu kohaselt ei tohi liikmesriigi poolt ettevõtjale antava vähese tähtsusega abi kogusumma mis tahes kolme eelarveaasta pikkuse ajavahemiku jooksul ületada 200 000 eurot.

(184) Kuid tagatisena antava abi puhul, nagu käesoleval juhul, tuleb brutotoetusekvivalent arvutada vastavalt määruse (EL) nr 1407/2013 artikli 4 lõikele 6 ning täita tuleb muid spetsiaalseid tingimusi. Määruse (EL) nr 1407/2013 artikli 4 lõike 1 kohaselt kohaldatakse seda määrust ainult niisuguse abi suhtes, mille brutotoetusekvivalent on juba eelnevalt võimalik täpselt välja arvutada (edaspidi „läbipaistev abi“). Määruse (EL) nr 1407/2013 artikli 4 lõike 6 kohaselt käsitatakse tagatisena antavat abi läbipaistva vähese tähtsusega abina, kui ühelt poolt ei ületa tagatis 80 % asjaomasest laenust ja teiselt poolt ei ületa tagatud summa kas 1,5 miljonit eurot, kui tagatise kestus on viis aastat, või 750 000 eurot, kui tagatise kestus on kümme aastat. Määruse (EL) nr 1407/2013 artikli 4 lõike 6 punktiga a on ette nähtud, et abisaaja suhtes ei tohi olla algatatud ka maksejõuetusmenetlust ja ta ei tohi vastata kriteeriumidele, mis on siseriikliku õigusega kehtestatud maksejõuetusmenetluse kohaldamiseks võlausaldajate soovil.

([40]) Menetluse algatamise otsus, põhjendus 161.

(185) Käesoleval juhul ei antud garantii andmisele eelnenud kolme aasta jooksul komisjoni määruse (EL) nr 1407/2013 kohast riigiabi ei FFHG-le ega ühelegi sellega seotud ettevõttele määruse (EL) nr 1407/2013 artikli 2 punkti 2 tähenduses. Selle aja jooksul ei ole FFHG suhtes algatatud maksejõuetusmenetlust ja ta ei ole abi andmise ajavahemikus vastanud sellise menetluse algatamise tingimustele. Saksamaa kinnitas ka seda, et garantii ei ületa 80 % müügilepingust. Kokkuvõttes on turutingimustele vastava miinimummäära (3,10 %), mille määras kindlaks komisjon, ja tegeliku määra (2,56 %) 0,54-protsendipunktise erinevuse põhjal arvutatud aastane brutotoetuse-kvivalent 33 480 eurot, mis kolme aasta peale teeb kokku 100 440 eurot, mis on palju väiksem määrusega ettenähtud maksimumsummast (200 000 eurot).

(186) Seega vastab FFHG-le garantiiga antud eelis määruse (EL) nr 1407/2013 tingimusele.

5.1.1.1.6. Järeldus

(187) Määruse (EL) nr 1407/2013 artikli 3 lõike 1 kohaselt ei loeta kõnealust meedet aluslepingu artikli 107 lõike 1 kõigile tingimustele vastavaks ja seetõttu vabastatakse see aluslepingu artikli 108 lõike 3 kohasest teatamiskohustusest.

5.1.1.2. Maatüki topeltmüük FFHG poolt

(188) Pidades silmas seda, kuidas kasutati FFHG õigust taganeda elamumaa müügist Rheinland-Pfalzi liidumaale, leiab komisjon, et kõigepealt tuleks analüüsida ainsat asjaolu, mille kohta ta oli menetluse algatamise otsuses kahtlust väljendanud, nimelt kas Rheinland-Pfalzi liidumaa andis elamumaa omandiõiguse FFHG-le tagasi turuväärtusega.

(189) Esiteks väljendab komisjon kahetsust, et vastupidi 2014. aasta müügilepingus ettenähtule ei tellitud eksperdiarvamust sel ajal, kui FFHG kasutas taganemisõigust. See asjaolu annab esmapilgul tunnistust sellest, et omandiõiguse tagasiandmine ei pruukinud toimuda turuväärtusega.

(190) Selle asemel tagastati elamumaa hinnaga, mis määrati kindlaks 2014. aasta ostulepingus, tuginedes selle maatüki kohta Osteifel-Hunsrücki piirkonna kinnisvaramaksumuse hindamise komisjoni poolt ja täiendavalt SGD Nordi aruandes kindlaksmääratud hinnale, mis oli null eurot.

(191) Teiseks märgib komisjon, et taganemisõiguse kasutamisest ühe kuu möödudes müüs FFHG sama maatüki 1,25 miljoni euro eest ADC-le, kes on erainvestor, ja selle kohta sõlmiti ADC, FFHG ja Rheinland-Pfalzi liidumaa vahel leping 6. juulil 2016 (põhjendus 25).

(192) Kolmandaks märgib komisjon, et nagu Saksamaa valitsus oma 26. oktoobri 2017. aasta teatises selgitas, tulenes selle müügilepingu allkirjastamine FFHG ja Rheinland-Pfalzi liidumaa varasematest seostest (põhjendused 22–26).

(193) Kohtuotsuses Land Burgenland *vs.* komisjon leidis Euroopa Kohus, et juhul kui ametivõimud müüvad neile kuuluva ettevõtja avatud, läbipaistvat ja tingimusteta pakkumismenetlust kasutades, võib eeldada, et turuhind vastab kõrgeimale pakkumusele, tingimusel et tuleb kindlaks teha esiteks, kas see pakkumus on siduv ja usutav, ning teiseks, et peale hinna ei ole muude majanduslike teguritega arvestamine põhjendatud. Sellistel tingimustel ei saa komisjonile panna kohustust kasutada turuhinna kontrollimiseks muid vahendeid, näiteks sõltumatuid eksperdiarvamusi ([41]).

([41]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. oktoober 2013, Land Burgenland jt *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, punktid 94 ja 95.

(194) Käesoleval juhul teadis Rheinland-Pfalzi liidumaa, et FFHG sai avaliku pakkumismenetluse raames 1,25 miljoni euro suuruse pakkumuse elamumaa kohta, sest ta kasutas seda pakkumust selle maatüki hinna kindlaksmääramiseks SYTiga sõlmitud erastamislepingus. Rheinland-Pfalzi liidumaa, FFHG ja ADC vahel 6. juulil 2016 (ehk kuu aega pärast seda, kui FFHG kasutas taganemisõigust) sõlmitud müügilepingu osalisena teadis Rheinland-Pfalzi liidumaa ka seda, et selle lepingu kohaselt oli elamumaa maatüki väärtus 1,25 miljonit eurot.

(195) Kuna Rheinland-Pfalzi liidumaa nõustus vaidlustamata, et FFHG kasutas oma taganemisõigust, ilma et ta oleks nimetanud eksperti elamumaa turuväärtuse hindamiseks, siis ei olnud Rheinland-Pfalzi liidumaa tegevus vastav turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks nõudnud eksperdi määramist, kes oleks kindlaks teinud maatüki väärtuse. Kooskõlas põhjenduses 193 esitatud põhimõtetega ja võttes arvesse ADC pakkumust, mis saadi avaliku pakkumismenetluse käigus, oli elamumaa väärtus, mida turg oli valmis maksma, sel hetkel 1,25 miljonit eurot. Liidumaal oli õigus hüvitisena elamumaa eest nõuda FFHG-lt seda hinda.

(196) Seega järeldab komisjon, et taganemisõiguse kasutamine 1,25 miljoni asemel hinnaga null eurot on andnud FFHG-le 1,25 miljoni euro suuruse eelise.

(197) Nagu on märgitud menetluse algatamise otsuses (põhjendused 179, 180 ja 190), on täidetud muud riigiabi olemasolu tingimused (ettevõtja ja majandustegevus, riigi vahendite kasutamine ja riigiga seostatavus, valikulisus, konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele). Saksamaa ja ka huvitatud isikud ei ole seda oma märkustes vaidlustanud.

(198) Seega kujutab taganemisõiguse kasutamine hinnaga null eurot 1,25 miljoni euro asemel endast 1,25 miljoni euro suurust riigiabi FFHG-le.

5.1.2. *Meetmed, millega on võidud anda abi Ryanairile*

5.1.2.1. Koolitustoetus Ryanairile

5.1.2.1.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

(199) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon esialgu, et Ryanair on ettevõtja ja koolituse pakkumine kujutab endast majandustegevust ([42]).

(200) Kuna Saksamaa jääb oma seisukoha juurde, et koolitustoetus ei kujuta endast riigiabi, sest tegemist on avaliku võimu teostamisega, peab komisjon Saksamaa esitatud väiteid kontrollima.

(201) Saksamaa valitsus väitis, et sellisel töötuse vähendamise meetmel, nagu seda on praegu hinnatav meede, on sotsiaalne komponent, mis on üldsuse huvides. Kuid olenemata sellest, kas see meede võib kuuluda Saksa riigi kohustuse alla olla heaoluriik (*Sozialstaatsprinzip* ehk heaoluriigi põhimõte on sätestatud Saksamaa põhiseaduse artikli 20 lõikes 1) ja seega Saksa õiguse kohaselt kujutab endast avaliku võimu teostamist, on mõisted „majandustegevus“ ja „avaliku võimu teostamine“ Euroopa riigiabiõiguse sõltumatud mõisted ja seega tuleb neid tõlgendada seda arvesse võttes. Üksust võib lugeda avalikku võimu teostavaks juhul, kui asjaomane tegevusala on osa riigi olulistest funktsioonidest või on nende funktsioonidega seotud oma olemuse, eesmärgi ja seda reguleerivate eeskirjade poolest ([43]). Nagu menetluse algatamise otsuses on juba märgitud, ([44]) on töötuse vähendamist varem peetud majandustegevust toetavaks meetmeks ja seega kujutab see endast riigiabi ([45]).

([42]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 205–208.

([43]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 18. märts 1997, Calì & Figli *vs.* Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, punktid 22 ja 23.

([44]) Menetluse algatamise otsus, põhjendus 207.

([45]) Vt näiteks komisjoni 2. juuli 2016. aasta otsus riigiabi SA.36671 (2013/N) kohta – Rootsi – Stöd för yrkesintroduktionsanställningar (ELT C 204, 18.7.2013, lk 9).

(202) Komisjon hindas, kas kõnealust koolitustoetust, mille eesmärk on vähendada töötust, võiks Euroopa riigiabiõiguse kohaselt pidada üldist huvi pakkuvaks sotsiaalteenuseks ja seega avaliku võimu teostamiseks. Kuid üldist huvi pakkuvaid sotsiaalteenuseid peetakse avaliku võimu teostamiseks üksnes siis, kui need põhinevad solidaarsuspõhimõttel. Kuna meede hõlmab mitut makset, siis ei ole kasutusel liikmelisusel põhinevat vastastikuste ja siiski sõltumatute maksete süsteemi. Meede ei kuulu ka Saksamaa riiklikku haridussüsteemi.

(203) Peale selle ei anta koolitusabi üksnes üldsuse huvides, vaid ka Ryanairi majanduslikes huvides. Kuna Ryanairiga sõlmiti leping, mille alusel makstakse teenuse eest tasu, siis osutab Ryanair eelkõige tavalist äriteenust, mille jaoks on olemas turg.

(204) Kokkuvõttes paistab nii, et kuigi riik võis koolituse tingimused enne rahaliste vahendite eraldamist läbi vaadata, ei ole tehtud pidevat järelevalvet. Samuti ei ole näha, et Saksamaa oleks ise kindlaks määranud koolituste sisu. Järelikult ei kujuta koolitustoetus endast avaliku võimu teostamist.

(205) Sel juhul, kui meedet ei kasutata avaliku võimu teostamiseks, ei saa ka üldsuse huvides olla see, mille alusel hinnatakse riigiabi olemasolu aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(206) Kuna Saksamaa ei esitanud ühtegi uut asjaolu, mis võiks komisjoni viia teistsugusele järeldusele, tuleb koolitustoetust pidada seotuks majandustegevusega.

5.1.2.1.2. Riigi vahendite kasutamine ja riigiga seostatavus

(207) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta (vt põhjendus 132) kinnitas Saksamaa, et Ryanair oli liidumaa maksete lõplik saaja ja et HCM oli ainult vahendaja. Ryanairi vastupidised argumendid tuleb seega tagasi lükata.

(208) Asjaolu, et Saksamaa rahastas väidetavalt ainult 50 % HCMi poolt Ryanairile väljamakstud vahenditest, nagu väidab Ryanair, ei oma tähtsust selle kindlakstegemisel, kas riigi vahendeid on kasutatud ja kas koolitustoetus on seostatav Saksamaaga, sest käesoleval juhul uuritakse ainult Saksamaa rahastatud osa.

(209) Seepärast teeb komisjon järelduse, et kasutati riigi vahendeid, mis on seostatavad riigiga.

5.1.2.1.3. Majanduslik eelis

(210) Selleks et kindlaks teha, kas Ryanair sai koolitustoetuse kaudu eelise või ei saanud, kutsuti Saksamaad ja huvitatud isikuid üles esitama teavet selle kohta, kas Ryanair tavaliselt kannab kõnealused koolituskulud ise ja kas Ryanairile maksti selle programmi raames kantud koolituskulude eest topelt (nii koolitatavad kui ka HCM).

(211) Vastavalt Euroopa Kohtu otsusele peab komisjon oma otsuses tõendama riigiabi olemasolu ([46]). Seda kohustust tuleb siiski hinnata teabe alusel, mis oli komisjonile otsuse vastuvõtmise ajal teada ([47]). Nimelt ei saa üldiselt välistada komisjoni võimalust tugineda selliste asjaolude kogumile, mis aitab kindlaks teha, et abikava oli tegelikult olemas ([48]). Majandusliku eelise olemasolu igakülgse hindamise käigus peab komisjon arvesse võtma kõiki võimalusi, mida ettevõtja võib mõistlikult kaaluda, kogu kättesaadavat teavet, mis võib märkimisväärselt mõjutada tema otsust, ja prognoositavaid arenguid eelise andmise otsuse tegemise kuupäeval ([49]).

(212) Saksamaa ja Ryanair ei esitanud teavet selle kohta, kas Ryanair tavaliselt kannab kõnealused koolituskulud ise, ega selle kohta, kas Ryanairile on makstud kaks korda. Saksamaa ja Ryanair väitsid, et nad ei olnud enam kohustatud teavet säilitama, kui on möödas dokumentide säilitamise jaoks ettenähtud tähtaeg, mis Iiri õiguse kohaselt on kuus aastat ja Saksa õiguse kohaselt kümme aastat. Pärast seda, kui Lufthansa 4. märtsil 2011 esitas ametliku kaebuse, mis edastati Saksamaale 18. märtsil 2011, esitas komisjon Saksamaale koolitustoetuse asjaolude kohta konkreetsed küsimused, millele Saksamaa vastas 14. juunil 2011. Dokumentide säilitamise kohustust käsitlevad siseriiklikud õigusaktid ei tohi piirata liikmesriigi või huvitatud isiku kohustust teha komisjoniga koostööd. Ka kõnealusel juhul sai Saksamaa juba 2011. aastal teada, et koolitustoetus võib endast kujutada riigiabi. Sel ajal oli ta siseriikliku õiguse kohaselt veel kohustatud dokumendid säilitama. Juba siis oli selge, et tõenäoliselt võtab komisjoni selle meetme kohta vastu otsuse. Seepärast vastutab Saksamaa selle eest, et neid dokumente ei säilitatud. Seega hindab komisjon abi olemasolu selle teabe põhjal, mille ta oli saanud.

(213) Selle teabe põhjal, mille Saksamaa valitsus 2019. aastal esitas, on näha, et ajavahemikul 2001–2003 andis Rheinland-Pfalzi töö-, sotsiaal-, perekonna- ja tervishoiuministeerium HCMile [1,5–2,0 miljonit] eurot.

(214) Selle teabe põhjal, mille Saksamaa valitsus 2019. aastal esitas, on näha, et HCM tegi Ryanairile tšekiga vähemalt kaks makset: 220 427,64 eurot ja 639 146,04 eurot. Tšekid debiteeriti HCMi kontolt 17. jaanuaril 2003.

(215) Peale selle maksis Rheinland-Pfalzi töö-, sotsiaal-, perekonna- ja tervishoiuministeerium 2003. aastal HCMile veel 680 627,94 eurot.

(216) Saksamaa ja Ryanair ei ole kumbki esitanud tõendeid selle kohta, et Ryanairi pakutud koolituse hind vastas turutingimustele ja turu vajadustele.

(217) Seepärast leiab komisjon, et koolitustoetus andis Ryanairile majandusliku eelise.

5.1.2.1.4. Valikulisus

(218) Meetme valikulisust ei vaidlustatud ei Saksamaa ega ka huvitatud isikute märkustes. Seepärast jääb komisjon oma esialgse järelduse juurde, et meetmega seoses antud mis tahes majanduslik eelis, millest saab kasu ainult Ryanair, oleks aluslepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt valikuline.

([46]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. november 2022, Volotea ja easyJet *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad C-331/20 P ja C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, punkt 111.

([47]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. november 2022, Volotea ja easyJet *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad C-331/20 P ja C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, punkt 112; vt ka kohtuotsus, Euroopa Kohus, 10. juuli 1986, Belgia *vs.* komisjon, C-234/84, ECLI:EU:C:1986:302, punkt 16 ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 20. september 2017, komisjon *vs.* Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, punkt 70.

([48]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 13. aprill 1994, Saksamaa Liitvabariik ja Pleuger Worthington GmbH *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad C-324/90 ja C-342/90, ECLI:EU:C:1994:129, punkt 15.

([49]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. november 2022, Volotea ja easyJet *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad C-331/20 P ja C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, punkt 113.

5.1.2.1.5. Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

(219) Nagu on järeldatud menetluse algatamise otsuses ja kuna märkusi konkurentsi moonutamise ja kaubandusele avaldatava mõju kohta ei esitatud, leiab komisjon, et see tingimus on täidetud.

5.1.2.1.6. Järeldus

(220) Komisjon leiab, et koolitustoetus kujutab endast riigiabi.

5.1.2.2. Salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine

5.1.2.2.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

(221) Ryanair on ettevõtja ning salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine kujutab endast majandustegevust aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.1.2.2.2. Majanduslik eelis

(222) Nagu on märgitud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 105, esitas Saksamaa kõnealuste lepingute kasumlikkuse analüüsi, et tõendada nende vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Selle analüüsi käigus arvutati lepingutest (st hooldusangaar, salongipersonali ja pilootide koolid ning koolitatavate majutus) tulenevate rahavoogude nüüdispuhasväärtuse kogusumma. Need rahavood sisaldavad nii tulusid (nagu Ryanairi makstav rent ja maksed majutuse kasutamise eest) kui ka kulusid (näiteks hoolduskulud). Rahavoogude prognoosid hõlmavad ajavahemikku 2010–2024 ja on diskonteeritud määraga [4,0–4,5] %. Nendest eeldustest lähtudes näitab analüüs positiivset nüüdispuhasväärtust [100 000 – 200 000 eurot], mis tähendab, et diskonteeritud sissetulevad rahavood ületavad väljaminevaid rahavooge. Saksamaa sõnul näitab see tulemus lepingute kasumlikkust ja vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

(223) Saksamaa esitatud kasumlikkuse arvutustes paistis olevat mitu menetluse algatamise otsuse puudust.

(224) Esiteks leidis komisjon esialgu, et Saksamaa arvutatud rahavood sisaldasid amortisatsioonisummasid [40 000 – 50 000] eurot kuni [60 000 – 70 000] eurot aastas, mis enamasti ei peaks olema arvutuse osa, sest amortisatsioon on raamatupidamise põhimõte, mis ei vasta tegelikele rahavoogudele. Kui amortisatsioonisummad arvutusest välja jätta, oleks nüüdispuhasväärtus ligikaudu [– 500 000 kuni – 400 000] eurot.

(225) Teiseks paistis, et analüüsis ei võeta arvesse ruumide eluruumideks muutmise esialgset investeerimiskulu. See ei tundunud usutav, sest Saksamaa märkis, et ruumide ümberehitamine on vajalik.

(226) Kolmandaks sisaldas analüüs sissetulevat rahavoogu [1 000 – 10 000] eurot aastas, mille laad ei olnud selge. Kui rahavooge seda arvesse võttes korrigeerida, oleks nende kolme lepinguga seotud nüüdispuhasväärtus veelgi negatiivsem.

(227) Lõpuks asus komisjon esialgsele seisukohale, et diskontomäär [4,0–4,5] % ole põhjendatud ja tundus olevat liiga madal, kui võtta arvesse nende lepingute sõlmimise aega (2009/2010. aasta).

(228) FFHG suutis neid puudusi põhjendada ja komisjon peab neid põhjendusi piisavaks, et tunnistada alusetuks esialgne analüüs, mille komisjon menetluse algatamise otsuses esitas.

(229) Esiteks, olles kontrollinud Saksamaa esitatud kasumlikkuse analüüsi, teeb komisjon järelduse, et amortisatsioonisummad olid Saksamaa arvutatud rahavoogudest juba välja jäetud.

(230) Teiseks märgib komisjon, et algset investeerimiskulu, mis on ligikaudu [100 000 – 200 000] eurot, võeti kasumlikkuse analüüsis juba arvesse, ning tunnistab, et isegi kui seda ei oleks arvesse võetud (mis ei olnud nii), oleks selle lisamise korral ikkagi saadud positiivne nüüdispuhasväärtus.

(231) Kolmandaks peab komisjon veenvaks FFHG selgitust, et menetluse algatamise otsuses kahtluse alla seatud iga-aastased sissetulevad rahavood tulenesid tegelikult iga-aastastest kogumiskuludest ja/või kindlaksmääratud lisakuludest, mis kujutavad endast kasumlikkuse arvutamisel nõuetekohaselt arvesse võetud *välja*minevaid rahavooge.

(232) Neljandaks tunnistab komisjon, et isegi kui pidada menetluse algatamise otsuses (põhjendus 266) kahtluse alla seatud diskontomäära [4,0–4,5] % liiga madalaks, oleks kõrgem diskontomäär nende lepingute rahavoogude profiili tõttu avaldanud nüüdispuhasväärtusele pigem positiivset kui negatiivset mõju. Komisjon märgib, et Ryanairi konkreetne rendimakse kujutas endast 2010. aastal tõepoolest märkimisväärset [0–5] miljoni eurost sissetulevat rahavoogu ning et väljaminev rahavoog oli järgmise 14 aasta jooksul igal aastal väga väike. Ka diskontomäära suurendamine viiks ikkagi järelduseni, et lepingud vastasid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

(233) Nende täiendavate selgituste põhjal, mida komisjon kontrollis, võtab komisjon tagasi menetluse algatamise otsuses väljendatud seisukoha ja leiab, et Ryanairil ei ole majanduslikku eelist.

5.1.2.2.3. Järeldus

(234) Komisjon teeb järelduse, et Ryanairi toetav salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine ei kujuta endast Ryanairile antud riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.1.2.3. Turunduslepingud, mille Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanair sõlmisid 2005. ja 2017. aastal

5.1.2.3.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

(235) Lennuettevõtjana on Ryanair ettevõtja aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Nii turundus- kui ka lennuteenused kujutavad endast majandustegevust. Seega on aluslepingu artikli 107 lõike 1 esimene tingimus täidetud.

5.1.2.3.2. Riigi vahendite kasutamine ja riigiga seostatavus

(236) Turunduslepingud sõlmiti Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanairi vahel. Turundustoetuse makseid rahastati otse liidumaa eelarvest ning seega rahastati neid riigi vahenditest ja need on seostatavad riigiga.

5.1.2.3.3. Majanduslik eelis

(237) Selleks et hinnata, kas teatava meetme puhul on tegemist abiga, tuleb väljakujunenud kohtupraktika kohaselt kindlaks teha, kas abi saanud ettevõtja saab majandusliku eelise, mida ta tavapärastes turutingimustes ei oleks saanud ([50]).

(238) Analüüsida tuleb ka seda, kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte on vaidlusaluste lepingute suhtes kohaldatav, ja kui see on nii, siis kas seda põhimõtet järgitakse.

5.1.2.3.3.1. Hinnangud konkreetsetele turunduslepingutele

(239) Kõigepealt tuleb kindlaks teha, kas 2005. ja 2017. aasta turunduslepinguid ning 2013., 2015. ja 2016. aasta lennujaamateenuste lepinguid tuleb hinnata eraldi või koos. Seejärel tuleb kindlaks teha, kas Rheinland-Pfalzi liidumaad ja FFHGd kui Frankfurt-Hahni lennujaama käitajat tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori põhimõtte kohaldamisel käsitada ühe üksusena.

([50]) Vt näiteks kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. aprill 1999, Hispaania *vs.* komisjon, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.

(240) Esimese küsimuse kohta on Saksamaa öelnud, et FFHG ei osalenud mingil viisil turunduslepingute sõlmimises. Eriti pärast Frankfurt-Hahni lennujaama erastamist 2017. aastal ei olnud Rheinland-Pfalzi liidumaal põhjust kaasata FFHGd turunduslepingute sõlmimisse. Vähemusaktsionärina (17,5 %) ei olnud Rheinland-Pfalzi liidumaal 2005. aastal FFHG üle kontrolli ning tal ei olnud põhjust ettevõtjat turunduslepingusse kaasata. Lepinguosalised olid ainult liidumaa ja Ryanair. Seepärast tuleb turundusstrateegiat vaadelda Frankfurt-Hahni lennujaama arendamisest eraldi.

(241) Teise küsimuse kohta märkis komisjon juba menetluse algatamise otsuses, et Rheinland-Pfalzi liidumaa sõlmis mõlemad turunduslepingud ajal, mil liidumaal ei olnud kontrolli FFHG üle. Ryanairiga 2005. aasta turunduslepingu sõlmimise ajal kuulus Rheinland-Pfalzi liidumaale ainult 17,5 % suurune osalus FFHGs ja suurem osa FFHG aktsiatest (65 %) kuulus Fraportile, mis ei ole kunagi olnud Rheinland-Pfalzi liidumaa kontrolli all ([51]). 2017. aasta turunduslepingu sõlmimise ajal 2017. aasta oktoobris ei olnud Rheinland-Pfalzi liidumaal FFHG üle kontrolli ka seetõttu, et ta oli oma aktsiad 9. augustil 2017 (seega enne turunduslepingu sõlmimist) sõlmitud aktsiaostulepingu alusel müünud HNA Airport Group GmbH-le. Seepärast ei saa Rheinland-Pfalzi liidumaad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise seisukohast pidada lennujaama käitajaks, kes moodustab FFHGga ühe majandusüksuse. See erineb olukorrast, milles tehti esimene kohtuotsus *Charleroi lennujaama* kohta ([52]). Sel juhul kuulus lennujaam Ryanairiga vaidlusaluse lepingu sõlminud Vallooni piirkonnale ja oli sellest majanduslikult sõltuv, mis tähendas, et Vallooni piirkond osales lennujaama majandustegevuses ja sai meetmete võtmise eest rahalist toetust.

(242) Ryanairi arvates isegi võib isegi mittekontrolliv osalus, nagu liidumaa osalus FFHGs enne 2009. aastat, õiguslikust seisukohast õigustada koos analüüsimist, sest Fraport ja Hesseni liidumaa, kes on FFHG ülejäänud kaks aktsionäri, on samuti riigi osalusega ettevõte ja riiklik üksus. Seepärast toob Ryanair esile, et enne kui Rheinland-Pfalzi liidumaa 1. jaanuaril 2009 omandas 82,5 % osaluse FFHGs, esindasid nii 2005. aasta turunduslepingu allkirjastaja kui ka FFHG omanikud kokkuvõttes riiki.

(243) Komisjon ei nõustu selle arutluskäiguga järgmistel põhjustel. Esiteks, nagu eespool on märgitud, ei olnud Rheinland-Pfalzi liidumaal Fraporti aktsiaid. Teiseks on Hesseni liidumaa ja Rheinland-Pfalzi liidumaa eraldiseisvad kohalikud avalik-õiguslikud isikud (*Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, st *Gebietskörperschaften* ehk omavalitsused) ning Saksamaa föderaalsüsteemis ei kuulu need turundus- või lennujaamateenuste lepingute sõlmimisel föderaalvalitsuse kontrolli alla, sest piirkondlikud majandusinvesteeringud lennujaamas kuuluvad liidumaa pädevusse, mitte föderaalvalitsuse pädevusse (Saksamaa põhiseaduse artikkel 30 ja artikli 70 lõige 1). Seega ei saanud Hesseni liidumaa aktsiad mõjutada Rheinland-Pfalzi liidumaa aktsionäride volitusi seoses FFHGga. Samuti ei saa Rheinland-Pfalzi liidumaa kasu Hesseni liidumaa kui aktsionäri majanduslikest eelistest, sest nende avalik-õiguslike isikute eelarved on selgelt eraldatud. Seepärast hindab komisjon ainult seda, kas Rheinland-Pfalzi liidumaa kui turumajanduslik erainvestor tegutses eraldiseisva üksusena.

(244) Eespool öeldut arvesse võttes hindab komisjon turunduslepinguid eraldi ja turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja tingimust üksnes Rheinland-Pfalzi liidumaa puhul.

([51]) Vt Hahn I otsus, põhjendused 17 jj ja 182. 2005. aasta turunduslepingu sõlmimise ajal olid Fraporti peamised osanikud Hesseni liidumaa (31,7 %), Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,3 %), mis kuulub Maini-äärse Frankfurdi linnale, Saksamaa Liitvabariik (asendusvõlakiri; 6,6 %), Julius Bär Investment Management LLC (5,4 %) ja Deutsche Lufthansa AG (4,95 %).

([52]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 17. detsember 2008, Ryanair *vs.* komisjon, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punktid 53–61.

(245) Kuna Rheinland-Pfalzi liidumaad ei saa 2005. ja 2017. aasta turunduslepingute hindamisel pidada Frankfurt-Hahni lennujaama käitajaks, ei kohaldata 2005. ja 2017 aasta turunduslepingute suhtes täiendavate kulude meetodit, mis on esitatud 2014. aasta lennundussuunistes turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise kohta riigi kontrolli all olevate lennujaamade ja lennuettevõtjate vaheliste lepingute puhul.

5.1.2.3.3.2. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavus

(246) Saksamaa leiab, et kõnealused maksed ei kujuta endast riigiabi, sest Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt Ryanairile makstud summad vastasid osutatud turundusteenuste turuhinnale.

(247) Kõigepealt tuleb hinnata, kas turunduslepingute puhul on tegemist avaliku võimu teostamisega. Turundusleping sõlmitakse tavaliselt kahe erasektori juriidilise isiku vahel, näiteks lennujaam ja lennuettevõtja. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavus e kohta tuleb meeles pidada, et võrdlusaluseks ei võeta turumajanduse tingimustes tegutsevat ettevõtjat üldiselt, vaid võetakse Rheinland-Pfalzi liidumaa olukorras olev turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.

(248) Seepärast tuleb arvesse võtta turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte ulatust Rheinland-Pfalzi liidumaa puhul.

(249) Komisjoni teatises riigiabi mõiste kohta on punktis 77 märgitud, et „[arvesse tuleb] võtta üksnes neid eeliseid ja kohustusi, mis on seotud riigi kui ettevõtja staatusega, mitte aga neid, mis puudutavad teda kui avaliku võimu kandjat“, mis tähendab muu hulgas, et arvesse ei võeta selliseid üldsuse huvi kaalutlusi nagu regionaalareng.

(250) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtte tingimustele vastavuse analüüsis ei saa arvesse võtta turunduslepingutest piirkondliku turismi arendamise valdkonnas saadavat kasu, st piirkonna potentsiaalset tulu turismist ([53]). Käesoleval juhul ei ole Saksamaa ja Ryanair kumbki esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, et Rheinland-Pfalzi liidumaa kui turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks turunduslepingute sõlmimisest võinud oodata mingit rahalist kasu peale piirkonnas turismi arendamise.

(251) Seega ei ole oluline, kui põhjalikult Saksamaa hindas, et Ryanairil olid suured kogemused asukohaturunduse valdkonnas ja et ta oli ainus Frankfurt-Hahni lennujaamas tegutsev lennuettevõtja, kellelt tasus turundusteenust osta. Samuti ei ole oluline, kas Ryanair valiti välja kooskõlas Saksamaa riigihankeõigusega. Hindamine piirdub küsimusega, kas turunduslepingud võivad lisaks piirkondliku turismi arengule tuua ka rahalist kasu.

(252) Saksamaa ei vaidlustanud asjaolu, et Rheinland-Pfalzi liidumaa ei saa Frankfurt-Hahni lennujaama käitaja tulude suurenemisest kasu, mis võiks tuleneda reisijate arvu suurenemisest. Rheinland-Pfalzi liidumaa ei käita Frankfurt-Hahni lennujaama ja oli 2005. aasta turunduslepingu sõlmimise ajal Frankfurt-Hahni lennujaama vähemusaktsionär (17,5 %) ning ei olnud aktsionär 2017. aasta turunduslepingu sõlmimise ajal, mis on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte alusel hindamise ainus ajahetk. Saksamaa ametiasutused ei ole esile toonud mingit tulu, mis oleks olnud seotud Frankfurt-Hahni lennujaama tulude suurenemisega, millest oleks Rheinland-Pfalzi liidumaa lennujaama aktsionärina võinud kasu saada.

(253) Vastupidi, Saksamaa tuletas oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta meelde, et turunduslepinguid tuleks pidada turismi edendamise ning piirkonna juurdepääsetavuse, ühenduvuse ja majandusarengu toetamiseks, sest nende eesmärk ei ole saada Frankfurt Hahni lennujaama käitamisest tulu.

([53]) Vt otsus (EL) 2020/1671, põhjendus 178.

(254) Enne Ryanairiga turunduslepingute sõlmimise kohta otsuse vastuvõtmist ei koostatud äriplaani selle võimalike eeliste hindamiseks.

(255) Lennujaamatasudest saadavad tulevased tulud ja muud tulud, mida FFHG sai tänu Ryanairi lennutransporditegevusele Frankfurt-Hahni lennujaamas, ei kuulu nende tulude hulka, mida hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kes juhindub kasumlikkuse väljavaadetest ja kes on Rheinland-Pfalzi liidumaaga samas olukorras, oleks võtnud arvesse selle hindamisel, kas sõlmida kaks vaidlusalust turunduslepingut. 2017. aasta turunduslepingu sõlmimise ajal ei olnud Rheinland-Pfalzi liidumaa enam FFHG aktsionär. 2005. aasta turunduslepingu sõlmimise ajal oli Rheinland-Pfalzi liidumaa FFHG vähemusaktsionär. Kuigi liidumaa oleks 2005. aastal FFHG kasumi suurenemisest dividendide või kapitali kasvutuluna kaudselt kasu saanud, ei oleks Rheinland-Pfalzi liidumaal kui FFHG vähemusaktsionäril olnud mingit huvi täielikult rahastada meetmeid, mille eesmärk on suurendada reisijate arvu Frankfurt-Hahni lennujaamas, ilma et seda kaasrahastaks FFHG ise või kontrolliv aktsionär ja ilma FFHG täiendavate aktsiate omandamiseta.

(256) Kõik see näitab, et turunduslepingute sõlmimise otsused ei olnud majanduslikult seotud Rheinland-Pfalzi liidumaale kuuluvate FFHG aktsiatega ([54]). Saksamaa seda ei vaidlustanud.

(257) Kokkuvõttes on nende maksete laad, mida liidumaa teeb Ryanairile turunduslepingute alusel, sama kui maksetel, mida avalik-õiguslik üksus teeb lennuettevõtjale teatavasse lennujaama lennutransporditeenuste alustamiseks või allesjäämiseks, et toetada lennujaama asukohapiirkonna majandusarengut. Kuigi see on piirkonna majandusarengu eest vastutavates avalik-õiguslikes üksustes tavapärane, ei ole selline lähenemine võimalik turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja jaoks, kes lähtub kasumlikkuse väljavaadetest. Seega leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte ei ole kohaldatav.

(258) Seega ei saa turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet kohaldada Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt Ryanairiga 2005. ja 2017. aasta turunduslepingute sõlmimise suhtes, sest Rheinland-Pfalzi liidumaa ei saanud neist ettevõtjana kasu, vaid pigem järgis avaliku poliitika eesmärke.

(259) Lõpetuseks märgib komisjon, et sekkumist ei peeta eelise andmiseks, kui riigi sekkumise kujul on tegemist hüvitisega üldist majandushuvi esindava teenuse osutamise eest vastutavale ettevõtjale avaliku teenuse osutamise kohustuse täitmiseks, kui asjaomane ettevõtja ei saa tegelikkuses rahalist eelist ja kui sekkumise tulemusel ei asetata seda ettevõtjat soodsamasse konkurentsiolukorda võrreldes temaga konkureerivate ettevõtjatega ([55]). Kuid käesoleval juhul ei ole Saksamaa väitnud, et Ryanairile oleks pandud avaliku teenuse osutamise kohustus.

5.1.2.3.3.3. Täielikkuse huvides: Ryanairile antud eelise kindlaksmääramine

(260) Järeldus, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet ei saa kohaldada turunduslepingute suhtes, on piisav selle tõendamiseks, et Ryanairi saadud maksed kujutavad endast eelist Ryanairile.

([54]) Vt komisjoni otsus (EL) 2020/1671, põhjendus 178.

([55]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. september 2010, komisjon *vs.* Deutsche Post AG, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, punkt 41 ning kohtuotsus, Euroopa Kohus, 9. juuni 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ jt *vs.* komisjon, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, punkt 92.

(261) Täielikkuse huvides analüüsis komisjon kõiki juhtumi arvessevõetavaid asjaolusid vastavalt teatisele riigiabi mõiste kohta, et teha kindlaks, kas Ryanairil oleks eelis, kui turunduslepingute suhtes saaks kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja tingimust (mis ei olnud nii). Näiteks võib esineda erandlikke olukordi, kus isegi juhul, kui avaliku sektori asutused ostavad kaupu ja teenuseid turuhinnaga, ei loeta seda turutingimustele vastavaks, eeskätt juhul, kui kõnealuse teenuse ostmine ei vasta avaliku sektori asutuse tegelikele vajadustele ([56]).

(262) Komisjoni hinnangus Ryanairile selles alternatiivses stsenaariumis antud eelise olemasolu kohta on kesksel kohal küsimus, kas Rheinland-Pfalzi liidumaal oli Ryanairilt ostetud turundusteenuste järele tegelik vajadus, et täita oma riikliku poliitika eesmärki, milleks on Rheinland-Pfalzi liidumaa edendamine.

(263) Saksamaa ja Ryanairi väite, et Rheinland-Pfalzi liidumaa ostis Ryanairilt turundusteenuseid turuhindadega, ei ole praegusel juhul oluline. Määrav on see, kas neid teenuseid oli tegelikult vaja. Seega ei tegele komisjon organisatsioonivälise eksperdi arvamusega hinna vastavuse kohta turutingimustele ega järelevalvesüsteemiga, mis kehtestati selle jälgimiseks, et turunduslepingu rakendamine vastab endiselt turutingimustele, nagu väidetakse.

(264) Komisjon hindab, kas turunduslepingud on sõlmitud tegelike turundusteenuste ostmiseks või oli nende lepingute tegelik eesmärk toetada Ryanairi vastutasuks Ryanairi poolt Frankfurt-Hahni lennujaamast osutatavate lennuteenuste eest.

5.1.2.3.3.3.1. Turundusteenuste ostmise ainus eesmärk oli põhjendada makseid, mida tehti Ryanairi hoidmiseks Frankfurt-Hahni lennujaamas

(265) Allpool esitatud põhjustel jõudis komisjon järeldusele, et turundusteenuste ostmine oli üksnes õigustuseks maksetele, mida tehti Ryanairi hoidmiseks Frankfurt-Hahni lennujaamas. Isegi kui turundusteenustel oli teatav turundusmõju (mis ei olnud nii), ei olnud see lepingute peamine eesmärk ja neid tuleb käsitleda pigem varjatud toetusena, pealegi ei saanud Rheinland-Pfalzi liidumaa turundusmõjust rahalist kasu.

— *Rheinland-Pfalzi liidumaal ei olnud tegelikku kavatsust piirkonda reklaamida.*

(266) Saksamaa vaidlustab menetluse algatamise otsuses komisjoni esitatud seisukoha, et turunduslepingute eesmärk ei olnud piirkonna reklaamimine. Saksamaa ametiasutuste arvates on komisjon kohustatud seda väidet tõendama. Komisjon sellega ei nõustu. Menetluse algatamise otsuses jõudis komisjon seisukohale, et esmapilgul on turunduslepingute eesmärk tagada, et Ryanair teatava sagedusega lendab Frankfurt-Hahni lennujaama. Seejärel pidi Saksamaa tõendama, et Rheinland-Pfalzi liidumaa on tõepoolest ostnud tegelikke turundusteenuseid.

(267) Saadud seisukohtade põhjal kinnitab komisjon menetluse algatamise otsuses antud esialgse hinnangu paikapidavust järgmistel põhjustel.

(268) Seda, et Rheinland-Pfalzi liidumaa eesmärk ei olnud piirkonda reklaamida, näitavad esiteks turunduslepingu sõlmimise asjaolud.

([56]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 14. juuni 2023, Ryanair ja Airport Marketing Services *vs.* komisjon, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, punkt 167: mis puudutab hagejate kriitikat „tegeliku vajaduse“ tingimuse õigusliku aluse kohta, siis tuleb meeles pidada, et kui komisjoni otsusega on kindlaks tehtud riigiabi olemasolu aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, siis sellise otsuse õiguspärasust tuleb hinnata eelkõige aluslepingu objektiivsete sätete alusel (vt selle kohta kohtuotsus, 16. juuli 2014, Saksamaa *vs.* komisjon, T-295/12, ei avaldata, EU:T:2014:675, punkt 181 ja seal viidatud kohtupraktika).

(269) Rheinland-Pfalzi liidumaal oli majanduslik huvi hoida Ryanair Frankfurt-Hahni lennujaamas. Aastatel 2001–2003 andis Rheinland-Pfalzi liidumaa Ryanairile abi pilootide ja salongipersonali koolitamiseks (põhjendused 199–220). Saksamaa väitis, et Frankfurt-Hahni lennujaam on oluline tööandja, kes suudab Frankfurt-Hahni piirkonnas vähendada töötust.

(270) Peale selle sõltus reisijateveo segmendis Frankfurt-Hahni lennujaama konkurentsivõime lähedalasuvate lennujaamadega võrreldes suurel määral Ryanairist. Oma geograafilise asukoha tõttu ei ole Frankfurt-Hahni lennujaam ühistranspordiga lähimast linnast sama kergesti ligipääsetav kui näiteks Kölni-Bonni ja Frankfurt-Maini või Strasbourgi lennujaamad, millel on olemas otsene rongiühendus. Frankfurt-Hahn on reisijatele atraktiivne eelkõige pakutavate odavlendude tõttu. Seega sõltus lennujaam suurel määral sellest, kas Ryanair jätkab lennujaamas tegevust ja pakub odavhindu.

(271) Teiseks ei mõista komisjon, miks Rheinland-Pfalzi liidumaa püüdis piirkonda turismisihtkohana reklaamida, kasutades ühe lennuettevõtja turundusteenusteks märkimisväärse osa oma turunduseelarvest (Lufthansa väitel 30–50 %, millele Saksamaa vastuväiteid ei esitanud).

(272) Rheinland-Pfalzi liidumaale võidakse jõuda eri transpordivahendeid kasutades (auto, rong ja buss). Lennujaama geograafilise asukoha tõttu on sinna kõige lihtsam minna auto või bussiga. Turisti jaoks ei ole eriti meeldiv, et lähimasse turismisihtkohta jõudmiseks tuleb rentida auto (Trieri või Koblenzisse sõitmiseks kulub umbes üks tund). See näitab, et lennujaam keskendub rohkem sellele, et Rheinland-Pfalzi liidumaa reisijad saaksid sealt lennata kusagil mujal asuvasse sihtkohta. Saksamaa esitatud Dornier Consultingi uuringus leiti, et [75–80] % lennujaama reisijatest olid lahkujad, mis tähendab, et valdav osa Ryanairi reisijatest kasutab Frankfurt-Hahni lennujaama oma reisi lähtekohana. See näitab, et sellest lennujaamast lähtuvate ja sinna suunduvate lennuliinide edendamine aitab suurema tõenäosusega kaasa turismile kusagil mujal.

(273) Saksamaa ei kommenteerinud ka Ryanairi eeldust, et liidumaa kasutas Ryanairi turundusteenuseid kaubamärgi-portfellina. Seepärast ei saa seda Ryanairi tagantjärele võetud seisukohta kasutada.

(274) Seega leiab komisjon, et kõnealuste lepingute peamine oodatav mõju ja eesmärk ei olnud Rheinland-Pfalzi liidumaa jaoks osta turundusteenuseid Rheinland-Pfalzi piirkonna edendamiseks, vaid pigem rahaliselt toetada Frankfurt-Hahni lennujaamast väljuvaid ja sinna saabuvaid Ryanairi lende.

— *Eesmärgiks oli Ryanairi lennutegevus, mitte turundusteenused.*

(275) Turunduslepingute alusel Rheinland-Pfalzi liidumaa ostetud teenused hõlmavad Ryanairi veebisaidil olevaid linke Rheinland-Pfalzi liidumaa turismipakkumistele, ([57]) reklaamide ümbersuunamist Ryanairi veebisaidi külastajatelt kogutud andmete abil, ([58]) Rheinland-Pfalzi liidumaa paigutamist Ryanairi Facebooki lehele ja blogisse, ([59]) Ryanairi lennuajakirja kahte lehekülge ([60]) ning Rheinland-Pfalzi turismisektori kampaaniat ajakirjanduses ([61]). Need meediakanalid on eelkõige suunatud Ryanairi (potentsiaalsetele) klientidele ja isegi mitte kõigile neile. Näiteks 2017. aasta turunduslepingus on ette nähtud üksnes Rheinland-Pfalzi sihtkoha paigutamine Ryanairi Ühendkuningriigi, Iirimaa ja Itaalia kodulehele, nimetades otseselt ära Ryanairi lennuühendused London-Stanstedi, Edinburghi, Newquay ja Roomaga. Seega selgub, et Rheinland-Pfalzi piirkonna reklaamimise asemel edendavad Ryanairi poolt 2005. ja 2017. aasta turunduslepingute alusel osutatavad piiratud turundusteenused, eelkõige reklaamid, mis piirduvad üksnes lennuettevõtja veebisaitide nende osadega, mis on seotud konkreetse sihtkohaga, eelkõige Ryanairi enda Rheinland-Pfalzi liidumaalt väljuvaid ja sinna saabuvaid lende.

([57]) Vt 2005. aasta turunduslepingu § 1 ja 2017. aasta turunduslepingu 1. lisa.
([58]) Vt 2017. aasta turunduslepingu 1. lisa.
([59]) Vt 2017. aasta turunduslepingu 1. lisa.
([60]) Vt 2005. aasta turunduslepingu § 2.
([61]) Vt 2005. aasta turunduslepingu § 3.

(276) Komisjon ei vaidlusta Ryanairi väidet, et nende veebisaidil turundamine võib tegelikult ajendada kliente ostma lendu Rheinland-Pfalzi liidumaale. Nagu Ryanair oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta väidab, võivad veebisaidi külastajad pärast reklaamiga tutvumist osta lennupileti kohe samalt veebisaidilt või siis vaadata hoopis pärast lennupileti broneerimist sihtkoha reklaami, mis võib mõjutada nende järgmise reisi sihtkoha valikut.

(277) Nagu eespool on selgitatud (põhjendus 275), saab määravaks see, et Ryanairi turundusteenused on suunatud konkreetselt neile, kes on juba otsustanud külastada Ryanairi veebisaiti. Nagu Ryanair ka ise märkis, siis on see seotud lennupileti ostmisega, st tavaliselt puudutab see isikuid, kes on juba Ryanairi kliendid. See on veel üks asjaolu, mis näitab, et turundusteenuseid kavandati mitte piirkonna üldiseks reklaamimiseks (ja sellist mõju neil ka ei olnud), vaid pigem konkreetselt Frankfurt-Hahni lennujaamas Ryanairi pakutavate lennutransporditeenuste toetamiseks.

(278) Lisaks sellele sisaldavad mõlemad turunduslepingud Ryanairi täpseid kohustusi lennuteenuste osutamisel (2005. aasta turunduslepingu kohaselt teatud arvu lennukite paiknemine Frankfurt-Hahni lennujaamas ja 2017. aasta turunduslepingu kohaselt teatud arv reisijaid aastas). Üksnes turundusteenuste ostmisest huvitatud üksusel ei oleks mingit huvi kehtestada turundusteenuste osutajale kõnealuse ostmise ametlikuks muutmise lepingutes lennutransporditeenustega seotud kohustusi. See, et need kohustused on kirjas turundusteenuste lepingutes, tähendab tegelikult seda, et Ryanairile makstakse Rheinland-Pfalzi liidumaa turundusmakseid, kasutades tasu tema Frankfurt-Hahni lennujaamast väljuvate ja sinna saabuvate lendude eest.

— *Eesmärgiks olid Ryanairi teenused, mitte mõne muu teenuseosutaja veebiturundus üldiselt.*

(279) Ryanairi lennuajakirja reklaam oli suunatud üksnes piiratud hulgale potentsiaalsetele reisijatele, nimelt neile, kes juba kasutavad Ryanairi teenuseid. Ryanairi sihtrühmaks olevad turistid ei ole Rheinland-Pfalzi liidumaa turismi peamine huvirühm. Rheinland-Pfalzi liidumaale võidakse jõuda eri transpordivahendeid kasutades (auto, rong ja buss). See vastuolu näitab, et Rheinland-Pfalzi liidumaa ei kavatsenud Ryanairiga turunduslepinguid sõlmides tegelikult edendada turismi.

(280) Turundusteenustest on rohkem kasu saanud Ryanair ning vähem on need kaasa aidanud Rheinland-Pfalzi liidumaa ja selle ümbruse reklaamimisele. Ryanairi turundusteenused ei sobinud Rheinland-Pfalzi liidumaa ja selle ümbruse tulemuslikuks reklaamimiseks, mistõttu ei olnud Ryanairi valimine majanduslikus mõttes piisavalt põhjendatud. Ryanairi turundusteenustel ei olnud väidetavat mõju ja isegi kui neil oleks mõju olnud, oleks neist Ryanair rohkem kasu saanud kui keegi teine.

(281) Nagu eespool on märgitud, on komisjonil kahtlusi, kas Ryanairiga sõlmitud turunduslepingutel oli liidumaale positiivne mõju. Kui need turunduskampaaniad ka motiveerisid Ryanairi kliente ostma lennupileteid Rheinland-Pfalzi liidumaale, oleks see eelkõige olnud kasulik Ryanairile ja ta oleks selle saavutanud oma teenuste edendamiseks tehtud jõupingutuste tulemusena ning seda peakski Ryanair ise tegema.

(282) *Montpellier'* otsuses leidis komisjon, et Ryanair saavutab oma lendude täituvusega seotud eesmärgid hinnapoliitika abil (edaspidi „tulujuhtimissüsteem"). Ryanairi tulujuhtimissüsteemi strateegia innustab Ryanairi võimalikke kliente valima konkreetseid sihtpunkte Ryanairi jaoks väga sobivate hindadega. Ryanairi tulujuhtimissüsteemi üks põhielemente seisneb maksimaalse hinna väljaselgitamises, mida reisija oleks valmis oma lennupileti eest maksma, tagades samas lennukite optimaalse täituvuse eesmärgiga saada ettevõttele võimalikult suurt tulu ja laiendada oma tegevust Euroopa turul ([62]). Ryanairi puhul võib täheldada suurt hinnaerinevust kõrghooaja ja madalhooaja vahel. See tähendab, et kõrghooaja reisijad toovad Ryanairile rohkem sisse kui madalhooaja reisijad.

(283) Ryanair on huvitatud ka selliste sihtkohtade edendamist, mis võimaldavad tal saada kõrghooaja hinna. Seega, kui turunduskampaanial on mõjus, saab Ryanair sellest otsest kasu.

([62]) Vt komisjoni otsus (EL) 2020/1671, põhjendus 294.

(284) Lisaks sellele võib igasugune turundustegevus aidata kohale tuua reisijaid, keda ei oleks veennud üksnes hind või kes ei oleks kavatsenud Ryanairiga reisida Rheinland-Pfalzi liidumaale, kui sellist turundamist ei oleks olnud. Reisijate huvi suurendamine turundustegevusega vähendab seega Ryanairi vajadust lendude täituvusega seotud eesmärkide täitmiseks meelitada reisijaid juurde üksnes oma hinnapoliitika abil.

5.1.2.3.3.3.2. Teiste juhtumite puhul täheldatud Ryanairi tegevuspraktika

(285) Samuti märgib komisjon, et kindlasti on varemgi kasutatud turunduslepinguid Ryanairile tehtavate maksete õigustamiseks, kui eesmärk on hoida Ryanair konkreetses piirkondlikus lennujaamas. Eelkõige komisjoni ametlik uurimine juhtumis SA.33961 Nîmesi lennujaama kohta näitas, et olukorras, kus konkreetse lennuliini täituvus oli märkimisväärselt vähenenud, avaldas Ryanair asjaomastele avaliku sektori asutustele survet osta täiendavaid turundusteenuseid, ähvardades lõpetada lennuliini teenindamise, kui rahalist toetust ühekordse meetmena ei suurendata ([63]). Seoses Altenburg-Nobitzi lennujaamaga selgus komisjoni ametlikul uurimisel juhtumis SA.26500, ([64]) et kui lennujaama käitaja keeldus maksmast Ryanairi nõutud tasu 2011. aasta suvehooaja turundusteenuste eest, lõpetas Ryanair 2011. aasta märtsis tegevuse selles lennujaamas ([65]). Viimati leidis komisjon juhtumis SA.47867 Montpellier' lennujaama kohta, ([66]) et kohaliku ühendusega sõlmitud turunduslepingutega anti varjatud toetusi Ryanairi lennuliinide edendamiseks. Seejärel kinnitas Üldkohus seda järeldust ([67]).

5.1.2.3.3.3.3. Täielikkuse huvides: järeldus Ryanairile antud eelise kohta

(286) Eespool nimetatud tõendite põhjal järeldab komisjon, et Rheinland-Pfalzi liidumaa on Ryanairilt turundusteenuseid ostnud üksnes selleks, et õigustada Ryanairile lendude eest tehtud makseid. Selline tegevus ei too Rheinland-Pfalzi liidumaale kui ettevõtjale rahalist kasu ega kujuta endast tegelikku turismi edendamise teenuste ostmist. Ka sel põhjusel andsid 2005. ja 2017. aasta turunduslepingud Ryanairile eelise.

5.1.2.3.4. Valikulisus

(287) Turunduslepingud sõlmiti pärast individuaalseid läbirääkimisi Ryanairiga ja komisjoni andmetel ka ilma eelneva avaliku hankemenetluseta. Seepärast oleks nende lepingutega kaasnev mis tahes majanduslik eelis valikuline ([68]).

5.1.2.3.5. Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

(288) Kuna lennuettevõtjad konkureerivad omavahel Euroopa Liidu siseturul ja Ryanair on kogu liidus tegutsev lennuettevõtja, siis oli komisjoni esialgne seisukoht, et mis tahes majanduslik eelis, mis on seotud kõnealuste lepingutega, võib moonutada konkurentsi ja avaldada mõju liidusisesele kaubandusele.

([63]) Vt komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2016/633 riigiabi SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa andis Nîmes – Uzès – Le Vigani kaubandus- ja tööstuskojale, ettevõtjale Veolia Transport Aéroport de Nîmes, ettevõtjale Ryanair Limited ja ettevõtjale Airport Marketing Services Limited (ELT L 113, 27.4.2016, lk 32), põhjendused 102, 547 ja 548.

([64]) Komisjoni 15. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2016/287 riigiabi SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) kohta, mida Saksamaa andis ettevõtjatele Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanair Ltd (ELT L 59, 4.3.2016, lk 22).

([65]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 13. detsember 2018, Ryanair ja AMS *vs.* komisjon, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, punkt 258.

([66]) Vt komisjoni otsus (EL) 2020/1671, põhjendus 245.

([67]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 14. juuni 2023, Ryanair ja Airport Marketing Services *vs.* komisjon, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, punktid 161 kuni 310.

([68]) Vt teatis riigiabi mõiste kohta, punkt 126 ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. juuni 2015, komisjon *vs.* MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60 jj.

5.1.2.3.6. Järeldus

(289) Komisjon leiab, et kõnealused turunduslepingud kujutavad endast Ryanairile antud riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.1.2.4. Lennujaamateenuste lepingud, mille FFHG ja Ryanair sõlmisid 2013., 2015. ja 2016. aastal

(290) FFHG ja Ryanairi vahel 2013., 2015. ja 2016. aastal sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid peab komisjon vajalikuks kõigepealt hinnata turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja tingimuse alusel, et teha kindlaks, kas 2013., 2015. ja 2016. aasta lennujaamateenuste lepingud andsid Ryanairile eelise.

(291) Sellega seoses tuleb arvesse võtta, et enne nende lepingute sõlmimist olid Ryanair ja lennujaam omavahel seotud 2002. ja 2005. aasta lennujaamateenuste lepingutega. Viimati nimetatud kokkulepete kohta leidis komisjon Hahn I otsuses, et need vastasid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele ega kujutanud endast seega riigiabi.

(292) Peale selle on oluline arvesse võtta, et Ryanair maksis 2013. ja 2015. aasta lennujaamateenuste lepingute alusel sama suurt lennujaamatasu, kui Frankfurt-Hahni lennujaamas oli üldiselt kehtestatud. Komisjon hindas 2002. ja 2006. aasta üldisi tasumäärasid Hahn I otsuses ning jõudis järeldusele, et need ei kujuta endast riigiabi.

(293) 2002. aasta lennujaamateenuste leping pidi esialgu kehtima kuni 13. veebruarini 2017 pikendamise võimalusega kuni 13. veebruarini 2022 ning 2005. aasta lennujaamateenuste leping pidi esialgu kehtima kuni 2027. aastani.

(294) Seepärast tuleb 2013., 2015. ja 2016. aasta lennujaamateenuste lepinguid hinnata selle lähtestsenaariumi alusel, sest Ryanairil oli põhijoontes õigus jätkata Frankfurt-Hahni lennujaamas tegevust turutingimustele vastavate tingimuste alusel, mis olid FFHGga kokku lepitud 2002. ja 2005. aasta lennujaamateenuste lepingutes vastavalt kuni 2022. ja 2027. aastani. Niikaua kui järgnevad lennujaamateenuste lepingud vastavad üksnes olemasolevatele lepingutele (2002. ja 2005. aasta lennujaamateenuste lepingud), mida tavaliselt jätkatakse, ei muuda 2013., 2015. ja 2016. aasta lennujaamateenuste lepingud Ryanairi ja FFHG majanduslikku positsiooni.

5.1.2.4.1. 2013. aasta lisakokkulepe

(295) 2013. aasta lisakokkulepe on maapealse teeninduse tüüplepingu lisaleping. Nagu Saksamaa ja Ryanair menetluse algatamise otsusele järgnenud märkustes esile tõid, ei ole 2013. aasta lisakokkuleppe kohased lennujaamatasude tasumäärad varasemast erinevad, kinnitatakse üksnes nende kehtivust ja ajakohastatakse Ryanairi kohta kehtivaid maapealse teeninduse reegleid, et võtta arvesse lennundussektori üldist arengut.

(296) Kuna 2013. aasta lisakokkuleppega varem kehtinud reegleid märkimisväärselt ei muudeta ja varem kehtinud reeglid on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega (nagu komisjon on kindlaks määranud Hahn I otsuses), teeb komisjon järelduse, et 2013. aasta lisakokkuleppega ei anta Ryanairile eelist ja seega ei kujuta see endast riigiabi.

5.1.2.4.2. 2015. aasta märge

(297) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 41, pikendatakse 2015. aasta märkega 2013. aasta lisakokkuleppe kehtivust kolme aasta võrra kuni 2017. aastani. Peale selle tehakse muudatusi, mis on seotud teenindus-/hooldussõiduki tagamisega ning kontoriruumide ja varuosade jaoks laoruumide tagamisega.

(298) Üksnes teenindus-/hooldussõiduki tagamine ning kontoriruumide ja varuosade jaoks laoruumide tagamine jääb lennujaama põhikliendile tehtava ärilise žesti piiresse. Need ei muuda komisjoni järeldust Hahn I otsuses, mille kohaselt Ryanairi poolt FFHG-le lennujaamateenuste eest tehtud maksed on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(299) Kuna 2015. aasta märkega varem kehtinud reegleid märkimisväärselt ei muudeta ja varem kehtinud reeglid on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, teeb komisjon järelduse, et 2015. aasta märkega ei anta Ryanairile eelist ja seega ei kujuta see endast riigiabi.

5.1.2.4.3. 2016. aasta lisakokkulepe nr 2

(300) 2016. aasta lisakokkuleppes nr 2 on tehtud kaks muudatust seoses Ryanairi makstavate lennujaamatasudega: a) alates [...] reisijast aastas kehtib väiksem lennujaamatasu [...] eurot reisija kohta (2006. aasta üldise tasumäära alusel kehtis see varem üksnes alates [...] reisijast aastas) ning b) uue turundustoetuse süsteemi kohaselt ei tule lennujaamatasu maksta nende reisijate eest, kelle arv ületab eelmisel aastal välja lennanud reisijate arvu. Kokkulepe kehtib kuni 31. märtsini 2022.

(301) Saksamaa vastas menetluse algatamise otsuses komisjoni väljendatud kahtlustele, mida Lufthansa kordas oma märkustes PwC uuringu kuupäeva kohta. Eelkõige on Saksamaa kooskõlas FFHG poolt menetluse algatamise otsuse kohta esitatud märkustes esitatud selgitustega täpsustanud, et PwC uuringut ei ole tellitud kaks päeva enne lepingu sõlmimist, vaid see valmistati ette ja seda arutati FFHGga pikema aja jooksul ning seega olid selle tulemused FFHG juhtkonnale lepingu sõlmimise ajal teada.

(302) Komisjon peab korrigeerima ka menetluse algatamise otsuses esitatud esialgset järeldust (põhjendus 288), et vastupidine stsenaarium tähendaks Ryanairi reisijate arvu järkjärgulist vähenemist järgnevatel aastatel.

(303) Nagu Saksamaa üksikasjalikult selgitas, oli 2016. aasta lisakokkuleppe nr 2 sõlmimise taustaks lennujaama kavandatav erastamine. Ryanair nõudis viieaastase lennujaamateenuste lepingu sõlmimist ja ähvardas muul juhul tegevuse lennujaamas viivitamata lõpetada. Saksamaa edastatud teabe põhjal leiab komisjon, et see oht pidi lennujaama jaoks paistma usutav. Selle ohu tõenäosust kinnitavad nii Lufthansa, kes mitmel korral tugineb asjaolule, et Ryanair võis lennujaamast lihtsalt lahkuda, kui ka Ryanairi esitatud Oxera aruanne. Vastupidi komisjon seisukohale menetluse algatamise otsuses (põhjendus 288) peetakse realistlikuks PwC uuringu eeldust, et vastupidise stsenaariumi korral lõpetaks Ryanair alates 2016. aastast FFG juures kohe kogu oma tegevuse.

(304) Saksamaa selgitas ka seda, et kuludel/tuludel põhinevad kasumlikkuse prognoosid, millele PwC uuringus osutati, olid FFHG-le kättesaadavad enne lepingu sõlmimist ning FFHG kasutas neid lepingu asjakohasuse hindamiseks.

(305) PwC uuringus eeldatakse, et lähtestsenaariumi kohaselt võib FFHG oodata, et Ryanairi veetavate reisijate arv on aastatel 2017–2021 konstantselt [2–3] miljonit aastas. Menetluse algatamise otsuses (põhjendus 287) pidas komisjon seda stsenaariumi üsna optimistlikuks. Need eeldused põhinesid aga FFHG ettevõttesisestel kavandamisdokumentidel, mille FFHG tegi PwC-le kättesaadavaks, nagu Saksamaa oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta kinnitas. Seega, kuna puuduvad usaldusväärsed vastupidise kohta, nõustub komisjon nende stsenaariumidega.

(306) PwC uuringus võrreldakse stsenaariumi, kus Ryanair jätkab lennujaamas tegevust, selle stsenaariumiga, kus Ryanair lõpetab seal tegevuse. Uuringus jõutakse järeldusele, et Ryanairiga sõlmitud leping tooks 2017. aastal kaasa täiendava vaba rahavoo [4–5 miljonit] eurot aastas, mis järk-järgult suureneb, jõudes 2021. aastal [4,5–5,5 miljoni] euroni. Vaatamata uuringu teatavatele puudustele, eelkõige sellele, et tundlikkusanalüüsides ei võetud arvesse Ryanairi erinevat reisijate arvu, leiab komisjon lõpuks, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võinud oma otsuses tugineda sellisele uuringule.

(307) Uuring näitas, et 2016. aasta lisakokkuleppe nr 2 kapitalimaksumus oli [20–25] miljonit eurot, mis saadakse, liites vabad rahavood ja diskonteerides neid [5–10] % aastas.

(308) Seda tulemust ei sea kahtluse alla ka AT Kearney eksperdiarvamus, millel oli muu eesmärk. Selles on analüüsitud FFHG kasumlikkust tervikuna. Et analüüsida turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavust 2016. aasta lisakokkuleppe nr 2 suhtes, on siiski vaja kindlaks teha, kas selle kokkuleppe puudumisel oleks FFHG positsioon olnud halvem. Oleks tõepoolest olnud, sest tema vaba rahavoog oleks aastas olnud [4–5] ja [4,5–5,5] miljoni euro võrra väiksem.

(309) Neil põhjustel teeb komisjon järelduse, et 2016. aasta lisakokkulepe nr 2 vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. 2016. aasta lisakokkulepe nr 2 ei anna seega Ryanairile eelist ega kujuta endast riigiabi.

5.2. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(310) Käesolevas jaotises hindab komisjon nende meetmete kokkusobivust siseturuga, mille puhul on leitud, et need kujutavad endast riigiabi:

a) riigiabi FFHG-le, mis tulenes elamumaa osas 2014. aasta müügilepingust taganemisest 2016. aastal;

b) koolitusabi Ryanairile;

c) turundustoetus Ryanairile.

5.2.1. *FFHGga seotud abimeede*

(311) Ainus FFHGga seotud meede, mida uuriti, sest komisjon peab seda abiks, on maatüki topeltmüük FFHG poolt (põhjendus 200).

(312) Menetluse algatamise otsuses (põhjendused 326–330) selgitas komisjon, miks juhul, kui FFHG taganemisõiguse kasutamine hinnaga null eurot kujutab endast riigiabi, kahtleb komisjon selle kokkusobivuses siseturuga, ning tuletas Saksamaale meelde, et kokkusobivust on kohustatud tõendama Saksamaa.

(313) Saksamaa ei põhjendanud abi kokkusobivust siseturuga, vaid piirdus väitega, et kõnealune meede ei sisalda abi FFHG-le.

(314) Seepärast teeb komisjon järelduse, et 1,25 miljoni euro suurune abi elamumaa müümiseks on siseturuga kokkusobimatu. Saksamaa peab selle abisaajalt tagasi nõudma.

5.2.2. *Ryanairiga seotud abimeetmed*

5.2.2.1. Ryanairile koolitusabi andmine

(315) Kõigepealt tuleb kontrollida, kas koolitusabi vastab grupierandi tingimustele, ja kui see nii ei ole, siis kas aluslepingu artikli 107 lõigete 2 ja 3 tingimused on täidetud.

5.2.2.1.1. Üldine grupierandi määrus

(316) Menetluse algatamise otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et koolitusabi võib vastata üldise grupierandi määruse artikli 31 tingimusele, kuid lõpliku hinnangu andmiseks on vaja täpsemat teavet. Kuigi komisjon küsis, ei saanud ta Saksamaalt ega huvitatud isikutelt siiski mingit lisateavet.

(317) Saksamaa ja Ryanair väitsid, et nad ei saa esitada täiendavaid dokumente, sest nende kohustus säilitada dokumente, mida praegu küsiti, oli asjakohase siseriikliku õiguse kohaselt aegunud.

(318) Euroopa Kohus on otsustanud, et liikmesriik peab esitama siseturuga kokkusobivuse võimalikud alused ja tõendama, et kokkusobivuse tingimused on täidetud ([69]). Liikmesriigid ja huvitatud isikud on teadlikud määruse (EL) 2015/1589 artiklis 17 sätestatud kümneaastasest aegumistähtajast. Seega ei saa nad selle tõendamiskohustuse vältimiseks tugineda väidetavalt lühemale aegumistähtajale, mis konkreetses liikmesriigis on kehtestatud nende kohustuse kohta dokumente säilitada.

(319) Komisjonil puudub teave koolitusabi rahastamise täpsete kulude kohta ja seepärast ei saa ta hinnata, kas kulud olid üldise grupierandi määruse alusel abikõlblikud. Üldise grupierandi määruse artikli 31 lõike 3 kohaselt oleksid abikõlblikud kulud olnud a) koolitajate tööjõukulud tundide eest, mille jooksul koolitajad koolitusel osalevad; b) koolitajate ja koolitatavate tegevuskulud, mis on otseselt seotud koolitusprojektiga; c) koolitusprojektiga seotud nõustamisteenuste kulud; d) koolitatavate tööjõukulud ja kaudsed üldkulud tundide eest, mille jooksul koolitatavad koolitusel osalevad.

(320) Peale selle ei ole Saksamaa koolituse laadi ja sisu kohta esitanud teavet, mis võimaldaks komisjonil kindlaks teha, et koolitus või selle osa ei ole sellist laadi, millega ettevõtjad täidavad kohustuslikke riiklikke koolitusstandardeid (üldise grupierandi määruse artikli 31 lõige 2).

(321) Samuti ei esitanud Saksamaa teavet, mis näitaks, et üldise grupierandi määruse artikli 31 lõikes 4 abi jaoks ettenähtud ülemmäärast on kinni peetud.

(322) Kuna neid andmeid ei ole, leiab komisjon, et Saksamaa ei ole tõendanud, et koolitusabi vastab mõnele üldise grupierandi määruse artikli 31 tingimusele.

5.2.2.1.2. Aluslepingu artikli 107 lõige 2

(323) Komisjon ei saa koolitusabi tunnistada aluslepingu artikli 107 lõike 2 alusel siseturuga kokkusobivaks, sest see abi ei ole sotsiaalabi aluslepingu artikli 107 lõike 2 punkti a kitsas tähenduses, see ei ole mõeldud loodusõnnetuste või erakorraliste sündmuste tekitatud kahju korvamiseks (aluslepingu artikli 107 lõike 2 punkt b), samuti ei anta seda Saksamaa jagamisest kahjustatud Saksamaa Liitvabariigi teatud piirkondade majandusele (aluslepingu artikli 107 lõike 2 punkt c).

5.2.2.1.3. Aluslepingu artikli 107 lõige 3

(324) Euroopa Kohtu praktika kohaselt on komisjon kohustatud kasutama oma kaalutlusõigust, et hinnata riigiabimeedet, mis ei vasta üldises grupierandi määruses aluslepingu artikli 107 lõike 3 alusel sätestatud tingimustele. Selleks saab komisjon tugineda varasematest juhtumitest saadud kogemustele, mis on kokku võetud üldise grupierandi määruse tingimustes, ([70]) ning komisjoni teatisele, ([71]) milles on esitatud alates 2009. aastast eraldi teatamise kohustusega koolitusabi kokkusobivuse hindamise kriteeriumid (edaspidi „teatis“).

([69]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 28. aprill 1993, Itaalia *vs.* komisjon, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, punkt 20.

([70]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 14. juuli 2011, Freistaat Sachsen (Saksamaa) *vs.* Euroopa Komisjon, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, punktid 42–48.

([71]) Komisjoni teatis „Koolituseks antava ja eraldi teatamise kohustusega riigiabi kokkusobivuse analüüsi kriteeriumid“ (ELT C 188, 11.8.2009, lk 1), punkt 3: „Käesolevate juhistega soovitakse tagada komisjoni motiivide läbipaistvus ning saavutada prognoositavus ja õiguslik järjepidevus. Komisjoni 6. augusti 2008. aasta määruse (EÜ) nr 800/2008 (EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse ühisturuga kokkusobivaks (üldine grupierandi määrus) [...] artikli 6 lõike 1 punkti g kohaselt kohaldatakse käesolevaid juhiseid iga koolitusabi üksikmeetme suhtes, mille toetusekvivalent ületab kaks miljonit eurot koolitusprojekti kohta, olenemata sellest, kas abi on antud erakorraliselt või abikava alusel.“

(325) Käesoleval juhul ei kohaldata artikli 107 lõike 3 punktides a, b ja d sätestatud erandeid ([72]).

(326) Selleks et abi oleks aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobiv, peab see vastama kahele tingimusele: esimese tingimuse kohaselt peab riigiabi olema mõeldud teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks ja teise tingimuse kohaselt ei tohi riigiabi mõjutada ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega ([73]).

(327) Kõigepealt märgib komisjon, et ta võttis 2009. aastal vastu teatise. Kui komisjon võtab vastu suunised, on ta kohustatud neid oma kaalutlusõiguse teostamisel järgima. Kui aga liikmesriigid esitavad konkreetsed põhjused, miks komisjon peaks oma suunistest kõrvale kalduma, siis on komisjon kohustatud neid argumente analüüsima ja oma kaalutlusõigust kasutades võtma neid argumente arvesse ([74]).

(328) Käesoleval juhul anti abi enne teatise vastuvõtmist. Saksamaa ja huvitatud isikud ei ole spetsiaalselt kommenteerinud abi vastavust teatisele. Seepärast peab komisjon asjakohaseks tugineda oma hinnangus otseselt aluslepingu artikli 107 lõike 3 punktile c, võttes teatises esitatud põhimõtted eeskujuks.

(329) Esiteks peab abi eesmärk olema soodustada majandustegevuse arengut. Saksamaa selgitas, et koolitusabi põhineb Rheinland-Pfalzi liidumaa tööturupoliitikal. Abi eesmärk on valmistada inimesi ette tööturule pääsemiseks, eelkõige lennutranspordisektoris. Ühelt poolt on potentsiaalsete töötajate koolitamine investeering lennutranspordisektori majanduslikku arengusse. Teiselt poolt mõjutab tööhõive suurenemine otseselt piirkonna majandust, sest sellel on mõju tarbimisele ja investeeringutele. Seega on esimene tingimus täidetud.

(330) Teiseks ei tohi koolitusabi ebasoovitavalt mõjutada kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(331) Teatise punktide 9, 10, 12 ja 16 kohaselt eeldatakse, et koolitusabi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, kui a) esineb turutõrge, mis õigustab abi andmist; b) abi ei ole ainus liikmesriikide poliitikavahend, millega on võimalik koolitust edendada; c) koolitusabil on ergutav mõju ja see oli vajalik ning d) abi on proportsionaalne.

(332) Teatises on kõigepealt märgitud, et koolitusabi tuleks anda üksnes turutõrgete korral. Hindamisel on oluline koolituse laad ja koolitusel omandatud oskuste ülekantavus. Mida üldisem on koolitus ja mida ülekantavamad on oskused, seda suurem on positiivse välismõju tõenäosus. Peale selle suurendab koolituse positiivset välismõju ebasoodsas olukorras olevate või puudega töötajate kaasamine.

([72]) Aluslepingu artikli 107 lõike 3 punktis a on nimetatud selline abi, mida antakse majandusarengu edendamiseks piirkondades, kus elatustase on erakordselt madal või kus valitseb tõsine tööpuudus. See erand kehtib ainult nende piirkondade kohta, kus majanduslik olukord on kogu liiduga võrreldes väga ebasoodne, kuid Rheinland-Pfalzi puhul see nii ei ole.
Aluslepingu artikli 107 lõike 3 punktis b on nimetatud abi üleeuroopalist huvi pakkuva tähtsa projekti elluviimiseks või mõne liikmesriigi majanduses tõsise häire kõrvaldamiseks. Rheinland-Pfalzi piirkonnaga piirduv tööturupoliitika ei ole üleeuroopalist huvi pakkuv oluline projekt.
Tegemist ei ole ka abiga kultuuri edendamiseks ja kultuuripärandi säilitamiseks, nagu on nimetatud aluslepingu artikli 107 lõike 3 punktis d.

([73]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 22. september 2020, Austria Vabariik *vs.* komisjon jt, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punktid 18–20.

([74]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. juuli 2016, *Kotnik jt*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, punktid 37–41.

(333) Abi oli osa tööturupoliitikast, mis koosnes programmidest „Piloodi pädevus kapteni või piloodikabiini teise piloodi ametikohal 2001/2002“, „Salongitöötaja pädevus 2001/2002“, „Piloodi pädevus kapteni või piloodikabiini teise piloodi ametikohal 2002/2003“ ja „Salongitöötaja pädevus 2002/2003“.

(334) Kõnealune koolitus on laadilt pigem erikoolitus. See võimaldab koolitatavatel töötada üksnes salongitöötajana või siis lennuki kapteni või teise piloodina. Omandatud oskuste ülekantavuse kohta saab öelda, et koolituse viis läbi ainult Ryanair. Saksamaa ja Ryanair ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis lükkaks ümber asjaolu, et 80–90 % osalejatest võeti pärast koolitust Ryanairi tööle, nagu väitis kaebuse esitaja. Võib eeldada, et koolitusel omandatud oskused on ülekantavad töötamiseks teistes lennuettevõtetes. Seega isegi kui see kaebuse esitaja väide on õige, võivad töötajad otsustada, et nad ei jää Ryanairi. Siiski ei ole teada, kas koolitus oli sertifitseeritud, mis tähendab, et teised lennuettevõtjad saaksid selle koolituse läbinud isiku tegelikult tööle võtta. Saksamaa märkis ainult, et kõnealused koolitused olid suunatud töötutele ja töötuse ohus olevate isikutele. Selles ei täpsustatud, kas koolitus oli suunatud ebasoodsas olukorras olevatele või puudega töötajatele, kes ei oleks sellist võimalust tööturul saanud.

(335) Toimikus sisalduva teabe põhjal on lennuettevõtjate poliitika selle osas erinev, kas nad maksavad pilootide ja salongitöötajate koolituse välja (nagu see on n-ö traditsiooniliste lennuettevõtjate puhul) või peavad töökohale kandideerijad oma koolituse eest ise maksma. Mõlema mudeli puhul pakub koolitust tavaliselt turg, mis tähendab, et riigil ei ole vaja sekkuda ega koolitust rahastada.

(336) Neil põhjustel leiab komisjon, et Saksamaa ei ole tõendanud turutõrke olemasolu, ning jõuab järeldusele, et enamasti pakub kõnealust koolitust turg, ilma et riik peaks koolitusabi andmisega sekkuma.

(337) Igal juhul tuleb selleks, et tõendada abi vajalikkust ja ergutavat mõju, näidata, et võrreldes olukorraga, kus abi ei anta, tõi asjaomase ettevõtja pakutav koolitus kaasa mahu, kvaliteedi, ulatuse või sihtrühma suurenemise. Komisjon ei ole saanud teavet koolituse mõju kohta piirkonna tööpuudusele ega Rheinland-Pfalzi liidumaa üldise majandusliku olukorra kohta. Saksamaa ei esitanud vastupidise stsenaariumi analüüsi, milles oleks võrreldud kavandatud koolituse taset abi korral ja ilma abita. Tegelikult ei suutnud Saksamaa tõendada, et koolituse läbinud isikud on hiljem tegelikult tööle võetud. Seega ei tea komisjon, kas salongitöötaja või lennuki kapteni koolitus oli töötuse vähendamiseks vajalik. Saksamaa ei suutnud näidata, kuidas koolitusabi on stimuleerinud lennundussektorit rohkem inimesi tööle võtma. Seepärast ei saa komisjon hinnata koolitusabi vajalikkust ja ergutavat mõju.

(338) Selleks et abi oleks proportsionaalne, peab see piirduma miinimumiga, mis on taotletava eesmärgi saavutamiseks vajalik. Kuna on juba kindlaks tehtud, et turutõrke kohta tõendeid ei ole ja seega ei ole vaja võtta poliitikameetmeid koolituse toetamiseks. Samuti ei olnud abi vajalik ja sellel ei olnud ergutavat mõju, mistõttu ei ole vaja hinnata, kas abisumma piirdus abi eesmärgi saavutamiseks minimaalselt vajalikuga. Koolitusabi ei ole seega aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv, nagu seda on tõlgendatud teatises esitatud kriteeriumide alusel.

(339) Ryanairile antud koolitusabi kujutas endast järelikult siseturuga kokkusobimatut riigiabi.

5.2.2.2. Turunduslepingud, mille Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanair sõlmisid 2005. ja 2017. aastal

(340) Turunduslepingud kujutavad endast Ryanairile antavat tegevusabi, mis vähendab tegevuskulusid, mida Ryanair peaks tavaliselt kandma Frankfurt-Hahni lennujaamast väljuvate ja sinna saabuvate lendude käitamisel.

(341) Euroopa Kohtu praktika kohaselt peab liikmesriik esitama siseturuga kokkusobivuse võimalikud alused ja tõendama, et kokkusobivuse tingimused on täidetud ([75]).

(342) Saksamaa ei pea 2005. ja 2017. aasta turunduslepinguid Ryanairiga riigiabiks aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, mistõttu ta ei ole esitanud argumente nende lepingute siseturuga kokkusobivuse kohta.

(343) Abi kokkusobivuse hindamisel tuleb lähtuda selle andmise ajast ([76]). 2005. aasta turunduslepingu puhul oli see 4. november 2005, st enne 2005. aasta lennundussuuniste jõustumist 9. detsembril 2005. 2017. aasta turunduslepingu puhul oli see 20. oktoober 2017, seega 2017. aasta turunduslepingu kohta kehtivad 2014. aasta lennundussuunised.

(344) 2005. aasta turunduslepingu puhul järgib komisjon abi siseturuga kokkusobivuse hindamisel lähenemisviisi, mida varasemates otsustes kasutati enne praeguste 2014. aasta lennundussuuniste ja 2005. aasta lennundussuuniste jõustumist ([77]).

(345) Enne 2005. aasta lennundussuuniseid oli komisjon vastu võtnud 1994. aasta lennundussuunised ([78]). Kuid 1994. aasta lennundussuunistes ei ole konkreetselt esitatud kokkusobivuse tingimusi sellise tegevusabi kohta, mille eesmärk on edendada lennuliiklust piirkondlikest lennujaamadest. Kooskõlas varasemates otsustes kasutatud lähenemisviisiga peab komisjon seega kõnealuse abi kokkusobivust hindama vahetult aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

(346) Sellega seoses tuleb märkida, et komisjoni hinnang sellise riigiabi suhtes on aja jooksul mõnevõrra muutunud, kuid teatavad asjaolud on jäänud samaks. Need asjaolud tulenevad üldpõhimõtetest, mis reguleerivad abi siseturuga kokkusobivust vastavalt aluslepingu eespool nimetatud sättele.

(347) Seda arvesse võttes leidis komisjon 1999. aasta juuni otsuses *Manchesteri lennujaama* kohta, ([79]) et lennujaamatasude mittediskrimineeriv ja ajaliselt piiratud vähendamine on uute lennuliinide edendamise meetmetena riigiabi nõuetega kooskõlas.

(348) Komisjon on ka 2004. aasta veebruari otsuses *Charleroi lennujaama* ([80]) kohta selgitanud, et tegevusabi, mille eesmärk on aidata kaasa uute lennuliinide avamisele või teatavate lennusageduste suurendamisele, võib olla väikeste piirkondlike lennujaamade arendamiseks vajalik vahend. Sellised meetmed võivad tõepoolest veenda huvitatud ettevõtjaid võtma uutesse lennuliinidesse investeerimise riski. Kuid selleks, et sellise abi saaks

([75]) Vt kohtuotsus, 28. aprill 1993, Itaalia *vs.* komisjon, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, punkt 20.

([76]) Vt 2005. aasta lennundussuuniste põhjendus 85 ja 2014. aasta lennundussuuniste põhjendus 174.

([77]) Vt näiteks komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2015/1227 riigiabi SA.22614 (C 53/07) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia (ELT L 201, 30.7.2015, lk 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), põhjendused 452–470; otsuse (EL) 2016/633 põhjendused 511–531.

([78]) Komisjoni teatis EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning Euroopa Majanduspiirkonna lepingu artikli 61 kohaldamise kohta lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).

([79]) Vt komisjoni 14. juuni 1999. aasta otsus riigiabi juhtumi NN 109/98 kohta, Ühendkuningriik, Manchesteri lennujaam (ELT C 65, 13.3.2004, lk 5).

([80]) Komisjoni 12. veebruari 2004. aasta otsus 2004/393/EÜ, mis puudutab Vallooni regiooni ja Brussels South Charleroi Airporti poolt lennuettevõtjale Ryanair antud eeliseid viimase asumisel Charleroi lennujaama (ELT L 137, 30.4.2004, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) (edaspidi „Charleroi otsus“). See otsus tühistati Esimese Astme Kohtu otsusega kohtuasjas Ryanair *vs.* komisjon, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. See näitab, kuidas komisjoni hinnang kõnealuse abi kohta on muutunud.

asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel tunnistada siseturuga kokkusobivaks, on vaja kindlaks teha, kas konkreetsel juhul on abi taotletava eesmärgi jaoks vajalik ja sellega proportsionaalne ning et see ei kahjusta kaubandust määral, mis on vastuolus ühiste huvidega. Seepärast määras komisjon kindlaks teatavad tingimused, mis peavad olema täidetud selleks, et konkreetset tegevusabi saaks pidada siseturuga kokkusobivaks. Need tingimused on eelkõige järgmised ([81]).

a) Abi peab aitama saavutada ühenduse huvides olevat eesmärki arendada piirkondlikku lennujaama reisijate arvu netokasvuga uutel lennuliinidel ([82]).

b) Abi peab olema vajalik selles mõttes, et seda ei anta olemasoleva lennuliini või lähedase lennuliini toetamiseks, mida sama lennuettevõtja või mõni teine lennuettevõtja juba teenindab ([83]).

c) Abi peab olema ergutav mõju selles mõttes, et see peab olema suunatud sellise tegevuse toetamisele, mis teatava aja pärast tõenäoliselt muutub kasumlikuks, mis tähendab ühtlasi, et abi andmise kestus peab olema piiratud ([84]).

d) Abi peab olema proportsionaalne, see tähendab, et abisumma peab vastama reisijate arvu netokasvule ([85]).

e) Abi andmine peab olema läbipaistev ja mittediskrimineeriv ning seda abi ei tohi kombineerida teiste abiliikidega.

(349) 2005. aasta lennundussuunistes ja 2014. aasta lennundussuunistes on kõnealused kokkusobivuse põhimõtted täpselt kindlaks määratud, kuid komisjonil on siiski võimalik tunnistada lennuettevõtjatele antud tegevusabi siseturuga kokkusobivaks, kui see aitab väiksemate lennujaamade arengule kaasa reisijate arvu netokasvuga uutel lennuliinidel, kui abi on vajalik (st abi ei anta olemasoleva lennuliini või lähedase lennuliini toetamiseks, mida sama lennuettevõtja või mõni teine lennuettevõtja juba teenindab), kui abi andmine on ajaliselt piiratud, kui lennuliin, mille jaoks abi antakse, muutub tõenäoliselt kasumlikuks, kui abisumma on seotud reisijate arvu netokasvuga, kui abi antakse läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil ning kui abi ei kombineerita muud liiki abiga ([86]).

(350) Kokkuvõttes märgib komisjon, et käesoleval juhul tuleb 2005. aasta turunduslepingu kokkusobivust siseturuga hinnata eespool nimetatud üldpõhimõtete alusel.

(351) 2017. aasta turunduslepingu kokkusobivust siseturuga tuleks hinnata 2014. aasta lennundussuuniste alusel, milles lähtutakse samadest üldpõhimõtetest. 2014. aasta lennundussuuniste põhjenduste 138–155 kohaselt peab lennuettevõtjatele antav stardiabi vastama järgmistele tingimustele:

a) panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse, mis tähendab liidu kodanike liikuvuse suurendamist või kaugete piirkondade regionaalarengule kaasaaitamist;

b) vajadus riigi sekkumiseks;

c) riigiabi kui poliitikavahendi asjakohasus;

d) stimuleeriva mõju olemasolu;

e) abisumma proportsionaalsus;

f) liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele põhjendamatu negatiivse mõju vältimine;

g) läbipaistvuse nõuded ning kumuleeruva ja diskrimineeriva abi vältimise nõuded, mis tulenevad 2014. aasta lennundussuuniste põhjendustest 133, 159 ja 161–163.

([81]) Sarnase hinnangu on komisjon andnud ka teistele uuematele juhtumitele. Vt näiteks otsuse (EL) 2015/1227 põhjendused 452–470; otsuse (EL) 2016/633 põhjendused 511–531.
([82]) Vt Charleroi otsuse põhjendused 283–297.
([83]) Vt Charleroi otsuse põhjendused 288–309.
([84]) Vt Charleroi otsuse põhjendused 311–317.
([85]) Vt Charleroi otsuse põhjendused 318–325.
([86]) Vt otsuse (EL) 2015/1227 põhjendus 457; otsuse (EL) 2016/633 põhjendus 516.

(352) Saksamaa ja Ryanair ei esitanud teavet selle kohta, kuidas Ryanairile 2005. ja 2017. aasta turunduslepingute alusel antud tegevusabi aitaks kaasa täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele. Komisjon lükkas eespool (põhjendused 266–288) ümber väite, et liidumaa eesmärk oli edendada turismi või piirkonna majandusarengut.

(353) Isegi kui turundusteenuste ostmisel oleks järgitud ühist huvi pakkuvat eesmärki (mis nii ei olnud), ei ole Saksamaa ja Ryanair esitanud ühtegi argumenti selle tõendamiseks, et 2005. ja 2017. aasta turunduslepingute alusel antud abi vastaks mõnele muule eespool nimetatud tingimusele.

(354) Seepärast teeb komisjon järelduse, et Saksamaa ja Ryanair ei ole tõendanud, et riigi sekkumine oli vajalik ja et Ryanairile antud abi sobis piirkonna majandusarengule kaasaaitamiseks. Samuti ei Saksamaa ja Ryanair suutnud tõendada, et abisumma oli proportsionaalne ning et põhjendamatut negatiivset mõju konkurentsile ja kaubandusele oleks võimalik vältida. Lõpuks ei ole Saksamaa ja Ryanair ei ole tõendanud ka seda, et 2014. aasta lennundussuunistega ettenähtud läbipaistvuse tingimused ning kumuleeruva ja diskrimineeriva abi vältimise tingimused on täidetud.

(355) Seepärast kujutab 2005. ja 2017. aasta turunduslepingutega antud abi endast ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut riigiabi.

6. **TAGASINÕUDMINE**

(356) Aluslepingu ja liidu kohtute väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta leiab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, otsustada, et asjaomane liikmesriik peab sellise abi andmise lõpetama või seda muutma ([87]). Samuti on liidu kohtud korduvalt sedastanud, et liikmesriigi kohustus lõpetada sellise abi andmine, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, on kehtestatud selleks, et taastada varasem olukord ([88]).

(357) Seda arvestades on liidu kohtud leidnud, et kõnealune eesmärk on täidetud, kui abisaaja on ebaseadusliku abina saadud summad tagasi maksnud, loobudes sel moel eelisest, mis tal siseturul konkurentide ees oli, ja abi andmisele eelnenud olukord on taastatud ([89]).

(358) Määruse (EL) 2015/1589 artikli 16 lõikes 1 on kooskõlas kohtupraktikaga sätestatud, et „[k]ui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada“.

(359) Võttes arvesse, et nii riigiabi FFHG-le, mis tulenes elamumaa osas 2014. aasta müügilepingust taganemisest 2016. aastal, kui ka riigiabi Ryanairile, mis tulenes koolitusabist ning 2005. ja 2017. aasta turunduslepingust, anti aluslepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes, tuleb seda pidada ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks abiks, mis on vaja tagasi nõuda, et taastada olukord, mis siseturul oli enne nende andmist. Abi tuleb tagasi nõuda alates kuupäevast, mil abi anti abisaaja käsutusse, kuni selle tegeliku tagasimaksmiseni. Tagasinõutavalt summalt arvestatakse viivist alates kuupäevast, mil riigiabi anti abisaaja käsutusse, kuni selle tegeliku tagasimaksmiseni.

(360) Määruse (EL) 2015/1589 artikli 17 lõikes 1 on sätestatud, et „[k]omisjonil on õigus abi tagasi nõuda kümne aasta jooksul“, ja lõike 2 esimese lause kohaselt „algab [aegumistähtaeg] päevast, mil abisaajale antakse ebaseaduslikku abi kas individuaalse abina või abikava raames“.

([87]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. juuli 1973, komisjon *vs.* Saksamaa, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.
([88]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1990, Belgia *vs.* komisjon, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 66.
([89]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. juuni 1999, Belgia *vs.* komisjon, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punktid 64 ja 65.

(361) Ryanairile antud koolitusabiga seoses märkis Saksamaa, et aastatel 2001–2003 anti HCMile 1 880 197,11 eurot. Saksamaa esitas tõendid vähemalt kahe Ryanairi toetuseks ettevõttele a und o Gettmanile tehtud tšekimakse kohta summas 220 427,64 eurot ja 639 146,04 eurot. Need maksed tehti HCMi kontolt 17. jaanuaril 2003. Saksamaa sõnul maksti abi täielikult välja enne 2003. aasta lõppu. Seepärast komisjon on seisukohal, et abi anti 2003. aastal.

(362) Määruse (EL) 2015/1589 artikli 17 lõikes 2 on sätestatud: „Igasugune komisjonipoolne või komisjoni nõudmise peale liikmesriigipoolne ebaseadusliku abiga seotud tegevus katkestab nimetatud tähtaja kulgemise. Katkenud aegumistähtaja kulg algab iga kord uuesti. Tähtaja kulg peatub ajaks, mil komisjoni otsus on arutusel Euroopa Liidu Kohtus.“

(363) Liikmesriigile komisjoni poolt edastatud teade kaebuse esitamise kohta on tegevus, mis määruse (EL) 2015/1589 artikli 17 lõike 2 tähenduses katkestab aegumistähtaja.

(364) Lufthansa esitas 4. märtsil 2011 ametliku kaebuse, mis edastati Saksamaale 18. märtsil 2011. Selle kaebuse kontrollimise käigus esitas komisjon koolitusabi asjaolude kohta konkreetsed küsimused, millele Saksamaa vastas 14. juunil 2011.

(365) Selle tegevusega 2011. aastal katkes aegumistähtaeg määruse (EL) 2015/1589 artikli 17 lõike 2 tähenduses ja seetõttu ei ole 2003. aastal antud abi tagasinõudmine aegunud.

7. **JÄRELDUS**

(366) Komisjon leiab, et Rheinland-Pfalzi liidumaa poolt FFHG-le antud garantii kujutab endast vähese tähtsusega abi ja on seepärast eelnevast teatamisest vabastatud. Samuti leiab komisjon, et FFHG ja Ryanairi vahel 2013., 2015. ja 2016. aastal sõlmitud lennujaamateenuste lepingud ning salongipersonali ja pilootide kooli ning Ryanairile mõeldud hooldusangaari rahastamine on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega ega kujuta endast riigiabi.

(367) Komisjon leiab, et Saksamaa on ebaseaduslikult rakendanud järgmisi meetmeid, rikkudes aluslepingu artikli 108 lõiget 3, ja et neid meetmeid ei saa pidada siseturuga kokkusobivaks, nii et Saksamaa peab siseturuga kokkusobimatu riigiabi koos viivisega tagasi nõudma:

a) FFHG-le antud riigiabi, mis tulenes elamumaa osas 2014. aasta müügilepingust taganemisest 2016. aastal;

b) Ryanairile antud koolitusabi;

c) Ryanairile 2005. ja 2017. aasta turunduslepingute alusel antud riigiabi,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

FFHG ja Ryanairi vahel 2013., 2015. ja 2016. aastal sõlmitud lennujaamateenuste lepingud ning salongipersonali ja pilootide kooli ning hooldusangaari rahastamine, millega Saksamaa toetas Ryanairi, ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „alusleping“) artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Saksamaa Rheinland-Pfalzi liidumaa antud garantii FFHG-le on aluslepingu artikli 108 lõike 3 kohaselt eelnevast teatamisest vabastatud, sest see on vähese tähtsusega abi.

Artikkel 2

Siseturuga on kokkusobimatud järgmised meetmed, mida Saksamaa on FFHG ja Ryanairi toetuseks ebaseaduslikult rakendanud, rikkudes aluslepingu artikli 108 lõiget 3:

a) FFHG-le 2016. aastal antud 1,25 miljoni euro suurune riigiabi, mis on seotud 2014. aasta müügilepingust taganemisega elamumaa osas 2016. aastal;

b) Ryanairile koolituste rahastamiseks antud riigiabi summas 220 427,64 eurot, 639 146,04 eurot ja 680 627,93 eurot;

c) riigiabi, mis anti Ryanairile 2005. aasta turunduslepingu alusel aastatel 2005–2016 summas 11,2 miljonit eurot (jaotus aastate kaupa vt tabel 1) ja 2017. aasta turunduslepingu alusel summas, mille Saksamaa ametiasutused peavad veel kindlaks määrama (350 000 eurot 2017. aastal ja kuni 1,2 miljonit eurot igal järgneval aastal).

Artikkel 3

1. Saksamaa on kohustatud artiklis 2 osutatud abi selle saajatelt tagasi nõudma.

2. Tagasinõutavatelt summadelt arvestatakse viivist alates kuupäevast, mil need abisaajate käsutusse anti, kuni kuupäevani, mil need tegelikult tagasi makstakse.

3. Viivised arvutatakse liitviivisena kooskõlas komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükiga ([90]).

Artikkel 4

1. Artiklis 2 nimetatud abi tuleb tagasi nõuda viivitamata ja tulemuslikult.

2. Saksamaa tagab käesoleva otsuse rakendamise nelja kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemise kuupäevast.

([90]) Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

Artikkel 5

1. Pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist esitab Saksamaa kahe kuu jooksul järgmise teabe:

a) abisaajatelt tagasinõutav kogusumma (põhisumma ja tagasinõudmisega seotud viivised);

b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;

c) dokumendid, mis tõendavad, et abisaajatele on abi tagastamise kohustusest teatatud.

2. Saksamaa edastab komisjonile käesoleva otsuse rakendamiseks võetud meetmete tulemuste kohta teavet, kuni artiklis 2 osutatud abi on tagasi makstud. Komisjoni taotluse korral esitab ta viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Samuti esitab ta üksikasjaliku teabe abisaajatelt juba tagasi saadud abisummade ja viivise kohta.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Komisjon võib käesoleva otsuse kohaldamisel tagasinõutavad abisummad ja viivised avalikustada, ilma et see piiraks määruse (EL) 2015/1589 artikli 30 kohaldamist.

Juhul, kui otsus sisaldab konfidentsiaalset teavet, mida ei tohiks avaldada, palume sellest komisjonile teatada 15 tööpäeva jooksul alates otsuse kättesaamisest. Kui komisjon ei ole nimetatud tähtajaks põhjendatud taotlust saanud, siis eeldab komisjon, et nõustutakse otsuse täieliku teksti avaldamisega. Konfidentsiaalset teavet täpsustav taotlus tuleb saata elektrooniliselt aadressile:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Brüssel, 9. september 2024

Komisjoni nimel
juhtiv asepresident
Margrethe VESTAGER