

KOMISJONI OTSUS (EL) 2016/789,**1. oktoober 2014,****Saksamaa antud riigiabi SA.21121 (C 29/08) (ex NN 54/07) kohta, mis on seotud Frankfurt Hahni lennujaama rahastamisega ning Frankfurt Hahni ja Ryanairi vaheliste finantssuhetega***(teatavaks tehtud numbri C(2014) 6853 all)***(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku ⁽¹⁾,

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

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ja võttes nende märkusi arvesse ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) Komisjon sai aastatel 2003–2006 kaebusi eri isikutelt, kes väitsid, et ettevõtja *Fraport AG* ning Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hessen liidumaa on andnud ettevõtjale *Ryanair plc* (edaspidi „Ryanair“) ⁽³⁾ ja Frankfurt Hahni lennujaama käitajale *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (edaspidi „FFHG“) ebaseaduslikku riigiabi. Kaebuse esitaja esitas lisateavet 22. septembril 2003 ja 1. juunil 2006.
- (2) Komisjon palus 25. septembri 2006. aasta ja 9. veebruari 2007. aasta kirjaga Saksamaalt teavet. Saksamaa vastas vastavalt 20. detsembril 2006. aasta ja 29. juuni 2007. aasta kirjaga.
- (3) 17. juuni 2008. aasta kirjaga teatas komisjon Saksamaale oma otsusest alata ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus seoses FFHG rahastamisega ja tema finantssuhetega Ryanairiga (edaspidi „2008. aasta menetluse algatamise otsus“). Saksamaa edastas oma märkused 27. oktoobril 2008.
- (4) 2008. aasta menetluse algatamise otsus registreeriti numbri SA.21121 (C 29/08) all. 2008. aasta menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽⁴⁾ 17. jaanuaril 2009. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuste meetmete kohta märkusi ühe kuu jooksul alates otsuse avaldamise kuupäevast.
- (5) Komisjon sai märkused ettevõtjalt *Deutsche Lufthansa AG* (edaspidi „Lufthansa“), Saksamaa lennuettevõtjate liidult (*Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften*, edaspidi „BDF“), Ryanairilt, ettevõtjalt *Société Air France SA* (edaspidi „Air France“) ja Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduselt. Komisjon edastas märkused Saksamaale 16. aprillil 2009. aasta kirjaga. Saksamaale anti võimalus vastata ühe kuu jooksul. Saksamaa edastas oma märkused ja lisateabe 1. juulil 2009.

⁽¹⁾ Alates 1. detsembrist 2009 muutusid EÜ asutamislepingu artiklid 87 ja 88 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliteks 107 ja 108. Sätted on sisuliselt identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral vastavalt viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. Euroopa Liidu toimimise lepinguga tehti teatavaid muudatusi ka terminites, näiteks „ühendus“ asendati terminiga „liit“ ja „ühisturg“ terminiga „siseturg“. Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt Euroopa Liidu toimimise lepingu termineid.

⁽²⁾ ELT C 12, 17.1.2009, lk 6.

⁽³⁾ *Ryanair* on liri lennuettevõtja ja Euroopa odavlennuettevõtjate liidu liige. Lennuettevõtja äritegevus on seotud teisejärguliste piirkondlike lennujaamadega. Lennuettevõtja lendab praegu ligikaudu 160 Euroopa sihtkohta. Ryanairil on ühtne lennukipark, mis koosneb Boeing 737-800 tüüpi 272 lennukist 189 istekohaga.

⁽⁴⁾ Vt joonealune märkus 2.

- (6) 4. märtsi 2011. aasta kirjaga esitas Lufthansa seoses 2008. aasta menetluse algatamise otsusega lisateavet, mis käsitles uusi väidetavaid riigiabi meetmeid.
- (7) 18. märtsi 2011. aasta kirjaga edastas komisjon kaebuse Saksamaale ja palus uute väidetavate riigiabi meetmete kohta täiendavat teavet. Saksamaa vastas 2011. aasta 19. mai ja 23. mai kirjaga.
- (8) Need vastused ei olnud aga täielikud. Seepärast saatis komisjon 6. juuni 2011. aasta kirjaga vastavalt nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999⁽⁵⁾ artikli 10 lõikele 3 meeldetuletuse. Saksamaa vastas 2011. aasta 14. juuni ja 16. juuni kirjaga.
- (9) 13. juuli 2011. aasta kirjaga teatas komisjon Saksamaale oma otsusest algatada ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus seoses FFHG-le Rheinland-Pfalzi liidumaa kontsernkonto (rahaliste vahendite kogumi) kaudu võimaldatud krediidiiniiga, Rheinland-Pfalzi liidumaa ettevõtjalt Investitions- und Strukturbank (edaspidi „ISB“) FFHG-le antud laenuga ja FFHG-le ISB laenu jaoks antud Rheinland-Pfalzi liidumaa tagatisega (edaspidi „2011. aasta menetluse algatamise otsus“). 2011. aasta menetluse algatamise otsus registreeriti numbri SA.32833 (2011/C) all. 2011. aasta menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* (6) 21. juulil 2012.
- (10) Komisjon palus 20. veebruari 2012. aasta kirjaga lisateavet seoses 2008. aasta menetluse algatamise otsusega. Saksamaa vastas 16. aprilli 2012. aasta kirjaga. Komisjon palus 27. juuli 2012. aasta kirjaga taas lisateavet. Saksamaa vastas 4. septembri 2012. aasta kirjaga.
- (11) 25. veebruari 2014. aasta kirjaga teavitas komisjon Saksamaad sellest, et ta oli võtnud 20. veebruaril 2014 vastu suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta (7) (edaspidi „2014. aasta lennundussuunised“). Komisjon teavitas Saksamaad, et need suunised muutuvad kohaldatavaks alates nende avaldamisest *Euroopa Liidu Teatajas*. Komisjon andis Saksamaale võimaluse esitada suuniste ja nende võimaliku kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes märkusi 20 tööpäeva jooksul. 17. märtsi 2014. aasta kirjaga tuletas komisjon Saksamaale meelde, et kui ta ei saa 20 tööpäeva jooksul ühtki märkust, eeldab ta, et Saksamaal neid ei ole.
- (12) Komisjon palus 2014. aasta 23. märtsi ja 4. aprilli kirjaga Saksamaalt lisateavet. Saksamaa vastas 2014. aasta 17. aprilli, 24. aprilli ja 9. mai kirjaga.
- (13) 2014. aasta lennundussuunised avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 4. aprillil 2014. Nendega asendati 1994. aasta lennundussuunised (8) ja 2005. aasta lennundussuunised (9).
- (14) 15. aprillil 2014 avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* (10) teade, millega kutsuti liikmesriike ja huvitatud isikuid esitama 2014. aasta lennundussuuniste kohaldamise kohta märkusi ühe kuu jooksul alates suuniste avaldamise kuupäevast. Oma tähelepanekud esitas Lufthansa ning valitsusväline organisatsioon Transport & Environment. Komisjon edastas 26. augusti 2014. aasta kirjaga need tähelepanekud Saksamaale. Saksamaa teatas 3. septembri 2014. aasta kirjaga komisjonile, et tal ei ole ühtki tähelepanekut.
- (15) 17. juuni 2014. aasta kirjaga nõustus Saksamaa erandkorras käesoleva otsuse vastuvõtmisega ja teatavakstegemisega vaid inglise keeles.

(5) Nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrus (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).

(6) ELT C 216, 21.7.2012, lk 1.

(7) Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta“ (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).

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

(9) Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1).

(10) ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.

2. MEETMETE TAUST

2.1. LENNUJAAMA ÜMBEREHITAMINE JA SELLE OMANDISTRUKTUUR

- (16) Frankfurt Hahni lennujaam asub Rheinland-Pfalzi liidumaal Maini-äärsest Frankfurdist umbes 120 kilomeetrit läänes. Kuni 1992. aastani oli Frankfurt Hahni lennujaam Ameerika Ühendriikide lennuväebaas. Seejärel ehitati see ümber tsiviillennujaamaks. Lennujaamal on ööpäevaringne tegevusluba.
- (17) 1. aprillil 1995 läks Frankfurt Hahni lennujaama taristu omandiõigus Saksamaalt üle ettevõtjale *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (edaspidi „Holding Hahn“), kelle puhul on tegemist Wayss & Freytagi ja Rheinland-Pfalzi liidumaa vahelise avaliku ja erasektori partnerlusega. Ajavahemikus 1995–1998 arendas see avaliku ja erasektori partnerlusel põhinev ettevõtja lennujaama eesmärgiga arendada seal välja tööstus- ja kaubanduspiirkond. Kui Wayss & Freytagi ja Rheinland-Pfalzi liidumaa vaheline partnerlus ei osutunud edukaks, liitus Saksamaa sõnul 1. jaanuaril 1998 projektiga *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (edaspidi „Fraport“), ⁽¹⁾ kes võttis lõpuks üle lennujaama käitamise.
- (18) Saksamaa sõnul liitus Fraport, kes juba käitis Frankfurt Hahni lennujaamast ligikaudu 115 km kaugusel asuvat rahvusvahelist Frankfurt Maini lennujaama, mitmel strateegilisel põhjusel. Esiteks väitis Saksamaa, et Frankfurt Hahni lennujaam oli ainus Frankfurt Maini lennujaama läheduses asuv lennujaam, millel olid väljavaated muutuda täieõiguslikuks rahvusvaheliseks lennujaamaks. Kuna Frankfurt Maini lennujaam tegutses juba oma läbilaskevõime piiiril, nähti võimalust arendada piirkonnas välja teine kasumlik lennujaam. Teiseks oli Frankfurt Hahni lennujaam tollal ainus Saksa lennujaam, millel oli ööpäevaringne tegevusluba, mis oli eriti kasulik kaubalandude jaoks. Kolmandaks olid lennurajal olemas kõik vajalikud seadmed ja seda sai kasutada kõikides ilmaoludes. Lisaks väitis Saksamaa, et Frankfurt Hahni lennujaama omandamist kaalusid ka Schipholi lennujaama omanikud, ja seega sai Fraport Frankfurt Hahni lennujaama käitamise ülevõtmisega hoida eemal soovimatu konkurendi.
- (19) Fraport ostis 64,90 % ettevõtja *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (edaspidi „FFHG & Co KG“) aktsiatest hinnaga [...] (*). Osa ostuhinnast ([...] eurot) tuli tasuda 31. detsembriks 2007 ja selle suhtes kohaldati teatavaid tingimusi ⁽²⁾. 1999. aasta augustis omandas Fraport 73,37 % Holding Hahni ja 74,90 % selle täisosaniku *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* aktsiatest hinnaga [...] eurot. Sellega sai Fraportist Rheinland-Pfalzi liidumaa uus partner.
- (20) Fraporti eesmärk Frankfurt Hahni lennujaamas oli korrapäraselt arendada lennujaama reisijate- ja kaubavedu. Fraport oli üks esimesi ettevõtjaid, kes kohaldas ärimudelit, mille eesmärk oli eeskätt meelitada ligi odavlennuettevõtjaid. Sellele tuginedes sõlmis Fraport Holding Hahniga viimase muutmisel Saksa piiratud vastutusega äriühinguks (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH*) uue kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu. See muutmine ja nimetatud lepingu sõlmimine toimus 24. novembril 2000.
- (21) Seejärel Holding Hahn ja FFHG & Co KG ühinesid, et moodustada *Flughafen Hahn GmbH*. Rheinland-Pfalzi liidumaale kuulus 26,93 % ja Fraportile 73,07 % uue ettevõtja aktsiatest. Hiljem sai ettevõtja ärinimeks taas *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (FFHG). 2001. aastal süstisid kaks aktsionäri – Fraport ja Rheinland-Pfalzi liidumaa – FFHGsse uut kapitali (vt üksikasjalik kirjeldus 3. jaos).
- (22) Kuni 11. juunini 2001 kuulus 100 % Fraporti aktsiatest avalik-õiguslikele aktsionäridele ⁽³⁾. 11. juunil 2001 paisati Fraport börsile, mille tulemusel müüdi 29,71 % ettevõtja aktsiatest eraaktsionäridele, ülejäänud 70,29 % aktsiatest jäi avalik-õiguslikele aktsionäridele.
- (23) 2002. aasta novembris sõlmisid Rheinland-Pfalzi liidumaa, Hesseni liidumaa, Fraport ja FFHG lepingu Frankfurt Hahni lennujaama edasiarendamise kohta. Selle lepinguga nähti ette põhikirjajärgse kapitali teine suurendamine.

⁽¹⁾ Nimi „Fraport“ tähistab käesolevas otsuses edaspidi nii enne ettevõtja ärinime muutmist kasutatud nime „FAG“ kui ka hiljem kasutatud nime „Fraport AG“.

(*) Konfidentsiaalne teave.

⁽²⁾ Ostulepingu 7. jao punkti 3 kohaselt võidakse seda summat vähendada, näiteks juhul, kui FFHG kulutused mürakaitsele ületavad teatavat ülemmäära.

⁽³⁾ 45,24 % Fraporti aktsiatest kuulus Hesseni liidumaale, 28,89 % ettevõtjale Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (mis kuulus 100 % Maini-äärse Frankfurti omavalitsusele) ja 25,87 % Saksamaa Liitvabariigile.

Sellega seoses ühines Hesseni liidumaa FFHGga kui kolmas aktsionär. Selle tulemusel kuulus Fraportile 65 % aktsiatest ning Hesseni liidumaale ja Rheinland-Pfalzi liidumaale mõlemale 17,5 % aktsiatest. See omandistruktuur püsis muutumatuna 2009. aastani, mil Fraport müüs kõik oma aktsiad Rheinland-Pfalzi liidumaale, kes on olnud sellest saati 82,5 %ga enamusaktsionär. Ülejäänud 17,5 % aktsiatest kuulub endiselt Hesseni liidumaale.

2.2. REISIJATE- JA KAUBAVEO ARENG NING LÄHEDUSES ASUVAD LENNUJAAMAD

- (24) Reisijatevedu Frankfurt Hahni lennujaamas suurenes 1998. aasta 29 289 reisijalt 2007. aastaks 4 miljoni reisijani ja seejärel vähenes 2013. aastal ligikaudu 2,7 miljoni reisijani (vt tabel 1). Lennujaama teenindavad praegu Ryanair, Wizz Air ⁽¹⁴⁾ ja teised lennuettevõtjad. Ryanairi reisijate osakaal oli 2013. aastal ligikaudu [80–100] %.

Tabel 1

Reisijateveo areng Frankfurt Hahni lennujaamas aastatel 1998–2013

Aasta	Reisijate arv	Ryanairi reisijate arv
1998	29 289	0
1999	140 706	89 129
2000	380 284	318 664
2001	447 142	397 593
2002	1 457 527	1 231 790
2003	2 431 783	2 341 784
2004	2 760 379	2 668 713
2005	3 079 528	2 856 109
2006	3 705 088	3 319 772
2007	4 015 155	3 808 062
2008	3 940 585	3 821 850
2009	3 793 958	3 682 050
2010	3 457 540	[2 766 032 – 3 457 540]
2011	2 894 363	[2 315 490 – 2 894 363]
2012	2 791 185	[2 232 948 – 2 791 185]
2013	2 667 529	[2 134 023 – 2 667 529]

⁽¹⁴⁾ Wizz Air on Ungari lennuettevõtja ja Euroopa odavlennuettevõtjate liidu liige. Wizz Airi kontsern koosneb kolmest tegutsevast ettevõtjast, nimelt Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria ja Wizz Air Ukraine. Lennuettevõtja ärimudel on seotud teisejärguliste piirkondlike lennujaamadega. Lennuettevõtja lendab praegu ligikaudu 150 Euroopa sihtkohta. Wizz Airil on ühtne lennukipark, mille keskmine vanus jääb alla kolme aasta ja mis koosneb Airbus A 320 tüüpi 34 lennukist 180 istekohaga.

- (25) Frankfurt Hahni lennujaamas on kasvanud ka kaubavedu. Lennuveosed suurenesid 1998. aasta 16 000 tonnilt 2011. aastal, äritegevuse kõrgpunktis, ligikaudu 286 000 tonnile ja vähenesid 2013. aastal taas ligikaudu 151 000 tonnile (vt tabel 2). Kokku (sh ekspediitorite veosed) käideldi 2013. aastal lennujaamas ligikaudu 447 000 tonni veoseid.

Tabel 2

Kaubaveo areng Frankfurt Hahni lennujaamas aastatel 1998–2013

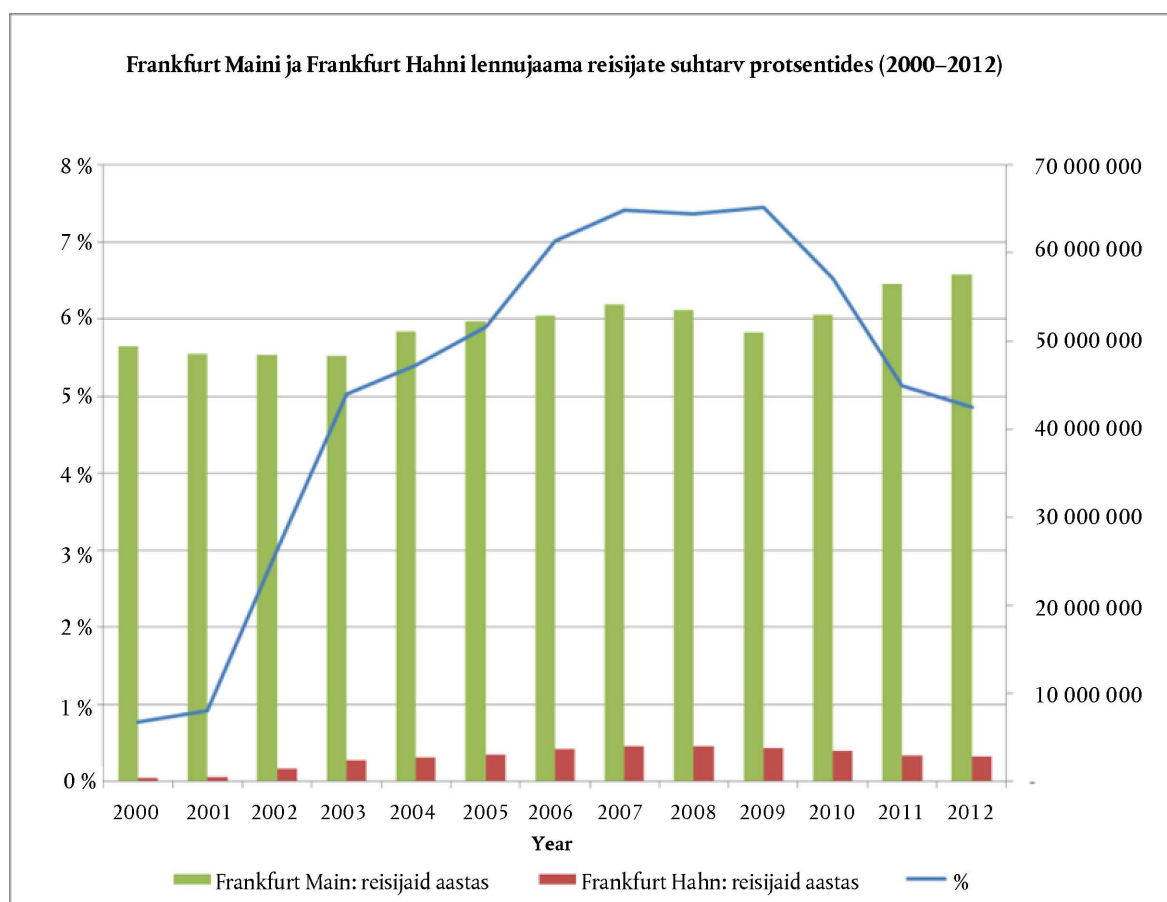
Aasta	Lennuveosed kokku tonnides	Veosed kokku (koos ekspediitorite veostega) tonnides
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429
2011	286 416	565 344
2012	207 520	503 995
2013	152 503	446 608

- (26) Frankfurt Hahni lennujaama lähistel asuvad järgmised lennujaamad:

- i) Frankfurt Maini lennujaam (ligikaudu 115 kilomeetri või umbes 1 tunni ja 15 minutilise autosõidu kaugusel Frankfurt Hahni lennujaamast) on rahvusvaheline sõmlennujaam, kust tehakse lende kõikvõimalikesse sihtkohtadesse alates lühimaalendudest ja lõpetades pikamaalendudega. Lennujaama teenindavad peamiselt võrgustikku kuuluvad lennuettevõtjad, kes käitavad ühendusliine, ehkki tehakse ka otselende ja tellimuslende. Lisaks reisijateveole (2013. aastal umbes 58 miljonit reisijat) tegeldakse Frankfurt Maini lennujaamas ka lennuveoste käitlemisega (2013. aastal umbes 2 miljonit tonni). Joonis 1 kajastab reisijateveo arengut Frankfurt Maini lennujaamas ja Frankfurt Hahni lennujaamas aastatel 2000–2012;

- ii) Luxembourgi lennujaam (ligikaudu 111 kilomeetri või umbes 1 tunni ja 30 minutilise autosõidu kaugusel Frankfurt Hahni lennujaamast) on rahvusvaheline lennujaam, kust tehakse lende kõikvõimalikesse sihtkohtadesse. Lisaks reisijateveole (2013. aastal umbes 2,2 miljonit reisijat) käideldi lennujaamas 2013. aastal ka 673 500 tonni lennuveoseid;
- iii) Zweibrückeni lennujaam (ligikaudu 128 kilomeetri või umbes 1 tunni ja 35 minutilise autosõidu kaugusel Frankfurt Hahni lennujaamast);
- iv) Saarbrückeni lennujaam (ligikaudu 128 kilomeetri või umbes 1 tunni ja 35 minutilise autosõidu kaugusel Frankfurt Hahni lennujaamast);
- v) Köln-Bonni lennujaam (ligikaudu 175 kilomeetri või umbes 1 tunni ja 44 minutilise autosõidu kaugusel Frankfurt Hahni lennujaamast).

Joonis 1

Reisijateveo areng Frankfurt Maini lennujaamas ja Frankfurt Hahni lennujaamas aastatel 2000–2012

2.3. ÜLEVAADE FFHG TEHTUD INVESTEERINGUTEST JA FINANTSTULEMUSTEST

(27) Tabelis 3 on esitatud ülevaade investeeringutest, mille FFHG tegi aastatel 2001–2012 kogusummas ligikaudu 216 miljonit eurot.

Tabel 3

Aastatel 2001–2012 tehtud investeeringute ülevaade

Tuh eurodes	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Kokku 2001-2012
Investeeringud taristusse ja seadmetesse													
Juurdepääs investeeringutele, k.a nende ümberjaotamine													
Maa	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[...]			
Terminal		2 519	3 310					251					
Kaubaangaar			3 850		3 222								
Kontorihoone								2 428		[...]			
Muud taristuinvesteeringud			10 194	1 152			13 275			[...]	[...]	[...]	
Perroon	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[...]	[...]		
Muu taristu	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[...]	[...]	[...]	
Immateriaalne vara (nt IT)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[...]	[...]	[...]	7 108
Seadmed	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[...]	[...]	[...]	75 550
Kokku	13 899	19 650	31 761	8 871	17 592	25 123	41 390	12 673	763	17 289	19 346	7 930	216 287

(28) Tabelis 4 on esitatud ülevaade FFHG finantstulemustest aastatel 2001–2012.

Tabel 4

FFHG finantstulemused aastatel 2001–2012

Tuh eurodes	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kasumiaruanne												
Tulu	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Muu tulu (sh avalike ülesannetega seotud tegevuse eest makstav hüvitis ja maamüügist saadav tulu)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Kogutulu	17 848,92	20 422,75	26 261,09	32 603,53	40 478,01	49 577,14	46 732,92	50 241,76	53 577,06	57 836,14	52 972,37	62 374,37
Materjalikulud	– 7 092,39	– 10 211,13	– 12 560,46	– 14 601,17	– 17 895,97	– 24 062,81	– 22 491,85	– 25 133,61	– 24 979,59	– 27 650,17	– 20 017,99	– 21 871,65
Personalikulud	– 9 185,12	– 9 672,37	– 10 734,62	– 11 217,21	– 12 101,84	– 13 337,28	– 14 433,17	– 15 758,34	– 15 883,08	– 17 893,60	– 18 228,23	– 18 349,10
Muud kulud (sh turundus)	– 5 692,81	– 11 434,31	– 10 521,27	– 11 454,36	– 14 058,15	– 12 885,28	– 9 897,46	– 9 630,21	– 7 796,81	– 8 029,40	– 6 760,92	– 6 643,00
EBITDA	– 4 121,41	– 10 895,06	– 7 555,27	– 4 669,21	– 3 577,94	– 708,22	– 89,56	– 280,39	– 4 917,58	– 4 262,96	– 7 965,23	– 15 510,62
EBITDA (v.a muu tulu)	– 11 892,72	– 16 409,69	– 11 242,13	– 7 708,56	– 7 196,87	– 6 805,51	– 5 526,13	– 5 138,56	– 6 622,78	– 10 291,59	– 1 348,76	– 5 880,30
Amortisatsioon	– 5 325,63	– 5 674,68	– 6 045,39	– 7 699,33	– 7 973,46	– 10 527,90	– 10 191,89	– 11 855,19	– 12 482,28	– 11 827,19	– 13 297,31	– 12 733,48
Finantstulemused (saadud intress – makstud intress)	– 2 896,64	– 3 013,42	– 4 006,57	– 4 105,53	– 4 548,42	– 4 588,16	– 5 235,30	– 5 693,02	– 4 915,39	– 2 778,06	– 5 063,04	– 8 177,54
Erakorralised tulud ja kulud	– 431,54	– 206,00	– 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 272,55	0,00	0,00
Maksud	– 580,13	– 204,74	– 215,18	– 323,82	– 228,44	– 242,33	– 245,00	– 238,66	– 257,45	– 240,85	– 231,03	– 277,52
Fraporti poolne kahjumi katmine kasumi ja kahjumi ülekandmise teel	13 355,35	19 993,90	17 832,87	16 797,89	16 328,26	16 066,61	15 761,75	18 067,26	5 621,37	0,00	0,00	0,00
Aasta tulemus (kasum/kahjum)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 7 114,17	– 10 855,69	– 10 626,14	– 5 677,92

3. MEETMETE KIRJELDUS

3.1. FFHG-LE ANTUD VÕIMALIK RIIGIABI

3.1.1. 1. MEEDE: KASUMI JA KAHJUMI ÜLEKANDMISE 2001. AASTA LEPING

- (29) FFHG ja Fraport sõlmisid lepingu, mille kohaselt Fraportil oli õigus kogu FFHG kasumile. Vastutasuks oli Fraport kohustatud kandma kogu FFHG kahjumi. Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Fraport sõlmisid 31. augustil 1999 lepingu, milles Fraport võttis endale kohustuse sõlmida kasumi ja kahjumi ülekandmise leping. Vastav notariaalleping⁽¹⁵⁾ sõlmiti 24. novembril 2000 ning kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping jõustus 1. jaanuaril 2001.
- (30) Fraportil oli õigus lõpetada kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping kuuekuulise etteteatamisega, kuid üksnes alates 31. detsembrist 2005. Kui lõpetamist ei olnud toimunud, pikendati lepingut iga kalendriaasta lõpus vaikselt veel üheks aastaks, ent mitte kauemaks kui 31. detsembrini 2010.
- (31) Kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu kiitsid heaks Fraporti järelevalvenõukogu ja aktsionärid⁽¹⁶⁾. Kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingut pikendati hiljem 5. aprilli 2004. aasta lepinguga (edaspidi „kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping“) 2014. aastani. Ajaks, mil kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping asendati kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepinguga (vt põhjendus 45), oli Fraport võtnud enda kanda kahjumi kogusummas [...] miljonit eurot.

3.1.2. 2. MEEDE: KAPITALI SUURENDAMINE 2001. AASTAL

- (32) Fraporti valduskomiteele⁽¹⁷⁾ 19. jaanuaril 2001 esitatud aruandes on märgitud, et aastatel 1998–2005 kogunenud FFHG kahjumi kogusumma on eeldatavasti [...] miljonit eurot, mis on 1997. aastal prognoositust kaks korda suurem. Peale selle lahkusid samal ajal Frankfurt Hahni lennujaamast või vähendasid seal oma tegevust kaks FFHG suurt kaubaveo klienti, mille tulemusel kahanes märkimisväärselt kaubaveo maht, vähenedes 2001. aasta esimeses pooles 45 %.
- (33) Aruande kohaselt andis Fraport konsultatsiooniettevõttele Boston Consulting Group (edaspidi „BCG“) ja Fraporti enda omandamise ja osalustega tegelevale strateegiasakonnale (edaspidi „strateegiasakond“) 2001. aastal ülesande töötada välja strateegia FFHG jaoks. Nii BCG kui ka strateegiasakond jõudsid järeldusele, et FFHG pikaajaline positiivne areng oli võimalik vaid taristu põhjaliku täiustamise korral, mis oli liikluse mahu edasise kasvu eeltingimus. Strateegiasakond juhtis tähelepanu ka asjaolule, et selline FFHG märkimisväärne laiendamine on rahaliselt riskantne ja et isegi kõige helgema stsenaariumi korral saavutatakse positiivne aastatulemus (aastane puhaskasum pärast maksude mahaarvamist) eeldatavasti mitte enne 2013. aastat.
- (34) Tuginedes BCG uuringule ja oma analüüsile, koostas strateegiasakond FFHG-le arenguprogrammi, milles nähti ette 172 miljoni euro ulatuses investeeringuid kuni 2007. aastani. Need investeeringud sisaldasid nn hädaolukorra programmi väärtusega 27 miljonit eurot, mis hõlmas lennuraja pikendamist 3 400 meetrini ja kulusid, mis kaasnesid projekti heakskiitmise menetluse (*Planfeststellungsverfahren*) kavandamisega eesmärgiga pikendada lennurada 3 800 meetrini, samuti alanud uue reisiterminali ehitusega seotud lisakulusid.
- (35) 2001. aastal oli FFHG omakapitali suhe laenukapitali siiski vaid 4 %⁽¹⁸⁾. Lisaks oli Fraportil alates 31. detsembrist 2005 õigus kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping lõpetada. Nendel asjaoludel ei saanud FFHG rahastada hädaolukorra programmi täiendava laenu abil, vaid vajas uut kapitali.
- (36) Kapitali suurendamine otsustati 14. detsembril 2001 Fraporti järelevalvenõukogu resolutsiooniga ja seejärel 9. jaanuaril 2002 FFHG aktsionäride resolutsiooniga. Piiratud vastutusega äriühingu, sellise nagu FFHG, põhikirjajärgse kapitali mis tahes suurendamiseks on vaja kõikide osalevate aktsionäride heakskiitu.

⁽¹⁵⁾ Notar Jürgen Scherzeri 24. novembri 2000. aasta notariaalakto (nr 268/2000).

⁽¹⁶⁾ Aktsionäride koosoleku 3. mai 2000. aasta resolutsioon.

⁽¹⁷⁾ Fraporti valduskomitee on järelevalvenõukogu moodustatud komitee, mis jälgib Fraporti valduses olevate ettevõtete majandustegevust.

⁽¹⁸⁾ Ehk teisisõnu oli laenukapitali suhe omakapitali 96 %.

- (37) Pärast selle heakskiidu saamist suurendasid Fraport ja Rheinland-Pfalzi liidumaa põhikirjajärgset kapitali 27 miljoni euro võrra 3,5 miljoni eurolt 30,5 miljoni euroni. 9. jaanuaril 2002 andis Fraport 19,7 miljoni eurot ja Rheinland-Pfalzi liidumaa 7,3 miljoni eurot. Kapitali suurendamise eesmärk oli rahastada lennuraja pikendamist ja investeeringuid muusse taristusse, et suurendada lennujaama kasumlikkust.

3.1.3. 3. MEEDE: KAPITALI SUURENDAMINE 2004. AASTAL

- (38) 27. novembril 2002 leppisid Fraport, Rheinland-Pfalzi liidumaa, Hesseni liidumaa ja FFHG kokku, et Hesseni liidumaast saab FFHG kolmas aktsionär ja et ta annab aktsionärina ajal, mil investeeringute rahastamiseks on vaja lisakapitali, [...] miljoni eurot. Samuti lepitati kokku tiheda koostöö sisseseadmises Frankfurt Maini lennujaama ja Frankfurt Hahni lennujaama vahel.
- (39) Jõuti kokkuleppele, et Frankfurt Hahni lennujaama kasumlikkuse suurendamiseks on vaja teha edasisi investeeringuid. Need investeeringud olid seotud näiteks lennuraja pikendamisega 3 800 meetrini. 22. märtsil 2004 valmistas ette Fraport, Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa vaheline aktsionäride lepingu projekt. Lõplikule aktsionäride lepingule, mis sisaldas otsust see kapitali suurendamist käsitlev 2004. aasta kokkulepe ellu rakendada, kirjutasid Fraport, Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa alla 30. märtsil 2005 ning see registreeriti äriregistris 19. mail 2005.
- (40) Kolm lepinguosalist leppisid kokku FFHG põhikirjajärgse kapitali suurendamises 19,5 miljoni euro võrra, jätkates sellega 2001. aastal strateegiaosakonnas koostatud investeerimisprogrammi (vt põhjendused 33–34) elluviimist. Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa nõustusid selle kapitali suurendamisega tingimusel, et FFHG ja Fraporti vahel sõlmitakse uus kasumi ja kahjumi ülekandmise leping, mis hõlmab ajavahemikku kuni 31. detsembrini 2014. Samuti leppisid aktsionärid kokku selles, et Fraport, Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa peavad tagama iga võla, mis FFHG-l täiendavalt tekib, proportsionaalselt kapitali jaotumisega FFHG-s. Neil alustel kohustusid Fraport, Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa refinantseerima FFHG taristuinvesteeringuid.
- (41) Aastatel 2004–2009 süstiti FFHGsse mitmes osas 19,5 miljoni eurot uut kapitali. Fraporti panus kapitali suurendamisse oli 10,21 miljoni eurot, Rheinland-Pfalzi liidumaa oma 0,54 miljoni eurot ja Hesseni liidumaa oma 8,75 miljoni eurot.
- (42) Lisaks võtsid nii Hesseni liidumaa kui ka Rheinland-Pfalzi liidumaa endale kohustuse ja maksid vastavalt maksegraafikule (vt allpool tabel 5) kapitalireservina veel 11,25 miljoni eurot, mille esimesena nimetatud pidi maksma ajavahemikus 2007–2009 ja viimatinimetatu ajavahemikus 2005–2009.
- (43) Seepärast oli 2005. aastal otsustatud kapitali suurendamise kogusumma 42 miljoni eurot.
- (44) Maksed tuli teha tabelis 5 (tuh eurodes) esitatud graafiku kohaselt.

Tabel 5

Kapitalisüstide tegemise graafik

Fraport						
	2005	2006	2007	2008	2009	Kokku
Maksed kapitali suurendamiseks	2 554	1 915	1 915	1 915	1 915	10 214
Kapitalireserv	0	0	0	0	0	0
<i>Kogu omakapital</i>						10 214

Hesseni liidumaa

	2005	2006	2007	2008	2009	Kokku
Maksed kapitali suurendamiseks	4 000	4 000	750	0	0	8 750
Kapitalireserv	0	0	3 250	4 000	4 000	11 250
<i>Kogu omakapital</i>						20 000

Rheinland-Pfalzi liidumaa

	2005	2006	2007	2008	2009	Kokku
Maksed kapitali suurendamiseks	537	0	0	0	0	537
Kapitalireserv	1 821	2 357	2 357	2 357	2 357	11 249
<i>Kogu omakapital</i>						11 786

3.1.4. 4. MEEDE: KASUMI JA KAHJUMI ÜLEKANDMISE 2004. AASTA LEPING

- (45) Kuna see oli olnud kapitali suurendamisele heakskiidu saamise tingimus, pikendasid FFHG ja Fraport kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingut 5. aprilli 2004. aasta lepinguga 2014. aastani. Uus kasumi ja kahjumi ülekandmise leping jõustus siiski alles pärast lepingu heakskiitmist Fraporti aktsionäride koosolekul. Nagu FFHG aktsionärid olid seoses kapitali suurendamisega kokku leppinud, oli selles kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingus öeldud, et Fraport, Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa peavad hüvitama iga võla, mis FFHG-l täiendavalt tekib, proportsionaalselt oma omakapitaliga.
- (46) Kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu alusel võttis Fraport kuni 2009. aastani üle kahjumi kogusummas ligikaudu [...] miljonit eurot. Seega hüvitas Fraport kahe järjestikuse kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel kokku [...] miljoni euro väärtuses kahju, mis olid tekkinud ajavahemikus 2001–2009. Sellest summast on [...] miljonit eurot seotud varade amortisatsiooniga ja [...] miljonit eurot taristu rahastamiseks võetud laenude intressimaksetega.
- (47) 2009. aastal müüs Fraport kogu oma osaluse FFHGs Rheinland-Pfalzi liidumaale ja sellega lõpetas ka kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu.

3.1.5. 5. MEEDE: FFHG-LE JULGESTUSKONTROLI TEGEMISE EEST HÜVITISE MAKSMINE

- (48) Rheinland-Pfalzi liidumaa kogub Frankfurt Hahni lennujaamas kõikidelt lahkuvatel reisijatelt lennundusjulgestustasu. Liidumaa ei tee julgestuskontrolli ise, vaid on sõlminud selle ülesande täitmiseks allhankelepingu lennujaamaga, kes on omakorda sõlminud vastavasisulise allhankelepingu turvafirmaga. Julgestuskontrolli tegemise hüvitisena kannab liidumaa kogu lennundusjulgestustasu kogumisest saadava tulu üle lennujaamale.

3.1.6. 6. MEEDE: RHEINLAND-PFALZI LIIDUMAA OTSETOETUSED

- (49) Rheinland-Pfalzi liidumaa valdusettevõtjate finantsaruannete ⁽¹⁹⁾ kohaselt maksis liidumaa FFHG-le toetust summades, mis on kokku võetud tabelis 6.

⁽¹⁹⁾ Rheinland-Pfalzi liidumaa valdusettevõtjate 1999., 2001., 2003. ja 2004. aasta aruanded.

Tabel 6

Rheinland-Pfalzi liidumaa otsetoetused

Aasta	Otsetoetus (eurodes)
1997	[...]
1998	[...]
1999	[...]
2000	[...]
Kokku 1997–2000	[...]
2001	[...]
2002	[...]
2003	[...]
2004	[...]
Kokku 2001–2004	[...]

- (50) Enne 12. detsembrit 2000 oli Rheinland-Pfalzi liidumaa maksnud FFHG-le otsetoetust kogusummas [...] miljonit eurot, aastatel 2001–2004 aga kokku [...] miljoni eurot.

3.2. VÕIMALIK RIIGIABI, MIDA FFHG ANDIS RYANAIRILE JA KÕIKIDELE TEISTELE REISIJAJAID
VEDAVATELE LENNUETTEVÕTJATELE

- (51) 1999. aastal õnnestus FFHG-l meelitada lennujaama oma esimene odavlennuettevõtja, Ryanair. FFHG sõlmis Ryanairiga kolm lepingut: 1999., 2002. ja 2005. aastal. Lisaks kehtestas FFHG 2001. ja 2006. aastal uued lennujaamatasud.

3.2.1. 7. MEEDE: 1999. AASTA RYANAIRI LEPING

- (52) Esimene leping Ryanairiga jõustus tagasiulatuvalt 1. aprillil 1999 ja selle kestus oli viis aastat (edaspidi „1999. aasta Ryanairi leping“). Ryanair alustas oma lende Frankfurt Hahni lennujaamast Londoni Stanstedi lennujaama 22. aprillil 1999, mil lepingu kõikides olulistes tingimustes oli juba kokku lepitud.
- (53) FFHG juhatus oli esitanud järelevalvenõukogule 5. mai 1999. aasta koosolekul 1999. aasta Ryanairi lepingu tasuvusanalüüsi (*Deckungsbeitragsrechnung*). Saksamaa sõnul ei hääletanud järelevalvenõukogu ei 1999. aasta Ryanairi lepingu ega ka tasuvusanalüüsi üle, kuna lepingu sõlmimist peeti igapäevase äritegevuse osaks, mistõttu jääb see FFHG juhatuse ainupädevusse.
- (54) Tabelis 7 on kokku võetud tasud, mida Ryanairil tuli 1999. aasta Ryanairi lepingu 1. lisa alusel maksta.

Tabel 7

1999. aasta Ryanairi lepingu 1. lisa alusel Ryanairi makstavad tasud

Tasu/lõivu/maksu liik	eurodes
Teenindustasu (lennu kohta; hõlmab maandumistasu, peroonikäitlust ja reisijatekontrolli ⁽¹⁾)	[...]
Reisijatasu (saabuva reisija kohta)	[...]
Lennundusjulgestustasu (lahkuva reisija kohta)	[...]
Jäätumisvastane vedelik, sh kuum vesi (liitri kohta)	[...]

⁽¹⁾ Aastasele teenindustasule, mida Ryanair pidi maksma kuni kuue lennu korral päevas, oli kehtestatud ülemmäär [...] eurot.

- (55) 1999. aasta Ryanairi lepingu 3. lisa alusel sai FFHG lisaks [...] % komisjonitasu igalt FFHG kassades müüdud (sularaha eest või krediitkaardiga) või väljastatud piletilt, [...] % komisjonitasu FFHG kogutud lisatasudelt ülemäärase pagasi eest, [...] eurot iga Ryanairi töödeldud ettemakstud pileti eest ja [...] % komisjonitasu igalt FFHG kaudu toimunud auto rentimiselt.
- (56) Ryanairil oli õigus turundustoetusele summas kuni [...] eurot aastas, mida FFHG pidi maksma kord kvartalis ja ainult tegutsemise kolmel esimesel aastal. Turundustoetust tuli kasutada üksnes Frankfurt Hahni lennujaamast lähtuvate liinide reklaamimiseks. Ryanair pidi esitama raha kasutamise kohta arved ja üksikasjalikud tõendid.

3.2.2. 8. MEEDE: 2001. AASTA TASUMÄÄRAD

- (57) 16. oktoobril 2001 kiitis Rheinland-Pfalzi liidumaa transpordiministeerium heaks ja avaldas Frankfurt Hahni lennujaama 2001. aasta tasumäärad. Tasumäärad jõustusid tagasiulatuvalt 1. oktoobril 2001 ⁽²⁰⁾.
- (58) Kuna Frankfurt Hahni lennujaama äristrateegia keskmes olid odavlennuettevõtjad, kes käitavad tavaliselt Boeing 737 või Airbus A 319/320 tüüpi lennukeid, mille maksimaalne stardimass on ligikaudu 50–80 tonni, kehtestati lennukite puhul, mille maksimaalne stardimass jääb vahemikku 5,7–90 tonni, maandumis- ja starditasu määraks null.
- (59) Tabelis 8 on kokku võetud tasud, mida lennuettevõtjad pidid 2001. aasta tasumäärade alusel lennuki kohta maksma maapealse teeninduse taristu kesksete teenuste eest.

Tabel 8

Tasud, mida lennuettevõtjad pidid 2001. aasta tasumäärade alusel maksma maapealse teeninduse taristu kesksete teenuste eest

	Tasu lennuki kohta eurodes
Maksimaalne stardimass kuni 90 tonni	lülitatud stardi- ja maandumistasusse
Maksimaalne stardimass üle 90 tonni	50,00

⁽²⁰⁾ Toimik nr V/21-1011/1.

- (60) Reisijatasuks oli kehtestatud 4,35 eurot saabuva reisija kohta. Lennuki pardal viibivate reisijate arvul põhinev lennundusjulgestustasu oli 4,35 eurot reisija kohta ning see tuli tasuda Rheinland-Pfalzi liidumaa maantee- ja transpordiministeeriumi lennutranspordi osakonnale.
- (61) Iga lennuki lähenemise eest instrumentaallennureeglite alusel tuli maksta lennujaama käitajale lennujuhtimistasu. Kommertslendude või muude lendude puhul sisaldub see tasu maandumis- ja starditasus, kui lend toimub muul otstarbel kui koolitus. Seega on lennukite jaoks, mille suhtes kohaldatakse maandumis- ja starditasu puhul nullmäära, selle tasu määr null.

3.2.3. 9. MEEDE: 2002. AASTA RYANAIRI LEPING

- (62) Teine leping Ryanairiga kannab kuupäeva 14. veebruar 2000 (edaspidi „2002. aasta Ryanairi leping“) ja see esitati 16. novembril 2001 kogunenud FFHG järelevalvenõukogule. Järelevalvenõukogu koosoleku protokollis andmeil kiitis enamik järelevalvenõukogu liikmetest lepingu heaks.
- (63) 2002. aasta Ryanairi lepingu koopia, mis edastati komisjonile, on allkirjastamata. Saksamaa väitis, et ehkki seda lepingut ei allkirjastatud kunagi, on lepinguosalisel seda alates 14. veebruarist 2002 sellegipoolest kohaldanud.
- (64) Saksamaa sõnul asendati 2002. aasta Ryanairi lepinguga 1999. aasta Ryanairi leping ja see sõlmiti [...] aastaks (kuni [...]). Reisijatasu jäi siiski samaks kui algses 1999. aasta lepingus. Ryanairil oli võimalus pikendada lepingut sarnastel tingimustel kuni [...].
- (65) 2002. aasta Ryanairi leping põhineb Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni standardisel maapealse teeninduse lepingul, mida on kohandatud lepinguosaliste vajadustele. Leping koosneb järgmistest osadest:
- i) põhileping;
 - ii) A lisa. Maapealse teeninduse kirjeldus;
 - iii) lisa B 1.0. Frankfurt Hahni lennujaama asukoht, kokkulepitud teenused ja tasud;
 - iv) teine lisa B 1.0. Frankfurt Hahni lennujaama asukoht, kokkulepitud teenused ja tasud;
 - v) 3. lisa ja teine lisa B 1.0, 1.–3. liide ⁽²¹⁾;
 - vi) C lisa. Lennujaamatasud;
 - vii) D lisa. Maapealse teeninduse paketi „Hahn-Smart“ kirjeldus;
 - viii) kolmas B lisa. Frankfurt Hahni lennujaama asukoht, kokkulepitud teenused ja tasud – sõlmlennujaama leping;
 - ix) E lisa. Turundusleping.
- (66) Põhileping, A lisa ja lisa B 1.0 on lihtsalt standardvormi koopiad. Lepinguosalisel ei ole täitnud ühtki välja, kuna seda standardvormi osa ei peetud kohaldatavaks.
- (67) Teise lisasse B 1.0 on lepinguosalisel märkinud lepinguosaliste nimed, pangakontod ning jäätumisvastase vedeliku hinna ([...] eurot liiter) ja kuuma vee hinna ([...] eurot liiter).
- (68) 3. lisa ja selle 1.–3. liide käsitlevad lepinguosaliste edasisi strateegilisi kokkuleppeid. Need on seotud maapealse teeninduse, piletimüügi ja reklaampindade tehnilise korraldusega lennujaamas.

⁽²¹⁾ 3. lisa alusel sai FFHG lisaks [...] % komisjonitasu igalt FFHG kassades müüdud (sularaha eest või krediitkaardiga) või väljastatud piletilt, [...] % komisjonitasu FFHG kogutud lisatasudelt ülemäärase pagasi eest, [...] eurot iga Ryanairi töödeldud ettemakstud pileti eest ja [...] % komisjonitasu igalt FFHG kaudu toimunud auto rentimiselt.

- (69) D lisas on sätestatud, et maapealse teeninduse puhul kohaldatakse tabelis 9 kokku võetud tasusid, tingimusel, et lennuki teenindamise aeg ei ületa 30 minutit.

Tabel 9

Maapealse teenindamise tasud kuni 30 minutilise teenindusaja korral

Lennuki maksimaalne stardimass	Ühik	eurodes
Kuni 5,7 tonni	teenindus	[...]
Kuni 14 tonni	teenindus	[...]
Kuni 20 tonni	teenindus	[...]
Kuni 90 tonni	teenindus	[...]
Üle 90 tonni	teenindus	[...]

- (70) Tühjad väljad lennukite puhul stardimassiga „kuni [...] tonni“ ja „üle [...] tonni“ tunduvad viitavat sellele, et lennukite jaoks, mille stardimass jäi vahemikku [...] kuni [...] tonni, oli tasu [...] ⁽²²⁾.
- (71) E lisa (st Hahn-Smarti leping) kinnitab seda analüüsi. Selle punktis 1 on öeldud järgmist:
- „[...]“
- (72) Lennujaamatasude tase külmutati 30. aprillini 2004 ja pärast seda oleks tulnud seda kohandada vastavalt Saksamaa tarbijahinnaindeksile, kui kõnealune indeks oleks tõusnud võrreldes eelneva aastaga rohkem kui [...] %.
- (73) E lisas on ette nähtud ka turundustoetuse maksmine. Ryanairil oli õigus saada järgmist turundustoetust:
- ühikordne [...] euro suurune toetus iga Frankfurt Hahni lennujaamast lähtuva ja pärast 13. veebruari 2002 sisse seatud uue liini puhul;
 - lennujaamatasude puhul soodustuste tegemine sõltuvalt Frankfurt Hahni lennujaamas baseeruvate lennukite ja maabuvate reisijate arvust, nagu see on kokku võetud tabelis 10.

Tabel 10

Lennujaamatasude puhul tehtavad soodustused

Frankfurt Hahni lennujaamas baseeruvate lennukite arv	Turundustoetus reisija kohta (eurodes)
Kuni 2	[...]
3–4	[...]
5–8	[...] ⁽¹⁾
⁽¹⁾ [...].	

⁽²²⁾ Seda on näha ka Rheinland-Pfalzi liidumaa nimel PricewaterhouseCoopersi esitatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitleva hinnangu punktist 68.

[illegible]

- (81) Tabelis 13 on esitatud ülevaade 2005. aasta Ryanairi lepinguga kehtestatud süsteemist, mida kohaldatakse lennujaamatasude puhul soodustuste tegemisel.

Tabel 13

2005. aasta Ryanairi lepinguga kehtestatud muudetud lennujaamatasude soodustused

Eurodes		Keskmine kogusoodustus reisija kohta	Keskmine reisijatasu
Soodustus kõikide saabuvate reisijate puhul	[...]	[...]	[...]
Lisasoodustus kõikide lahkuvate reisijate puhul, kes ületavad künnist [...] miljonit reisijat aastas, kuid kes ei ületa [...] miljoni reisija piiri	[...]	[...]	[...]
Lisasoodustus kõikide lahkuvate reisijate puhul, kes ületavad künnist [...] miljonit reisijat aastas	[...]	[...]	[...]

- (82) [...].

3.2.5. 11. MEEDE: 2006. AASTA TASUMÄÄRAD

- (83) Rheinland-Pfalzi liidumaa transpordiministeerium kiitis Frankfurt Hahni lennujaama 2006. aasta tasumäärad heaks 26. aprillil 2006 ⁽²³⁾ ja need määrad jõustusid 1. juunil 2006. Nende kindlaksmääramisel juhinduti samadest aluspõhimõtetest kui 2001. aasta tasumäärade puhul (vt eespool põhjendus 57 jj).
- (84) Võrreldes varasemate tasumääradega on muutunud stardi- ja maandumistasud, reisijatasu ja turundustoetus. 2006. aasta tasumäärades on säilinud kaks 2001. aasta tasumäärade aluspõhimõtet:
- i) lennujuhtimistasud ja maapealse teeninduse tasud sisalduvad stardi- ja maandumistasudes;
 - ii) lennuki puhul, mille maksimaalne stardimass on üle 5,7 tonni, ei tule stardi- ja maandumistasusid (ega lennujuhtimistasusid ega maapealse teeninduse tasusid) maksta.
- (85) 2006. aasta tasumäärades on kehtestatud seoses nende põhimõtetega siiski kaks piirangut. Esiteks võivad neid eeliseid taotleda üksnes reisilennukid. Teiseks kohaldatakse neid eeliseid üksnes selliste lennukite suhtes, mille teenindamise aeg jääb alla 30 minuti.
- (86) Lisaks on reisijatasud kehtestatud lahkuva reisija kohta ja sõltuvad selle lennuettevõtja veetavate reisijate (lahkuvad ja saabuvad reisijad) koguarvust, kellele lennuk kuulub. Tabelis 14 on esitatud ülevaade reisijatasudest, mis tuleb maksta 2006. aasta tasumäärade alusel sõltuvalt lahkuvate ja saabuvate reisijate koguarvust.

Tabel 14

2006. aasta tasumäärade kohased reisijatasud

Lahkuvate ja saabuvate reisijate koguarv	Reisijatasu lahkuva reisija kohta eurodes	Makstavate üldiste lennujaamatasude miinimumsumma eurodes
Alla 100 000	5,35	
100 001 – 250 000	4,40	267 500,00

⁽²³⁾ Toimik nr V/20-1011/1.

Lahkuvate ja saabuvate reisijate koguarv	Reisijatasu lahkuva reisija kohta eurodes	Makstavate üldiste lennujaamatasude miinimumsumma eurodes
250 001 – 500 000	3,85	550 000,00
500 001 – 750 000	3,45	962 500,00
750 001 – 1 000 000	3,15	1 293 750,00
1 000 001 – 1 500 000	2,90	1 575 000,00
1 500 001 – 2 000 000	2,68	2 175 000,00
2 000 001 – 3 000 000	2,48	2 680 000,00
3 000 001 – 5 400 000	1 – 3 000 000 reisija puhul 2,48 3 000 001 – 5 400 000 reisija puhul 2,24	ei kohaldata
5 400 001 – 10 000 000	1 – 3 000 000 reisija puhul 2,48 3 000 001 – 5 400 000 reisija puhul 2,24 5 400 001 – 10 000 000 reisija puhul 2,21	ei kohaldata
Üle 10 000 000	1 – 3 000 000 reisija puhul 2,48 3 000 001 – 5 400 000 reisija puhul 2,24 5 400 001 – 10 000 000 reisija puhul 2,21 Reisija puhul 2,19	ei kohaldata

(87) Tabelis 15 on näidatud, kui suurt turundustoetust võib lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele anda.

Tabel 15

Turundustoetus

Lahkuvate reisijate koguarv	Frankfurt Hahni lennujaamast teenindatavate sihtkohtade minimaalne arv ja lendude minimaalne sagedus	Turundustoetus eurodes
5 000 – 100 000	[...]	[...]
100 001 – 250 000	[...]	[...]
250 001 – 500 000	[...]	[...]
500 001 – 750 000	[...]	[...]
750 001 – 1 000 000	[...]	[...]

- (88) Peale selle on turundustoetuse andmist reguleeritud eraldi dokumendiga, mis on kättesaadav Frankfurt Hahni veebisaidil. Ühekordset turundustoetust antakse järgmistel tingimustel:
- i) õigus toetusele on lendude puhul sihtkohtadesse, mida ei ole viimase 24 kuu jooksul Frankfurt Hahni lennujaamast teenindatud;
 - ii) maksimaalne toetus on 33,3 % uue sihtkoha tõendatud turunduskuludest;
 - iii) lennuettevõtja peab tõendama asjakohaste tõendavate dokumentide abil uue sihtkoha keskmise tähtaja jooksul saavutatavat kasumlikkust;
 - iv) FFHG võib nõuda turundustoetuse tagasimaksmist, kui lennuettevõtja ei täida seoses uue sihtkohaga oma kohustusi.

3.3. MEETMED, MIS JÄÄVAD VÄLJAPOOLE 2008. AASTA MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE KOHALDAMISALA (12. MEEDE)

- (89) Saksamaa kohustus süstima FFHG laenude refinantseerimiseks FFHG omakapitali [...] eurot.
- (90) Nende vahenditega refinantseeriti taristumeetmed, mille võtmise olid avalik-õiguslikud asutused enne 31. detsembrit 2012 lõplikult ära otsustanud, kuid mis ei olnud hõlmatud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute, kapitali suurendamise ega muude toetustega.

4. MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED JA ESIALGNE HINNANG

4.1. FFHG-LE ANTUD VÕIMALIK RIIGIABI

4.1.1. 1. MEEDE: KASUMI JA KAHJUMI ÜLEKANDMISE 2001. AASTA LEPING

- (91) Seoses kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepinguga leidis Saksamaa 2008. aasta menetluse algatamise otsuses, et iga-aastase kahjumi võttis enda kanda Fraport, kes on riigi enamusosalusega äriühing. Seepärast oli komisjoni meelest vajalik uurida, kas Saksamaad on võimalik pidada seotuks kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu sõlmimisega.
- (92) Euroopa Kohus on sedastanud Stardust Marine'i kohtuotsuses, ⁽²⁴⁾ et sellise eraõigusliku ettevõtja ressursid, kelle aktsiad kuuluvad suuremas osas riigile, kujutavad endast riigi ressursse. Komisjon leidis, et lepingu sõlmimist tuli samuti pidada seostatavaks riigiga, sest riigiasutuste nõudeid arvesse võtmata oleks seda olnud võimatu sõlmida.
- (93) Vastupidiselt Saksamaa väidetele kahtles komisjon, kas turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks sõlminud sellise lepingu, kuna leping tundus andvat FFHG-le selgelt eelise, vabastades FFHG finantskoormusest, mida tal oleks tulnud muidu kanda.
- (94) Samuti leidis komisjon, et asjaomane meede oli valikuline, sest kaeti vaid FFHG kahjum, ja et see kahjustas või ähvardas kahjustada konkurentsi lennujaamakäitajate turul ning mõjutas liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (95) Seega asus komisjon esialgsele seisukohale, et vaatlusalune meede võib kujutada endast tegevusabina antud riigiabi.
- (96) Kuna Saksamaa ei esitanud ühtki tõendit ega väitnud, et sellist tegevusabi võib pidada vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c või 2005. aasta lennundussuuniste valguses siseturuga kokkusobivaks, kahtles komisjon tõsiselt, kas kõnealust abi saab pidada siseturuga kokkusobivaks.

⁽²⁴⁾ Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsuse Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (Stardust Marine'i kohtuotsus) (EKL 2002, lk I-4397, punktid 51 jj).

4.1.2. 2. MEEDE: KAPITALI SUURENDAMINE 2001. AASTAL

- (97) Komisjon leidis 2008. aasta menetluse algatamise otsuses, et Fraport ja Rheinland-Pfalzi liidumaa olid suurendanud FFHG kapitali 27 miljoni euro võrra, andes vastavalt 19,7 ja 7,3 miljonit eurot. Seoses abi olemasoluga juhtis komisjon tähelepanu asjaolule, et nii Fraporti kui ka Rheinland-Pfalzi liidumaa ressursid kujutavad endast vastavalt Stardust Marine'i kohtuotsuses kehtestatud kriteeriumidele riigi ressursse ⁽²⁵⁾. Peale selle asus komisjon esialgsele seisukohale, et Fraporti otsused on tõenäoliselt samuti seostatavad riigiga.
- (98) Lisaks märkis komisjon, et ta ei ole veendunud, et kapitali suurendamisel oli täidetud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium. Komisjon on põhimõtteliselt nõus, et ühe või mitme sõltumatu auditifirma hinnanguga võib tõendada, et tehing on toimunud turuväärtusega ⁽²⁶⁾. Ent komisjon siiski kahtles, kas aruandest, mille esitas Fraporti nimel PricewaterhouseCoopers, piisas välistamiseks eelise olemasolu.
- (99) Kahtlused olid tingitud sellest, et PricewaterhouseCoopers oli hinnanud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist vaid kvalitatiivselt ja ei olnud käsitlenud Fraporti taandumisega kaasnevaid kulusid. Samuti ei olnud aruandes mõõdetud ega üksikasjalikult selgitatud BCG ja Fraporti strateegiasakonna kindlaks tehtud suuri riske ning selles piirduti üldjuhul Fraporti hindamisega, vaatlemata seda, kas Rheinland-Pfalzi liidumaa toimis kui turumajanduse tingimustes tegutsev investor. Neil põhjustel ei saanud komisjon välistada, et kapitali suurendamisega anti FFHG-le eelis.
- (100) Samuti järeldas komisjon, et meede oli valikuline, sest kapitali suurendamine 2001. aastal puudutas vaid FFHGd, ning see kahjustas või ähvardas kahjustada konkurentsi lennujaamakäitajate turul ning mõjutas liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (101) Seepärast asus komisjon esialgsele seisukohale, et vaatlusalune meede võib kujutada endast investeerimisabina antud riigiabi, ning kahtles selle kokkusobivuses siseturuga, eelkõige silmas pidades ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c ja 2005. aasta lennundussuunisteid.

4.1.3. 3. MEEDE: KAPITALI SUURENDAMINE 2004. AASTAL

- (102) Kapitali teise suurendamise kohta märkis komisjon, et FFHG olemasolevad aktsionärid suurendasid 2004. aastal FFHG põhikirjajärgset kapitali 10,75 miljoni euro võrra, millest 10,21 miljonit eurot andis Fraport ja 0,54 miljonit eurot Rheinland-Pfalzi liidumaa. Lisaks liitus Hessen liidumaa kui uus aktsionär, andes omalt poolt veel 8,75 miljonit eurot. Peale selle kohustusid nii Rheinland-Pfalzi liidumaa kui ka Hessen liidumaa maksma kapitali-reservina kumbki 11,25 miljonit eurot.
- (103) Komisjon kasutas selle kapitali suurendamise puhul abi olemasolu küsimuses *mutatis mutandis* sama arutluskäiku kui seoses kapitali suurendamisega 2001. aastal (vt punkt 4.1.2) ja väljendas samu kahtlusi seoses meetme kokkusobivusega siseturuga.

4.1.4. 4. MEEDE: KASUMI JA KAHJUMI ÜLEKANDMISE 2004. AASTA LEPING

- (104) 2008. aasta menetluse algatamise otsuse kohaselt võttis Fraport kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu alusel üle FFHG kahjumi kogusummas vähemalt [...] miljonit eurot. Komisjon kasutas *mutatis mutandis* sama arutluskäiku kui kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu puhul (vt põhjendus 91 jj). Mis puudutab PricewaterhouseCoopersi esitatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevat hinnangut, siis komisjon kahtles selle hinnangu usaldusväärsuses, kuna see oli suuresti kvalitatiivne. Seega leidis komisjon, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping kujutab endast tegevusabi, ning väljendas kahtlust seoses selle kokkusobivusega siseturuga, eeskätt arvesse võttes 2005. aasta lennundussuunisteid.

⁽²⁵⁾ Stardust Marine'i kohtuotsuse punkt 51 jj.

⁽²⁶⁾ Vt riigiabi tunnuseid avaliku sektori maa- ja hoonemüügitehingutes käsitleva komisjoni teatise II jao punkt 2.

4.1.5. 5. MEEDE: FFHG-LE TURVAKONTROLI TEGEMISE EEST HÜVITISE MAKSMINE

- (105) Komisjon märkis 2008. aasta menetluse algatamise otsuses, et lennujaama julgestusteenused ei ole laadilt majanduslikud ning nende suhtes ei kohaldata riigiabieeskirju ⁽²⁷⁾.
- (106) Seejärel täheldas komisjon, et PricewaterhouseCoopers tundus viitavat oma majandusanalüüsis sellele, et Rheinland-Pfalzi liidumaa maksis FFHG-le turvakontrolli tegemise eest ülemäärast hüvitist. Sellega seoses juhtis komisjon tähelepanu asjaolule, et eelist rahastati riigi ressurssidest ning see võis kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust. Seega leidis komisjon, et ülemäärase hüvitise maksmine kujutas endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (107) Hinnates selle tegevusabi kokkusobivust siseturuga, kasutas komisjon *mutatis mutandis* sama arutluskäiku kui kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu puhul (vt põhjendus 95 jj). Teine õiguslik alus, mida võis seoses kokkusobivusega siseturuga vaadelda, oli ELi toimimise lepingu artikli 106 lõige 2. Saksamaa aga ei esitanud mingit teavet selle kohta, et FFHG-le oleks määratud avaliku teenuse osutamise kohustus. Seepärast ei leidnud komisjon ühtki õiguslikku alust, mille põhjal kuulutada julgestustasust tulenev ülemäärase hüvitise maksmine siseturuga kokkusobivaks.

4.1.6. 6. MEEDE: RHEINLAND-PFALZI LIIDUMAA OTSETOETUSED

- (108) Komisjon märkis oma 2008. aasta menetluse algatamise otsuses, et aastatel 2001–2004 antud otsetoetused tunduvad olevat antud läbimõtlemta, riigi ressurssidest (Rheinland-Pfalzi liidumaa üldeelarvest) ja valikuliselt (ainult FFHG-le). Komisjon leidis, et need toetused võivad kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust. Seepärast asus komisjon esialgsele seisukohale, et kõnealused toetused kujutasid endast investeerimisabina antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (109) Samuti kahtles komisjon abi kokkusobivuses siseturuga, eelkõige silmas pidades ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c ja 2005. aasta lennundussuuniseid.

4.2. VÕIMALIK RIIGIABI, MIDA FFHG ANDIS RYANAIRILE JA KÕIKIDELE TEISTELE REISIJAJD VEDAVATELE LENNUETTEVÕTJATELE

4.2.1. 7. MEEDE: 1999. AASTA RYANAIRI LEPING

- (110) 1999. aasta Ryanairi lepingu kohta märkis komisjon 2008. aasta menetluse algatamise otsuses üldiselt, et tasude vähendamine või tasude vähendamise süsteem, millega võimaldatakse konkreetsele ettevõtjale sooduskohtlemine, kuulub tõenäoliselt ELi toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisalasse.
- (111) Komisjon leidis, et kuna FFHG on riigi enamusosalusega äriühing, kujutavad FFHG ressursid endast riigi ressursse. Komisjon märkis seoses 1999. aasta Ryanairi lepinguga, et ehkki järelevalvenõukogu ei hääletanud selle lepingu üle, ei võtnud ta ka vastu ühtki ettepanekut ega astunud ühtki sammu, millest oleks võinud oletada, et ta oli selle vastu. Seepärast ei leidunud komisjon sõnul ühtki märki, mis oleks võimaldanud järeldada, et 1999. aasta Ryanairi leping ei olnud seostatav riigiga.
- (112) Lisaks kahtles komisjon, kas turumajanduse tingimustes tegutsev erainvestor oleks sõlminud 1999. aasta Ryanairi lepingu. Komisjon märkis sellega seoses, et tasud, mille FFHG oli Ryanairile kehtestanud, ei katnud FFHG kulusid täielikult, ja seepärast tundus, et nendega oli antud Ryanairile eelis.

⁽²⁷⁾ 2005. aasta lennundussuuniste punkt 33.

- (113) Komisjon juhtis tähelepanu ka sellele, et Saksamaale esitatud hinnangus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise kohta ei olnud arvesse võetud uue terminali kulusid, mille suurus oli ligikaudu [...] miljonit eurot. Kõigepealt lükkas komisjon tagasi Saksamaa väite, et 1999. aastal vajas Frankfurt Hahni lennujaam nagunii uut reiserminali ning et läbilaskevõime 1,25 miljonit reisijat aastas oli märksa suurem kui see reisijate hulk, mida oli oodata Ryanairilt, kes oli 1999. aastal Frankfurt Hahni lennujaamas ainuke suur reisijaid vedav lennuettevõtja. Neil põhjustel tekkis komisjonil kahtlusi seoses Saksamaa esitatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitleva hinnanguga.
- (114) Komisjon leidis ka, et 1999. aasta Ryanairi leping oli valikuline ja konkreetne meede, kuna selliseid tingimusi pakuti läbirääkimistel FFHGga vaid Ryanairile, ning et asjaomane meede kahjustas või ähvardas kahjustada konkurentsi lennuettevõtjate turul ja mõjutas liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (115) Seepärast asus komisjon esialgu seisukohale, et kuna ilmnes, et 1999. aasta Ryanairi lepingu puhul ei olnud täidetud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium, ja kuna kõnealune leping oli seostatav riigiga, kujutab see endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks ei leidnud komisjon ühtki õiguslikku alust, mille põhjal kuulutada selline lennuettevõtjale antav pidev tegevusabi siseturuga kokkusobivaks.

4.2.2. 8. MEEDE: 2001. AASTA TASUMÄÄRAD

- (116) 2008. aasta menetluse algatamise otsuses analüüsis komisjon ka seda, kas 2001. aasta tasumäärad võivad kujutada endast Ryanairile riigiabi andmist. Komisjon leidis ses suhtes, et kuna tegemist on äriühingutega, milles avalik-õiguslikel asutustel on enamusosalus, on FFHG ja Fraporti ressursid riigi ressursid ja nende tegevus on seostatav riigiga.
- (117) Komisjon kahtles, kas 2001. aasta tasumäärad olid kindlaks määratud viisil, mis võimaldas käitada lennujaama kasumlikult, kui võrd Saksamaa ei olnud esitanud nende tasumääradega seoses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevat hinnangut. Kuna tundus, et Ryanair oli aastatel 2001–2003 ainus lennujaama kasutatav reisijaid vedav lennuettevõtja, ja kuna Ryanair teenindas kuni 2006. aastani enam kui 95 % reisijatest, kasutati võrdlusalusena tulemusi, mis olid saadud, hinnates turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist seoses 2002. aasta Ryanairi lepinguga, mis põhines 2001. aasta tasumääradel ja millega kehtestati täiendav turundustoetus. Esitatud teabe põhjal komisjon kahtles, kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium oli 2001. aasta tasumäärade puhul täidetud.
- (118) Komisjon leidis, et meede oli valikuline, sest 2001. aasta tasumääradest said kasu üksnes Frankfurt Hahni lennujaama kasutanud lennuettevõtjad, ning see kahjustas või ähvardas kahjustada konkurentsi ja mõjutas liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (119) Seepärast asus komisjon seoses 2001. aasta tasumääradega esialgsele seisukohale, et meede võib kujutada endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks ei leidnud komisjon ühtki õiguslikku alust, mille põhjal kuulutada selline lennuettevõtjale antav pidev tegevusabi siseturuga kokkusobivaks.

4.2.3. 9. MEEDE: 2002. AASTA RYANAIRI LEPING

- (120) Riigi ressursside küsimuses kasutas komisjoni *mutatis mutandis* sama arutluskäiku kui 1999. aasta Ryanairi lepingu puhul, mida on käsitletud punktis 4.2.1 (põhjendus 110 jj). Mis puudutab meetme seostatavust riigiga, siis 2002. aasta Ryanairi lepingu kiitis ametlikult heaks FFHG järelevalvenõukogu, mis koosneb valdavalt avalik-õiguslike asutuste nimetatud liikmetest. Seetõttu asus komisjon esialgsele seisukohale, et 2002. aasta Ryanairi leping on seostatav Saksamaaga.
- (121) Lisaks kahtles komisjon, kas turumajanduse tingimustes tegutsev erainvestor oleks sõlminud 2002. aasta Ryanairi lepingu. Komisjonile tekitasid kahtlusi Saksamaa esitatud arvutused. Peale selle oli komisjonil kahtlusi seoses kuluarvestusega, kuna kulud, mille Saksamaa seoses lennujaama üldise taristu ja üldise haldamisega esitas, olid pigem piirkulud kui keskmised kulud. Samuti külmutati lennujaamatasude tase 30. aprillini 2004 ja pärast seda pidi seda kohandatama vastavalt Saksamaa tarbijahinnaindeksile vaid siis, kui kõnealune indeks oleks tõusnud võrreldes eelneva aastaga rohkem kui [...] %.

- (122) Seoses valikulisuse, konkurentsi kahjustamise ja kaubandusele avalduva mõjuga kasutas komisjon *mutatis mutandis* sama arutluskäiku kui 1999. aasta Ryanairi lepingu puhul, mida on käsitletud punktis 4.2.1 (põhjendus 110 jj).
- (123) Seepärast asus komisjon esialgsele seisukohale, et 2002. aasta Ryanairi leping võib kujutada endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks ei leidnud komisjon ühtki õiguslikku alust, mille põhjal kuulutada selline lennuettevõtjale antav pidev tegevusabi siseturuga kokkusobivaks.

4.2.4. 10. MEEDE: 2005. AASTA RYANAIRI LEPING

- (124) Riigi ressursside küsimuses kasutas komisjon *mutatis mutandis* sama arutluskäiku kui 1999. aasta Ryanairi lepingu puhul, mida on käsitletud punktis 4.2.1 (põhjendus 110 jj). Seoses majandusliku eelise olemasoluga väljendas komisjon kahtlust Saksamaa esitatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitleva hinnangu suhtes, kuna arvutuste kontrollimiseks ei olnud piisavalt teavet ning kuna selles ei olnud mingil moel arvesse võetud ega seostatud Ryanairiga reisijate arvu kasvust tingitud investeeringuid.
- (125) Lisaks märkis komisjon, et ehkki 2005. aasta Ryanairi leping erines 1999. ja 2002. aasta Ryanairi lepingust selle poolest, et sellega kehtestati omamoodi karistuste süsteem, juhuks kui Ryanair ei taga lepingus kindlaksmääratud reisijate arvu, kahtles komisjon, kas need karistused olid tõhusad.
- (126) Seoses valikulisuse, konkurentsi kahjustamise ja kaubandusele avalduva mõjuga kasutas komisjon *mutatis mutandis* sama arutluskäiku kui 1999. aasta Ryanairi lepingu puhul, mida on käsitletud punktis 4.2.1 (põhjendus 110 jj).
- (127) Komisjon järeldas, et 2005. aasta Ryanairi leping kujutab endast samuti riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Komisjon ei leidnud ühtki õiguslikku alust, mille põhjal kuulutada selline lennuettevõtjale antav pidev tegevusabi siseturuga kokkusobivaks.

4.2.5. 11. MEEDE: 2006. AASTA TASUMÄÄRAD

- (128) 2006. aasta tasumäärade kohta oli Saksamaa esitanud komisjonile turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitleva hinnangu vormis vaid osalise majandusliku põhjenduse. Komisjon märkis oma 2008. aasta menetluse algatamise otsuses, et puuduliku teabe tõttu ei saanud ta kontrollida, kas mastaabisääst õigustas – nagu väitis Saksamaa – reisijatasude diferentseerimist. Peale selle jäi 2006. aasta tasumäärade kohta esitatud majanduslike põhjenduste puhul lahtiseks mitu küsimust, näiteks millised kulud olid hõlmatud kulude katmise kokkuleppega ja miks tasumäärade majanduslikus põhjenduses ei olnud käsitletud turundustoetust.
- (129) Komisjon leidis, et meede oli valikuline, sest 2006. aasta tasumääradest said kasu üksnes Frankfurt Hahni lennujaama kasutanud lennuettevõtjad, ning et asjaomane meede kahjustas või ähvardas kahjustada konkurentsi ja kahjustas liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (130) Seepärast asus komisjon seoses 2006. aasta tasumääradega esialgsele seisukohale, et meede võib kujutada endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks ei leidnud komisjon ühtki õiguslikku alust, mille põhjal kuulutada selline lennuettevõtjale antav pidev tegevusabi siseturuga kokkusobivaks.

5. SAKSAMAA MÄRKUSED

- (131) Saksamaa esitas menetluse käigus ulatuslikud tähelepanekud ja majandusliku analüüsi.

5.1. ÜLDISED TÄHELEPANEKUD

- (132) Oma märkustes esitas Saksamaa esmalt mõned üldised taustamärkused Frankfurt Hahni lennujaama kohta. Saksamaa väitis, et Frankfurt Hahni lennujaamast pidi saama selle ümberehitamise hetkest kasumlik eraettevõtte. Seega tegi Fraport strateegilise otsuse liituda, pidades silmas lennujaama pikaajalist kasumlikkust. Oma

odavlennuettevõtjatele keskenduva ärimudeli, oluliselt lihtsustatud taristu ja väikeste kapitalikuludega on Frankfurt Hahni lennujaam olnud Saksamaa sõnul Euroopas teerajaja. Samas väitis Saksamaa, et sellise taristuprojekti puhul kulub positiivsete tegevustulemuste saavutamiseks ligikaudu 20 aastat. Saksamaa märkis, et Frankfurt Hahni lennujaam saavutas positiivse intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelse kasumi esimest korda 2006. aastal, seega juba kaheksa aastat pärast turuletulekut, mis tõestab lennujaama majanduslikku elujõulisust. Saksamaa väitel oli Frankfurt Hahni lennujaam Saksamaa kõige kiiremini kasvav lennujaam.

- (133) Veel on Saksamaa arvamusel, et Frankfurt Hahni lennujaamaga seotud meetmed võeti üksnes vastavalt turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele. Saksamaa väitis, et kui sama suur ja võrreldavas olukorras olev eraettevõtja oleks samuti ette võtnud kaubanduslikul loogikal põhineva rahastamise, välistaks see igasuguse eelise. Saksamaa väitel peaks komisjon hindama vaid seda, kas vastavat meetet on võimalik ärilisest seisukohast kaitsta, mitte seda, kas see kujuneb ilma põhjendatud kahtluseta edukaks. Samuti viitas Saksamaa avaliku ja erasektori ettevõtjate võrdsuse põhimõttele, mille kohaselt vahendeid, mida riik pakub ettevõtjale vastavalt turutingimustele, ei loeta riigiabiks. Kokkuvõttes võeti Saksamaa sõnul Frankfurt Hahni lennujaama puhul kõik meetmed kooskõlas turutingimustega, mida tõendavad Saksamaa esitatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevad hinnangud. Seejärel täpsustas Saksamaa neid üldisi märkusi seoses 2008. aasta menetluse algatamise otsuses hinnatud vastavate meetmetega.

5.2. FFHG-LE ANTUD VÄIDETAV RIIGIABI

5.2.1. 1. MEEDE: KASUMI JA KAHJUMI ÜLEKANDMISE 2001. AASTA LEPING

- (134) Saksamaa väitis, et riigiabieeskirjad ei ole kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu suhtes kohaldatavad, kuna kõnealune leping sõlmiti 1999. aasta augustis, st enne Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2002. aasta otsust *Aéroports de Paris* kohtuasjas ⁽²⁸⁾. Saksamaa sõnul muutus esimeses astmes tehtud Üldkohtu otsus lõplikuks alles pärast Euroopa Kohtu otsuse tegemist ja alles pärast selgitamist, et lennujaamu käsitatakse ettevõtjatena, mistõttu kuuluvad nad riigiabieeskirjade kohaldamisalasse. Seda käsitlusviisi kinnitati hiljem Leipzig/Halle kohtuotsuses ⁽²⁹⁾.
- (135) Lisaks väitis Saksamaa, et mingeid riigi ressursse ei kasutatud. Saksamaa selgitusel ei koormanud Fraportit üle võetud kahjum riigieelarvet. Peale selle nentis Saksamaa, et Fraportit tehtud otsused ei olnud seostatavad Saksamaaga, sest avalik-õiguslikel aktsionäridel ei olnud määravat mõju. Sellega seoses rõhutas Saksamaa, et iga üksikjuhtumi puhul tuleb kontrollida, kas ettevõtja ressursid olid ka tegelikult riigi kontrolli all. Saksamaa sõnul ei piisa asjaolust, et enamik aktsionäridest olid avalik-õiguslikud aktsionärid, eeldamaks, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping hõlmas riigi ressursse.
- (136) Saksamaa väitel ei saa aktsionärid määrata Saksa aktsiaseltsi (*Aktiengesellschaft*), nagu Fraport, juhatuse käitumist. Saksamaa sõnul on Fraport börsil noteeritud sõltumatu aktsiaselts ja piirkondlikel avalik-õiguslikel asutustel ei ole tema vahendite üle pidevat kontrolli. Saksamaa selgitas, et Saksa aktsiaseltside seaduse (*Aktiengesetz*) paragrahvi 76 kohaselt on juhatusel ulatuslik aktsionäridest sõltumatu otsustusõigus. Saksamaa väitis, et Euroopa Kohus on *Stadtwerke Brixen AG* ⁽³⁰⁾ ja *Carbotermo* ⁽³¹⁾ kohtuasjades juba tunnistanud Saksa noteeritud ettevõtte laadi ja sellise ettevõtte juhatuse märkimisväärset sõltumatust oma aktsionäridest. Seega ei saanud avalik-õiguslikud asutused kontrollida Fraportit igapäevast äritegevust.
- (137) Sellega seoses selgitas Saksamaa, et Fraport ei olnud mingil moel lõimitud avaliku halduse struktuuridesse, et Fraport ei pidanud Saksa riigile oma tegevusest aru andma ja et Fraport ei olnud ühelgi viisil allutatud riigi

⁽²⁸⁾ Otsus kohtuasjas T-128/98: *Aéroports de Paris* vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 2000, lk II-3929), mida on kinnitatud otsusega kohtuasjas C-82/01 P: *Aéroports de Paris* vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 2002, lk I-9297).

⁽²⁹⁾ Otsus liidetud kohtuasjades T-443/08 ja T-455/08: *Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig-Halle GmbH* vs. Euroopa Komisjon (edaspidi „*Leipzig/Halle* kohtuotsus“) (EKL 2011, lk II-1311, eelkõige punktid 93–94), mida kinnitab otsus kohtuasjas C-288/11 P: *Mitteldeutsche Flughafen ja Flughafen Leipzig/Halle* vs. Euroopa Komisjon (2012, veel avaldamata).

⁽³⁰⁾ Otsus kohtuasjas C-458/03: *Stadtwerke Brixen AG* (EKL 2005, lk I-08585, punkt 67).

⁽³¹⁾ Otsus kohtuasjas C-340/04: *Carbotermo* (EKL 2006, lk I-04137, punkt 36 jj).

haldusasutustele. Ehkki Saksamaa tunnistas, et avalik-õiguslikud aktsionärid osalesid otsuste tegemises aktsionäride üldkoosolekul, kus langetati otsus kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu kohta, ei tähendanud see Saksamaa väitel seda, et avalik-õiguslikud aktsionärid oleksid teinud midagi enam kui kasutanud õigusi ja täitnud kohustusi, mis olid neile kui aktsionäridele ette nähtud seadusega.

- (138) Lisaks väitis Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepinguga ei antud FFHG-le mingit eelist. Saksamaa viitas sellega seoses PricewaterhouseCoopersi koostatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevale hinnangule, kus leiti, et iga turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks samuti sõlminud selle lepingu. Lisaks väitis Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu riskid ja kasutegurid olid ühtlaselt jaotunud ning et leping oli mõistlik ka maksuõiguse seisukohast. Kokkuvõttes kirjeldas Saksamaa kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingut kui täiesti tavalist meetet, millega rakendada kontsernis üldist või valdkondlikku struktuuripoliitikat.

5.2.2. 2. MEEDE: KAPITALI SUURENDAMINE 2001. AASTAL

- (139) Saksamaa selgituste kohaselt oli kapitali suurendamine 2001. aastal vajalik, sest taristusse tehtavate investeeringute rahastamine välisvahenditest oleks pingestanud lühikeses plaanis liigselt FFHG aastatulemusi.
- (140) Saksamaa väitis, et FFHG järelevalvenõukogu tegi kapitali suurendamise otsuse 14. detsembril 2001 ja et see tõi kaasa FFHG põhikirja muutmise 9. jaanuaril 2002. Seepärast vaidles Saksamaa vastu riigiabi eeskirjade kohaldamisele kõnealuse meetme suhtes ja viitas siinkohal ühtlasi oma arutluskäigule, mis oli seotud kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepinguga (vt põhjendus 134).
- (141) Peale selle väitis Saksamaa, et Fraporti investeeritud vahendid (27 miljonist eurost 19,7 miljonit eurot) ei olnud riigi ressursid, kuna riigil puudus Fraporti üle kontroll. Saksamaa viitas oma riigiressursse käsitlevale arutluskäigule, mis oli seotud kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepinguga (vt põhjendus 136). Lisaks märkis Saksamaa, et ka kapitali suurendamist ei saa seostada Saksamaaga, ning viitas oma selgitustele, mis käsitlevad kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu seostatavust riigiga (vt põhjendus 134). Saksamaa lisas, et asjaolu, et FFHG aktsionärid andsid kapitali suurendamisele 2001. aastal oma heakskiidu, ei saa olla otsustav tegur selle seostamisel riigiga. Saksamaa meelest tuleb seostada riigiga selle ettevõtja tegevust, kes andis võimaliku abi, mitte selle oma, kes abi sai. Kuna FFHG oli abi saav ettevõtja, ei muuda tema heakskiit kapitali suurendamisele abi andmist seostatavaks Saksamaaga. Saksamaa sõnul ei saanud ka Fraporti järelevalvenõukogu heakskiitu võtta kui märki seostatavusest riigiga, kuna sel ajal koosnes järelevalvenõukogu juba võrdselt kaasotsustamisõigusega tööandjate ja aktsionäride esindajatest, mis tähendas, et selles oli kümme tööandjate ja kümme aktsionäride esindajat.
- (142) Samuti väitis Saksamaa, et kapitali suurendamisega 2001. aastal ei antud FFHG-le mingit eelist. Fraport ja Rheinland-Pfalzi liidumaa olid toiminud nii, nagu oleks toiminud selles küsimuses iga turumajanduse tingimustes tegutsev investor.
- (143) Saksamaa ei olnud nõus kahtlustega, mis olid komisjonil tekkinud seoses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisega Fraporti otsuse puhul suurendada 2001. aastal kapitali. Saksamaa esitas kõik sisedokumendid, mida komisjon täiendavalt nõudis. Saksamaa sõnul põhines Fraporti 2001. aasta otsus suurendada kapitali lisaks hinnangul, mille oli andnud meetmele BCG, ja kahel Fraporti tellitud üldisel uuringul lennuliikluse arengu kohta. Saksamaa rõhutas, et Fraport oli suurendanud kapitali, kuna BCG hinnangus oli öeldud, et Frankfurt Hahni lennujaamas ei ole võimalik jõuda kasumisse ilma täiendavate ehitus- ja taristumeetmeteta. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel oli arvesse võetud kõiki neid dokumente.
- (144) Pärast seda, kui komisjon avaldas kahtlust seoses PricewaterhouseCoopersi korraldatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisega, esitas Saksamaa PricewaterhouseCoopersi teise, esimest hinnangut täiendava ja täpsustava hinnangu. Selles täpsustavas hinnangus jõutakse samale järeldusele kui esimeses hinnangus, nimelt et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium on täidetud. Saksamaa lükkas kõrval komisjoni kahtlused, et PricewaterhouseCoopers ei olnud hinnanud Fraporti taandumist ning et seepärast, teadmata taandumise kulusid, on võimatu kontrollida, kas Fraport oli toiminud kui turumajanduse

tingimustes tegutsev investor. Saksamaa väitis, et taandumise kulud ei oleks hinnangut muutnud. Peale selle märkis Saksamaa, et Fraport oli taandumist kaalunud, ent kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu tõttu ei oleks see olnud järgneval viiel aastal võimalik. Lisaks oli PricewaterhouseCoopersi hinnangust näha, et investeringul on Fraporti jaoks pikas plaanis positiivsed tulemused.

- (145) Pärast 2008. aasta menetluse algatamise otsust esitas Saksamaa hinnangu turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise kohta ka seoses Rheinland-Pfalzi liidumaa käitumisega ja tema otsusega osaleda FFHG kapitali suurendamises 7,3 miljoni euroga. Vastavalt sellele hinnangule, mille oli koostanud samuti PricewaterhouseCoopers, oli Rheinland-Pfalzi liidumaa toiminud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana, sest 2001. aastal otsustatud investeerimismeetmed oli vajalikud ja seepärast oli kapitali suurendamist võimalik ärilisest seisukohast kaitsta.

5.2.3. 3. MEEDE: KAPITALI SUURENDAMINE 2004. AASTAL

- (146) Saksamaa väitis, et riigabieeskirjad ei ole seoses kapitali suurendamisega 2004. aastal kohaldatavad ka pärast *Aéroports de Paris'* kohtuotsust. Saksamaa sõnul kehtisid tol ajal 1994. aasta lennundussuunised ja nende suuniste alusel ei olnud lennujaamades võetavad taristumeetmed riigabieeskirjade kohaldamise seisukohast olulised.
- (147) Saksamaa märkis, et erinevalt komisjoni kirjeldusest 2008. aasta menetluse algatamise otsuses lepitati 2004. aasta kapitali suurendamises kokku 30. märtsil 2005 ja see registreeriti äriregistris 19. mail 2005. Lisaks sai seda kapitali suurendamist käsitlev põhileping alguse 2002. aasta lepingust. Saksamaa selgitas, et selles lepingus nähti ette Frankfurt Maini lennujaama ja Frankfurt Hahni lennujaama vahelise lennujaamasüsteemi loomine nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 ⁽³²⁾ alusel. Saksamaa sõnul tuleb kapitali suurendamist 2004. aastal hinnata selle taustal.
- (148) Saksamaa märkis, et vastavalt PricewaterhouseCoopersi esitatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevale hinnangule, mida kinnitasid pärast 2008. aasta menetluse algatamise otsust esitatud täiendavad hinnangud, on Fraport, Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa seoses kapitali suurendamisega toiminud kõik 2004. aastal turumajanduse tingimustes tegutsevate investoritena. Fraportiga seotud arutluskäigus viitas Saksamaa oma põhjendustele, mis ta oli esitanud seoses kapitali suurendamisega 2001. aastal (vt põhjendus 140 jj). Saksamaa sõnul jõudis PricewaterhouseCoopers nii oma esimeses kui ka täiendavas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevas hinnangus järeldusele, et kapitali suurendamist 2004. aastal, nagu ka uue kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimist, tuli lugeda tollal Fraporti jaoks kasulikuks nii kvalitatiivselt kui ka kvantitatiivselt. See oli Saksamaa arvates põhjendatud PricewaterhouseCoopersi järeldusega, et Fraporti investeeritud kapitali tootlus investeerimisel FFHGsse oli suurem samaväärse alternatiivse kapitaliinvesteeringu tootlusest.
- (149) Rheinland-Pfalzi liidumaaga seoses juhtis Saksamaa tähelepanu PricewaterhouseCoopersi järeldusele, et ka liidumaa toimis turumajanduse tingimustes tegutseva investorina, kuna liidumaa investeeritud kapitali tootlus oli nagu Fraportigi puhul suurem samaväärse alternatiivse investeeringu tootlusest.
- (150) Hesseni liidumaa käitumise kohta väitis Saksamaa, et Frankfurt Maini lennujaama piiratud kasvuvõimalused, mis olid tingitud muu hulgas öisest lennukeelust, muutsid Frankfurt Hahni lennujaama edasiarendamise Hesseni liidumaa silmis vajalikuks. Vastasel juhul tulnuks Frankfurt Maini lennujaamal silmitsi seista tõsiste majanduslike tagajärgedega. Saksamaa märkis, et see arendamine oli vajalik selleks, et ulatuslikult ära kasutada olemasolevaid kasvuvõimalusi seoses Frankfurt Hahni ööpäevaringse tegevusloa ning Frankfurt Maini lennujaama ja Frankfurt Hahni lennujaama vahelise kavandatud lennujaamasüsteemiga. Nii oli Hesseni liidumaa osalemine kapitali suurendamises Saksamaa sõnul vältimatu.

5.2.4. 4. MEEDE: KASUMI JA KAHJUMI ÜLEKANDMISE 2004. AASTA LEPING

- (151) Saksamaa väitis, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingut saab vaadelda üksnes arvesse võttes kapitali suurendamist ja muudatusi aktsionäride struktuuris 2004. aastal, eriti kuna Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa jagasid kuni 2014. aastani kehtiva Fraporti ja FFHG vahelise kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu sõlmimisel FFHG aktsiad ümber.

⁽³²⁾ Nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (ELT L 240, 24.8.1992, lk 8).

- (152) Saksamaa viitas oma põhjendustele, mis ta oli esitanud seoses kapitali suurendamisega 2004. aastal, ning väitis, et riigiabieeskirjad ei ole kohaldatavad ka kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu suhtes (vt põhjendus 146 jj).
- (153) Seoses riigi ressursside kaasamisega viitas Saksamaa oma selgitustele kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu kohta (vt põhjendus 134 jj). Seega on Saksamaa arvamusel, et Fraporti ressursid ei olnud riigi ressursid, sest Fraport ei olnud riigi kontrolli all.
- (154) Saksamaa väitis ka seda, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu sõlmimist käsitleva otsuse heakskiitmiseks oli vaja 75 % hääletenamust, samal ajal kui avalik-õiguslikele aktsionäridele kuulus vaid ligikaudu 70 % aktsiatest, mistõttu ei saanud nad tegelikult Fraporti otsuseid kontrollida. Pealegi oli ülejäänud 30 % Fraporti aktsiatest hajutatud osalused. Hääletusel andis oma poolthääle 99,992 %, nii et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu poolt hääletasid ka turumajanduse tingimustes tegutsevad investorid.
- (155) Mis puudutab majandusliku eelise olemasolu, siis Saksamaa viitas taas kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu kohta esitatud selgitustele (vt põhjendus 137), mille kohaselt kasumi ja kahjumi jagamine on ühes äriühingute kontsernis täiesti tavaline meede. Pealegi oleks PricewaterhouseCoopersi arvates teinud sama otsuse sõlmida kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping iga turumajanduse tingimustes tegutsev investor, sest tol hetkel oli oodata alates 2008./2009. aastast kasumit. Veel täheldas Saksamaa, et komisjoni väljendatud kahtlusi aluseks võttes hindas PricewaterhouseCoopers neid meetmeid täiendava hindamise raames kvalitatiivseid arvutusi tehes uuesti ja jõudis samale järeldusele.
- (156) Edasi nentis Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping oli eeltingimus kapitali suurendamiseks 2004. aastal, ning võttes arvesse alates 2008./2009. aastast eeldatud positiivset arengut, oli Fraporti huvides sõlmida kõnealune 2004. aasta leping vähemalt viieks aastaks. Samuti selgitas Saksamaa, et Fraportil oleks lubatud võtta endale kuni vähemalt 31. detsembrini 2024 kogu FFHG kasum, samal ajal kui vastupidise stsenaariumi korral oleks tal olnud õigus leping 31. detsembriks 2010 tühistada. Seepärast väitis Saksamaa, et Fraportil oleks olnud võimalus lepingust täit kasu saada ja juhtida FFHG igapäevast äritegevust, omades vaid 65 % ettevõtja aktsiatest. Peale selle kinnitas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist Saksamaa meelest asjaolu, et otsuse kiitsid heaks ka erainvestorid, kes moodustasid tollal Fraporti aktsionäridest 30 %.

5.2.5. 5. MEEDE: FFHG-LE TURVAKONTROLI TEGEMISE EEST HÜVITISE MAKSMINE

- (157) Selle kohta teatas Saksamaa, et meede ei hõlmanud mingeid riigi ressursse. Saksamaa viitas Euroopa Kohtu otsusele Preussen-Elektra kohtuasjas⁽³³⁾ ja väitis, et riigiabi saab esineda vaid juhul, kui maksed teeb riigi määratud või asutatud avaliku või erasektori organ. Veel selgitas Saksamaa, et lennuettevõtjad maksid turvakontrolli eest kehtestatud tasud Rheinland-Pfalzi liidumaale ja liidumaa üksnes edastas need FFHG-le hüvitisena turvakontrolli eest, mida FFHG liidumaa nimel tegi. Seega ei muutunud kõnealused tasud Saksamaa sõnul kunagi liidu vahendite osaks.
- (158) Saksamaa selgitas, et lennuohutusseaduse (*Luftsicherheitsgesetz*) paragrahvi 5 kohaselt on riigi ülesanne kontrollida reisijaid ja nende pagasit, et kaitsta lennuliiklust terrorirünnakute eest. Edasi kinnitas Saksamaa, et riigiasutused nõuavad selle eest lennuettevõtjatelt tasu reisija kohta. Saksamaa väitis, et julgestustasu suurus sõltub lennujaama konkreetsetest asjaoludest ja jääb vahemikku 2–10 eurot reisija kohta. Frankfurt Hahni lennujaamas on see tasu 4,35 eurot ja on seega võrreldes teiste lennujaamadega asjakohane.
- (159) Avalik-õiguslikud asutused võivad delegeerida selle turvakontrolli tegemise ülesande ka lennujaama käitajale, nagu tehti käesoleva juhtumi puhul, kus julgestuskontrolli teostas FFHG, kes omakorda usaldas selle ülesande välisele turvafirmale.

⁽³³⁾ Otsus kohtuasjas C-379/98: Preussen-Elektra (EKL 2001, lk I-02099, punkt 58).

- (160) Peale selle väitis Saksamaa, et julgestuskontroll on avalik ülesanne ega ole majandustegevus.
- (161) Saksamaa jagab selles küsimuses komisjoni arvamust, et FFHG osutatud teenuste eest ei tohiks maksta ülemäärast hüvitist. Saksamaa siiski rõhutas, et FFHG-le ülemäärast hüvitist ei makstud, sest FFHG pidi kandma kõik julgestuskontrolliga kaasnevad kulud.

5.2.6. 6. MEEDE: RHEINLAND-PFALZI LIIDUMAA OTSETOETUSED

- (162) Saksamaa selgitas, et Rheinland-Pfalzi liidumaa tegi aastatel 2001–2004 FFHG-le järgmised maksed. Esiteks toetas Rheinland-Pfalzi liidumaa FFHGd teatavate taristuinvesteeringute tegemisel ja andis selleks FFHG-le 2001. aastal [...] eurot. Saksamaa sõnul põhinesid need toetused otsustel, mis olid tehtud juba 1999. ja 2000. aastal. Saksamaa väitis, et ajal, mil need otsused tehti, ei kohaldatud lennujaamade kui ettevõtjate suhtes ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 kindlaks määratud riigiabi eeskirju.
- (163) Teiseks märkis Saksamaa, et Rheinland-Pfalzi liidumaa võttis osaliselt üle 2001., 2002., 2003. ja 2004. aasta turvakontrolliga seotud personalikulude rahastamise (rahastades vastavalt 60 %, 50 %, 40 % ja 30 % kogukuludest).
- (164) Kolmandaks tunnistas Saksamaa, et Rheinland-Pfalzi liidumaa kaasrahastas kaht teadusuuringut, mille oli tellinud FFHG, kuid mis tehti Saksamaa sõnul peamiselt avalikkuse huvides. Saksamaa sõnul oli Rheinland-Pfalzi liidumaa andnud esimese uuringu puhul, mis käsitles Frankfurt Hahni lennujaama mõju piirkonna majandusele, toetuse, mis kattis 90 % kogukuludest, ja teise uuringu puhul, mis käsitles kaubavedude arengupotentsiaali, toetuse, mis kattis 70 % kogukuludest. Saksamaa väitis, et Rheinland-Pfalzi liidumaa oli andnud need toetused üksnes seepärast, et ta oli nendest uuringutest ise huvitatud, ja ta oleks võinud tellida need uuringud väga hästi ka ise. Saksamaa ei mõistnud, kuidas selle osalise rahastamisega saadi anda FFHG-le ükskõik milline eelis, kuivõrd uuringud olid avalikkuse huvides, samuti ei saanud Saksamaa aru, kuidas see rahastamine sai kahjustada konkurentsi. Kuna need uuringud pakkusid FFHG-le huvi, andis ka FFHG neisse oma rahalise panuse.

5.3. VÕIMALIK RIIGIABI, MIDA FFHG ANDIS RYANAIRILE JA KÕIKIDELE TEISTELE REISIJAJA VEDAVATELE LENNUETTEVÕTJATELE

5.3.1. 7. MEEDE: 1999. AASTA RYANAIRI LEPING

- (165) 1999. aasta Ryanairi lepingu kohta märkis Saksamaa üldiselt, et Frankfurt Hahni lennujaam rajas algusest peale vaid väga elementaarset taristut, et lennujaam saaks olla kulutõhus ja uuenduslik partner odavlennuettevõtjatele. Saksamaa sõnul on põhikliendid lennujaama esialgsele arendamisele loomuliku tõuke andjad ka teistes Euroopa lennujaamades. Frankfurt Hahni lennujaama jaoks oli põhiklient, st klient, kelle kaudu oli võimalik turul kanda kinnitada, Ryanair.
- (166) Saksamaa väitel oli ajal, mil sõlmiti esimene leping Ryanairiga, odavlennuettevõtjatele keskenduva lennujaama idee alles lapsekingades. Seega anti selle lepinguga Ryanairile stiimul alustada lende harva kasutatavasse Frankfurt Hahni lennujaama. Saksamaa täheldas, et sellise suure lennuettevõtja sidumine Frankfurt Hahni lennujaamaga töi lennujaamale kaasa rohkem lepinguid lennuettevõtjatega (eeskuju järgimise põhimõte). Doominoefektina viis see lõppkokkuvõttes ka lennundusega mitteseotud sektori kasumi suurenemiseni.
- (167) Saksamaa nentis, et sellist asjade kulgu arvesse võttes oli taolistel lennuettevõtjatel nagu Ryanair hea läbirääkimispositsioon, sest Ryanairiga püüdsid tollal lepingut sõlmida ka paljud teised väikesed piirkondlikud lennujaamad.
- (168) Lisaks väitis Saksamaa, et 1999. aasta Ryanairi lepingu kaudu ei antud mingeid riigi ressursse. Peale selle märkis Saksamaa, et lennujaama käitaja ja lennuettevõtja vahelise lepingulise suhtega ei antud lennuettevõtjale mingit eelist. Saksamaa leiab, et vastutus 1999. aasta Ryanairi lepingu sõlmimise eest tuleb omistada üksnes juhatusele, kuna selle lepingu sõlmimine oli igapäevane äritegevus ja järelevalvenõukogu ei olnud võtnud selles küsimuses vastu mingit otsust. Saksamaa meelest ei saa komisjon lugeda 1999. aasta Ryanairi lepingu sõlmimist

seostatavaks Saksa riigiga ainuüksi põhjusel, et järelevalvenõukogu ei teinud midagi selle ärahoidmiseks. Saksamaa sõnul ei kuulu see järelevalvenõukogu kohustuste ja ülesannete hulka. Samuti muutuksid absurdseks Stardust Marine'i kohtuasjas tehtud Euroopa Kohtu otsuses nimetatud kriteeriumid, kui riigi enamusosalusega äriühingu järelevalveorgani tegevusetusest piisab, et jäeldada meetme seostatavust riigiga. Seepärast ei olnud kõnealune leping Saksamaa sõnul mingilgi moel seostatav riigiga.

- (169) Lisaks väitis Saksamaa, et 1999. aasta Ryanairi lepinguga ei antud Ryanairile mingit eelist, sest sellise lepingu oleks sõlminud ka turumajanduse tingimustes tegutsev investor. Saksamaa toonitas iseäranis, et vastupidiselt sellele, mida oli väitnud komisjon oma 2008. aasta menetluse algatamise otsuses, ei kaasnud selle lepinguga mingit kahjumit, vaid teeniti suures koguses tulu, mis ületas tublisti tekkinud kulusid.
- (170) Sellega seoses rõhutas Saksamaa, et Frankfurt Hahni lennujaam rakendas ühe kassa süsteemi, mille kohaselt laekusid lennundusega seotud ja lennundusega mitteseotud tulud ühte kohta. Seepärast tuleb Saksamaa sõnul arvesse võtta nii lennundusega seotud kui ka lennundusega mitteseotud tulu, mida lennuettevõtjad ja nende reisijad lennujaamas tekitasid. Nagu Saksamaa varem märkis, oli PricewaterhouseCoopers jäeldanud, et pikaajalise strateegiaga turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks 1999. aasta Ryanairi lepingu sõlminud, eriti arvesse võttes Frankfurt Hahni lennujaama olukorda 1999. aastal. Saksamaa sõnul seisis Frankfurt Hahni lennujaam tollal silmitsi kõrgete püsikuludega õhus ja maal paikneva taristu hooldamisel, samal ajal kui lennujaama läbilaskevõimet kasutati vähesel määral. Seega oli väljavaade suurendada reisijateveo mahtu Saksamaa väitel võimalus vähendada kahjumit ja saada endale kasvupotentsiaaliga kliente.
- (171) Saksamaa on arvamusel, et kulusid, nagu lennujaama üldise taristu ja üldise haldamisega seotud kulud, mille kohta tehti otsus enne lepingu sõlmimist (teisisõnu kulud, mis tekkisid olenemata 1999. aasta Ryanairi lepingust), ei tuleks 1999. aasta Ryanairi lepingu kasumlikkuse analüüsis arvesse võtta ja PricewaterhouseCoopers toetab Saksamaad selles küsimuses. Eelkõige väitis Saksamaa, et vaid lennujaam, millel on juba olemas kliendivõrgustik, saab lasta kanda oma taristumeetmetega seotud kulud osaliselt oma klientidel ja et Frankfurt Hahni lennujaam sellises olukorras ei olnud.
- (172) Peale selle väitis Saksamaa, et uue terminali ehitamise tegelike kulude vaatlemisel saab arvesse võtta vaid kavandatud Ryanairi reisijateveo mahtu. Saksamaa oli seisukohal, et asjakohane amortisatsiooniaeg oleks sel juhul 25 aastat, mis tähendaks amortisatsiooni [...] eurot aastas. Isegi kui amortisatsiooniaeg oleks 15 aastat, nagu pani ette komisjon, tähendaks see Saksamaa väitel amortisatsiooni [...] eurot aastas, nii et üldine tasuvusanalüüs oleks ikkagi positiivne. Seepärast – võttes arvesse Frankfurt Hahni lennujaama tegevuse käimalükkamiseks kuluvat aega – asus Saksamaa seisukohale, et sellest oleks turumajanduse tingimustes tegutsevale investorile lepingu sõlmimiseks piisanud.

5.3.2. 8. MEEDE: 2001. AASTA TASUMÄÄRAD

- (173) Saksamaa sõnul ei saa 2001. aasta tasumäärasid käsitada riigiabina. Saksamaa väitis, et riigi ressursse ei eraldatud, ja viitas sellega seoses oma selgitustele 1999. aasta Ryanairi lepingu kohta (vt punkt 5.3.1, eelkõige põhjendus 167). Saksamaa märkis, et 2001. aasta tasumäärad olid toonud FFHG-le tulu ning et ei olnud vajalik ega ka võimalik, et lennujaamatasudega oleks kaetud kõik FFHG kulud. Sellise tulemuse jaoks tuli Saksamaa sõnul ühe kassa süsteemi rakendamisel arvesse võtta ka lennundusega mitteseotud sektori tulu (vt põhjendus 169).
- (174) Lisaks vaidlustas Saksamaa meetme seostatavuse riigiga ainuüksi põhjusel, et Rheinland-Pfalzi liidumaa transpordiministeerium oli lennujaamatasud heaks kiitnud. See heakskiit ei tähendanud mingit majanduslikku või poliitilist sõltuvust, vaid oli pelgalt formaalsus, mida nõuti vastavalt Saksa seadusele, mida pidid täitma kõik lennujaamad sõltumata sellest, kas nad kuulusid riigile või mitte. Selle seaduse eesmärk on kaitsta lennuettevõtjaid võimaluse eest, et lennujaam kuritarvitab lennujaama kasutamise tasude kindlaksmääramisel oma monopolset jõudu.

- (175) Veel väitis Saksamaa, et 2001. aasta tasumäärade kaudu ei antud Frankfurt Hahni lennujaamale eelist. Saksamaa nõustus komisjoniga, et võrdlusalusena võib kasutada tulemusi, mis olid saadud, hinnates turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamist seoses 2002. aasta Ryanairi lepinguga, mis põhines 2001. aasta tasumääradel ja millega kehtestati täiendav turundustoetus. Kuna kõnealune hinnang oli 2002. aasta Ryanairi lepingu puhul positiivne, ei saa tulemus olla Saksamaa väitel teistsugune ka 2001. aasta tasumäärade puhul. Mis puudutab kahtlusi, mille komisjon tõstatas seoses hinnanguga turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise kohta, siis Saksamaa viitas oma arutluskäigule, mis oli seotud selle kriteeriumi täitmise hindamisega 2002. aasta Ryanairi lepingu puhul (vt põhjendus 178 jj).
- (176) Peale selle ei olnud Saksamaa selgelt nõus komisjoni hinnanguga 2001. aasta tasumäärade valikulisuse kohta. Saksamaa väitis, et 2001. aasta tasumäärad olid laadilt üldised ja kehtisid kõikidele lennujaama kasutanud lennuettevõtjatele, mistõttu ei saanud need olla valikulised ega spetsiifilised. Saksamaa sõnul ei sisaldanud 2001. aasta tasumäärad diferentseeritud tasusid, millega oleks antud ühele lennuettevõtjale teise ees eelis, ega ka mingit soodustuste süsteemi. Seepärast asus Saksamaa seisukohale, et ühelegi lennuettevõtjale ei antud valikulist eelist.
- (177) Lõpetuseks märkis Saksamaa seoses 2001. aasta tasumääradega, et need määrad olid kooskõlas turutingimustega ja seega ei saanud need kahjustada konkurentsi lennujaamade vahel ega siseturul.

5.3.3. 9. MEEDE: 2002. AASTA RYANAIRI LEPING

- (178) Vastupidiselt 2008. aasta menetluse algatamise otsusele leidis Saksamaa, et 2002. aasta Ryanairi lepinguga ei tekkinud mingit kahjumit, vaid et see oli hoopiski FFHG-le sissetulekuallikaks. 2002. aasta Ryanairi lepingu riigiga seostatavuse ja riigi ressursside küsimuses viitas Saksamaa oma selgitustele 1999. aasta Ryanairi lepingu kohta (vt põhjendus 167 jj). Veel lisas Saksamaa, et 2002. aastal, lepingu sõlmimise ajal, kuulusid FFHG aktsiad enamjaolt juba Fraportile, kelle ressurssid ei ole riigi ressurssid ja kelle tegevus ei ole seostatav riigiga, nagu Saksamaa seoses kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepinguga juba märkis (vt põhjendus 134 jj).
- (179) Saksamaa sõnul ei andnud FFHG järelevalvenõukogus, kes kiitis heaks 2002. aasta Ryanairi lepingu sõlmimise, tooni riigi esindajad. Sellega seoses täheldas Saksamaa, et FFHG järelevalvenõukogu liikmete kirjeldus 2008. aasta menetluse algatamise otsuse põhjenduses 18 on ekslik. Saksamaa kinnitusele oli vastavalt FFHG põhikirjale Fraportil kuus ja Rheinland-Pfalzi liidumaal kaheksa esindajat, kellest kolm olid kohalike omavalitsuste esindajad. Saksamaa sõnul oli liikmetel siiski erinev arv hääli ja enamik hääli kuulus alati eraettevõtjale Fraport. Selle põhjuseks oli asjaolu, et igal Fraporti esindajal oli kaksteist häält, samal ajal kui igal liidumaa esindajal oli vaid viis ja igal kohaliku omavalitsuse esindajal vaid üks hääl. Seepärast oli Saksamaa väitel Fraportil 72 häält ning liidumaal ja kohalikel omavalitsustel üksnes 28 häält. Kuna järelevalvenõukogu teeb otsuseid lihthäälteenamusega, oli Saksamaa seisukohal, et 2002. aasta Ryanairi lepingut ei oleks olnud võimalik sõlmida ilma Fraporti häälteta ja seetõttu ei ole lepingu sõlmimine seostatav riigiga.
- (180) Peale selle lükkas Saksamaa kõrvale komisjoni kahtlused seoses eelise andmisega ja PricewaterhouseCoopersi esitatud hinnanguga turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise kohta selles küsimuses. Saksamaa väitis, et näitaja [...] reisijat lennu kohta ei olnud liiga suur, sest Ryanair tegi juba 2002. aastal [...] % oma lendudest Boeing 737–800 tüüpi lennukitega ja nende lendude keskmine täituvus oli [...] %, mis tähendab, et keskmiselt oli Ryanairi lendudel [...] reisijat lennuki kohta. Seepärast oli Saksamaa seisukohal, et [...] reisijat oli mõistlik, mitte liialdatud prognoos, eriti kuna FFHG oli arvesse võtnud, et Ryanair läheb Boeing 737–200 tüüpi lennukitelt väga kiiresti üle Boeing 737–800 tüüpi lennukitele.
- (181) Seoses komisjoni kahtlustega lennujaama üldise taristu ja üldise haldamisega seotud kulude suhtes viitas Saksamaa oma arutluskäigule 1999. aasta Ryanairi lepingu kohta (vt põhjendus 171 jj). Meetme valikulisusega seoses viitas Saksamaa ka oma väidetele 2001. tasumäärade kohta (vt põhjendus 176).

5.3.4. 10. MEEDE: 2005. AASTA RYANAIRI LEPING

- (182) Riigi ressursside ja riigiga seostatavuse küsimuses viitas Saksamaa oma väidetele 1999. ja 2002. aasta Ryanairi lepingute kohta (vt põhjendus 167 jj ja põhjendus 178 jj). Lisaks väitis Saksamaa, et 2005. aasta Ryanairi lepingu sõlmimise ajal oli FFHG järelevalvenõukogu koosseis selline, et avalik-õiguslikel aktsionäridel ei olnud otsuse tegemisel määravat mõju. Fraportil oli tol hetkel 156 häält ning Rheinland-Pfalzi liidumaal ja Hessen liidumaal mõlemal 42 häält. Seepärast väitis Saksamaa, et riigil ei saanud olla määravat mõju, kuna talle kuulus 240 häälest vaid 84.
- (183) Peale selle oli Saksamaa seisukohal, et selle lepinguga ei antud Ryanairile mingit eelist. Saksamaa kinnitas, et vastupidiiselt komisjoni oletusele 2008. aasta menetluse algatamise otsuses oli PricewaterhouseCoopersile esitatud kõik asjakohased arvnäitajad, sest vastasel juhul ei oleks ta saanud seda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevat põhjalikku, neutraalset ja sõltumatut hindamist teha. Lisaks lükkas Saksamaa kõrvale komisjoni kahtlused, et Ryanairi tegevusest mõjutatud investeeringuid ei tehtud asjakohaselt. Saksamaa väitis, et PricewaterhouseCoopers oli koostanud oma täiendava hindamise raames teise hinnangu, kus ta selgitas, et lõviosa kuludest olid seotud üldiste investeeringutega, mille lennujaam tegi sõltumata Ryanairile osutatud teenustest. Kui kulud tekivad seoses Ryanairi reisijate teenindamisega, lastakse need Saksamaa sõnul katta Ryanairil.
- (184) Saksamaa lükkas kõrvale ka komisjoni kahtlused 2005. aasta Ryanairi lepinguga kehtestatud karistuste süsteemi tõhususe suhtes. Saksamaa kinnitusele kajastab see karistuste süsteem turutingimustele vastavat käitumist. Saksamaa väitis, et kokkulepitud karistusi täiendavad karistused oleksid olnud tarbetud ja asjakohatud, sest Ryanairil ei olnud lennujaama kasutamisel ühtki ainuõigust ja ka Ryanair võttis endale riski.
- (185) Lisaks väitis Saksamaa, et leping ei olnud valikuline meede, sest kokkulepitud lennujaamatasud põhinesid 2006. aasta üldistel tasumääradel. Samuti kinnitas Saksamaa, et FFHG kantud kahjum ei olnud tekkinud 2005. aasta Ryanairi lepinguga, vaid Frankfurt Hahni lennujaama vajalike investeeringutega, ning et investeeringud, mis olid tingitud Ryanairi tegevusest, olid kaetud 2005. aasta Ryanairi lepinguga tekkinud tulust.

5.3.5. 11. MEEDE: 2006. AASTA TASUMÄÄRAD

- (186) 2006. aasta tasumääradega seoses märkis Saksamaa üldiselt, et nende lennujaamatasude kindlaksmääramisel oli lähtutud üksnes majanduslikest kaalutlustest, võttes arvesse Frankfurt Hahni lennujaama kui odavlennuettevõtjatele keskenduva lennujaama ärimudelit, st lootuses, et tegevuskulud saavad lühikeses plaanis kaetud ja et pikas plaanis hakatakse teenima jätkusuutlikku kasumit.
- (187) Riigi ressursside ja riigiga seostatavuse küsimuses viitas Saksamaa põhjendustele, mis ta oli esitanud seoses 1999., 2002. ja 2005. aasta Ryanairi lepinguga (vt põhjendus 167 jj, põhjendus 178 jj ning põhjendus 182 jj) ning seoses 2001. aasta tasumääradega (vt põhjendus 173 jj).
- (188) Saksamaa väitel ei antud 2006. aasta tasumäärade kaudu Ryanairile mingit eelist. Esiteks põhjendas Saksamaa diferentseeritud reisijatasusid, mis olid kehtestatud selleks, et anda odavlennuettevõtjatele stiimul, kattes samal ajal lennujaama tegevuskulud. Tasude vähendamine sõltuvalt reisijate arvust on Saksamaa kinnitusele riiklikes ja rahvusvahelistes lennujaamades tavaline lähenemine, mida on tunnistanud juba ka Euroopa Kohus. Selline tasude mahupõhine vähendamine peab olema põhjendatud objektiivsete ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel. Saksamaa sõnul see Frankfurt Hahni lennujaama puhul nii ka oli. Kuna soodustuste saamise künnis oli väga madal, nimelt 100 000 reisijat aastas, toetati nende soodustustega ka väiksemaid lennuettevõtjaid.
- (189) Teiseks märkis Saksamaa, et lennujaamatasude majanduslikul põhjendamisel tugineti ühe kassa põhimõttele, viidates oma väidetele 1999. aasta Ryanairi lepingu kohta (vt põhjendus 169). Samuti põhjendas Saksamaa, miks tasude diferentseerimisel oli lähtutud sellest, kas lennuki teenindamise aeg on alla või üle 30 minuti, selgitades, et lennuki teenindamine, mis kestab üle 30 minuti, on kulumahukam. Veel väitis Saksamaa, et ehkki lennujaamatasud ei katnud 100 % kuludest, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja siiski valinud need tasumäärad, sest sellise taristu nagu lennujaam kõikide kulude katmist ei ole võimalik nii lühikese ajaga

saavutada. FFHG siiski lootis, et 2006. aasta tasumäärade tulemusel suureneb reisijate arv ja et 2008. aastaks õnnestub saavutada kõikide kulude katmine. Vastavalt hinnangule, mille koostas kõnealuste lennujaamatasude kohta PricewaterhouseCoopers, oli see lennujaamatasude kehtestamise ajal majanduslikult reaalne, mida kinnitas ka PricewaterhouseCoopersi täiendav hinnang.

- (190) 2006. aasta tasumäärade alusel antud turundustoetuse kohta väitis Saksamaa, et see ei olnud tegelikult tasumäärade lahutamatu osa. Samuti täheldas Saksamaa, et iga turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks pakkunud lennuettevõtjatele sama turundustoetust, sest uue liini avamisega kaasnevad suured majanduslikud riskid. Seda toetust anti üksnes uute liinide jaoks, st liinide puhul, mida ei olnud üldse või mida ei olnud viimase 24 kuu jooksul teenindatud. Toetuse suurus sõltus ühe aasta jooksul teenindatavate lahkuvate reisijate arvust. Võttes aluseks sellised kriteeriumid nagu Frankfurt Hahni lennujaamast ajutiselt lähtuvad liinid, iganädalased lennud ja pideva lennundustegevuse kestus, kanti hoolt selle eest, et toetus toob ka tegelikult kaasa lennuettevõtjate tehtavate lendude võrgustiku laienemise.
- (191) Saksamaa väitis, et turundustoetuses ei saa näha lennujaama ühepoolset sammu. Saksamaa sõnul suurendas uute liinide reklaamimine lennujaama kasumit, sest reisijate arvu kasv tõi kaasa suurema lennundusega mitteseotud tulu. Lisaks selgitas Saksamaa, et toetussummade kindlaksmääramisel lähtuti mõistlikest kaalutlustest.
- (192) Samuti lükkas Saksamaa kõrvale komisjoni kahtlused, et lennuettevõtjate jaoks, kes Frankfurt Hahni lennujaamas veel ei tegutsenud, oli turundusrisk suurem. Atraktiivset võrgustikku teenindavatel lennuettevõtjatel, kellel on rohkem reisijaid, on Saksamaa väitel suuremad turunduskulud, mis õigustab suurema turundustoetuse andmist, võttes arvesse ka seda, et suurem reisijate arv suurendab lennujaama kasumit. Igal juhul ei olnud turundustoetuse summa suurem kui kolmandik tegelikest turunduskuludest, millega oli välistatud igasugune diskrimineerimine Frankfurt Hahni lennujaama juba teenindavate lennuettevõtjate ja teiste lennuettevõtjate vahel. Veel selgitas Saksamaa, et suurematel lennuettevõtjatel on üldjuhul suurem turunduseelarve, seega võrreldes kogueelarvega on antav toetus tegelikult väiksem kui väiksema lennuettevõtja puhul.
- (193) Lõpetuseks väitis Saksamaa, et PricewaterhouseCoopersi teostatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitleva hindamise käigus tehti kindlaks, et kõnealust turundustoetust anti viisil, mis oli kooskõlas turutingimustega.
- (194) Seoses meetme valikulisusega ja konkurentsi moonutamisega siseturul viitas Saksamaa oma väidetele 2001. aasta tasumäärade kohta (vt põhjendus 176 jj).
- (195) Seega väitis Saksamaa, et 2006. aasta tasumääradega ei kaasnenud riigiabi. Kui aga komisjon peaks kindlaks tegema, et lennujaamatasud siiski kujutasid endast riigiabi, oli see abi Saksamaa väitel siseturuga kokkusobiv.

5.4. MEETMETE KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

5.4.1. LENNUJAAMA TARISTU RAHASTAMISEKS ANTUD INVESTEERIMISABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

- (196) Kui leitakse, et meetmed 1–6 hõlmasid riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, saaks seda abi Saksamaa sõnul pidada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 ja 2005. aasta lennundussuuniste alusel siseturuga kokkusobivaks, kuivõrd meetmed olid mõeldud Frankfurt Hahni lennujaama taristu rahastamiseks.

5.4.1.1. *Panus ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisse*

- (197) Seoses ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamise väitis Saksamaa, et Frankfurt Hahni lennujaama taristu rahastamise eesmärk oli alati parandada majanduslikult vähearenenud ja hõredalt asustatud Hunsrücki piirkonna majanduse struktuuri.

- (198) Sellega seoses märkis Saksamaa esiteks, et FFHG toetamise eesmärk oli aidata muuta Hunsrücki piirkonna majanduse nõrk struktuur tugevamaks. Saksamaa täheldas, et Frankfurt Hahni lennujaama ümbritsevad mitu piirkonda, mida peetakse piirkondliku majandusstruktuuri parandamisele keskenduva föderaalvalitsuse ja kohalike omavalitsuste ühisalgatuse ⁽³⁴⁾ raames abi vajavateks piirkondadeks. Saksamaa sõnul on keskmine rahvastikutihedus neljas lennujaama ümber asuvas piirkonnas – Bernkastel-Wittlichi, Birkenfeldi, Cochem-Zelli ja Rhein-Hunsrücki maakond – vaid pool ülejäänud Rheinland-Pfalzi liidumaa omast. Saksamaa nentis, et piirkondades, mille majandust kujundavad väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, on tööhõive peamine tegur, mis hoiab ära majandustegevuse edasise vähenemise, ning Frankfurt Hahni lennujaamal on tööandja ja kliendina oluline roll.
- (199) Teiseks väitis Saksamaa, et Frankfurt Hahni lennujaamal on oluline roll sissetuleva turismi (ligikaudu 33 % reisijatest ehk 2005. aastal umbes 1 miljon reisijat) ja väljamineva turismi (ligikaudu 67 % reisijatest) strateegilises arengus Rheinland-Pfalzi liidumaal. Saksamaa väitel jääb 88 % saabuvatest reisijatest piirkonda mitmeks ööks. Saksamaa andmeil viibisid Frankfurt Hahni lennujaama kaudu saabunud turistid 2005. aastal piirkonnas ligikaudu 5,7 miljonit ööd ⁽³⁵⁾. Saksamaa sõnul suurenes ööbimist arv veelgi – 2011. aastal võrustas Rheinland-Pfalzi liidumaa 8,2 miljonit külalist, kes viibisid piirkonnas 21,5 miljonit ööd. Saksamaa märkis, et suurenenud on eeskätt Ida- ja Lõuna-Euroopa riikidest pärit külaliste arv ning et suur hulk lende saabub Frankfurt Hahni just neist riikidest. Saksamaa sõnul on tänu turismile Rheinland-Pfalzi liidumaal tekkinud ligikaudu 198 000 töökohta. Saksamaa selgituste kohaselt mõjutab tulu ja tööhõivet eelkõige sissetulev turism, milles Frankfurt Hahni lennujaamal on keskne roll kui väraval, mis avaneb Hunsrücki piirkonda, ent ka Rheinland-Pfalzi liidumaale laiemalt. Saksamaa väitis, et aastatel 1990–2001 suurenes turistide arv Hunsrücki piirkonnas 70 % ja Rheinland-Pfalzi liidumaal 35 %. Samal ajavahemikul suurenes välismaalt saabunud turistide arv Hunsrücki piirkonnas Saksamaa sõnul 163 %. Kuna 88 % Frankfurt Hahni kaudu saabuvatest turistidest jääb piirkonda vähemalt üheks ööks ja neist enam kui 80 % jääb isegi kaheks kuni kümneks päevaks, toovad nad aastas kokku ligikaudu 133,7 miljonit eurot tulu. Lisaks väitis Saksamaa, et ka väljaminev turism (67 %) toob Frankfurt Hahni lennujaamale tulu, mis ei ole seotud lennundusega.
- (200) Kolmandaks väitis Saksamaa, et võttes arvesse kõiki lennujaama tegevuse osi, tekkis tänu Frankfurt Hahni lennujaamale 2012. aastal Hunsrücki piirkonnas 3 063 töökohta, millest 74 % olid täistööajaga ametikohad. Saksamaa sõnul 90 % nendest töötajatest ka elab kõnealuses piirkonnas. Saksamaa väitis veel, et Frankfurt Hahni lennujaama abil hoitakse ära noorte kvalifitseeritud töötajate liikumine teistesse piirkondadesse, samuti piirkonna kogukondade majanduslik ja sotsiaalne allakäik ning taristu halvenemine. Peale selle märkis Saksamaa, et lisaks otsesele mõjule tööturule, mida on nimetatud eespool, on Frankfurt Hahni lennujaama olemasolul üha suurema arvu majanduse ja turismiga seotud tegevusalade kaudu märkimisväärne kaudne edasiviiv mõju. Sellega seoses viitas Saksamaa piirkonnale avaldunud positiivsele teisele mõjule, nimelt tööpuuduse vähenemisele ja maksumaksjate arvu suurenemisele, mis aitab tagada, et piirkonna omavalitsustel on kohaliku majanduse toetamiseks rohkem raha. Kokku tekkis tänu lennujaamale sissetuleva turismi kaudu kogu Rheinland-Pfalzi liidumaal ligikaudu 11 000 töökohta.
- (201) Saksamaa väitis, et Frankfurt Hahni lennujaama taristu rahastamine on aidanud saavutada ka ühist huvi pakkuvat täpselt määratletud eesmärki vähendada lennutranspordi ülekoormatust ELi suurtes sõmlennujaamades. Sellega seoses juhtis Saksamaa tähelepanu asjaolule, et varem ületati Frankfurt Maini lennujaama läbilaskevõimet pidevalt. Saksamaa märkis, et eeskätt tänu oma ööpäevaringsele tegevusloale sai Frankfurt Hahni lennujaam pakkuda täiendavat läbilaskevõimet, et vähendada Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatust.
- (202) Lisaks väitis Saksamaa, et Frankfurt Hahni lennujaama toetamisega täidetakse ka ühist huvi pakkuvat eesmärki suurendada ELi kodanike liikuvust. Sellega seoses märkis Saksamaa, et Frankfurt Hahn on ainus Saksamaa lennujaam, kust tehakse otselende Kaunasesse (Leedu), Kerryssse (Iirimaa), Kosile (Kreeka), Montpellier'sse (Prantsusmaa), Nadori (Maroko), Plovdivi (Bulgaaria), Pulasse (Horvaatia), Rhodosele (Kreeka), Santiago de Compostelasse (Hispaania) ja Volosesse (Kreeka). Peale selle aitab Frankfurt Hahni lennujaam Saksamaa sõnul suurendada noorte tööalast liikuvust, võimaldades neil jõuda odavalt Hunsrücki piirkonda ja Rheinland-Pfalzi

⁽³⁴⁾ Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz“, 6. oktoober 1969 (BGBl. I S. 1861), viimati muudetud 7. septembri 2007. aasta akti artikliga 8 (BGBl. I, lk 2,246).

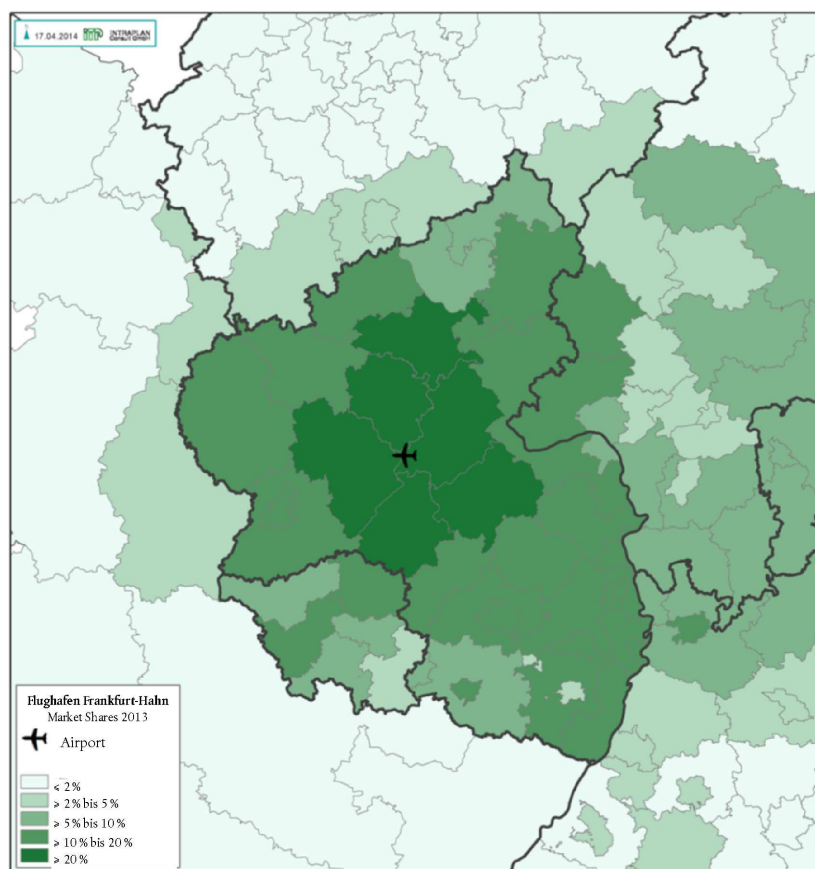
⁽³⁵⁾ Flughafen Frankfurt Hahn – Regionalökonomische Effekte, ZfL Studie, märts 2007.

liidumaale. Saksamaa täheldas, et samamoodi on nüüd üliõpilastele kõikjalt Euroopast kergesti ligipääsetavad kõrgetasemelised ülikoolid ja kõrgkoolid Koblenzis, Mainzis, Kaiserslauternis, Trieris, Wiesbadenis, Mannheimis, Bonnis jne, kus õppemaksu enamasti ei nõuta.

- (203) Lisaks on Saksamaa väitel ühistes huvides ka see, et Hunsrücki piirkond ja seda ümbritsevad Rheinland-Pfalzi liidumaa piirkonnad oleksid ühendatud teiste äärealadega, nagu näiteks Limerick, mis juba väljendub linnadevahelistes partnerlussidemetes. Saksamaa kui maailma suuruselt neljanda majandusega riik väitis, et ta ei keskendu üksnes ühenduse tagamisele peamiste Euroopa sõlmpunktidega, vaid ka piirkondade omavahelisele ühendamisele. Saksamaa sõnul on Euroopa jaoks oluline saavutada suurem sõltumatus peamistest sõlmpunktidest, nagu Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol või Frankfurt Main, sest arvukamate otseühenduste kõrval tähendab see ka suuremat turvalisust, eriti kaubaveo puhul, kuivõrd piirkondlikes lennujaamades esineb vähem ilmaoludest, streigist, terrorismist jm tingitud tühistamise riske.
- (204) Lõpetuseks rõhutas Saksamaa, et Zweibrückeni lennujaama lähedus ei too kaasa lennujaamade dubleerimist ühes teeninduspiirkonnas, sest Frankfurt Hahni lennujaama ja Zweibrückeni lennujaama vaheline kaugus on 127 kilomeetrit. Saksamaa sõnul kulub selle vahemaa läbimiseks autoga 1 tund ja 27 minutit ning rongiga umbes 4 tundi. Seepärast väitis Saksamaa, et ükski arukas töötaja, veoettevõtja ega turist, kelle lähtepunkt asub Hunsrücki piirkonnas, ei läheks oma lõppsihtkohta jõudmiseks Frankfurt Hahni lennujaama asemel Zweibrückeni lennujaama. Peale selle märkis Saksamaa, et ajavahemikus 2005–2012 toimunud reisijate- ja kaubaveo vaatlemisel ei ole võimalik tuletada mingit kõnealuse kahe lennujaama vahelist asendamissuhet. Saksamaa sõnul on suurim osa Frankfurt Hahni lennujaama reisijatest pärit Hunsrück-Mosel-Nahe piirkonnast (vt joonis 5).

Joonis 2

Frankfurt Hahni lennujaama reisijateveo turuosad 2013. aastal ⁽³⁶⁾



⁽³⁶⁾ Saksamaa 2014. aasta septembris esitatud andmed.

5.4.1.2. Taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga

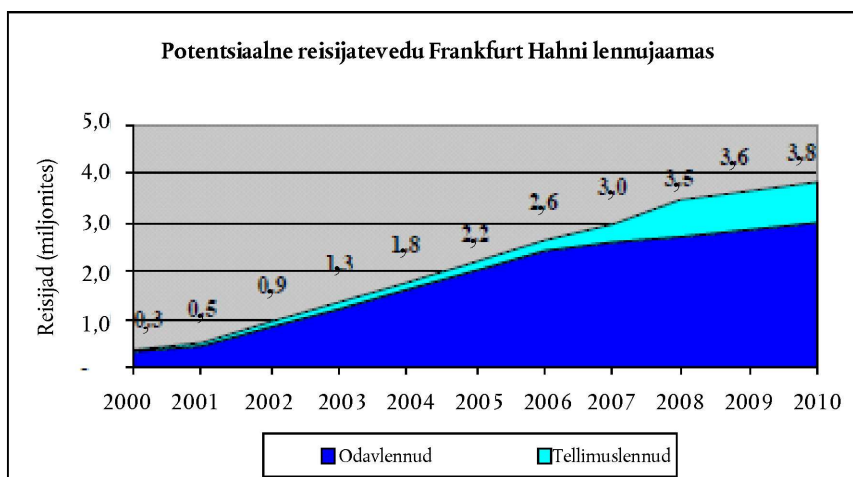
- (205) Saksamaa rõhutas, et rahastatud investeeringud olid vajalikud ja proportsionaalsed ühist huvi pakkuva eesmärgiga (vt põhjendus 197 jj). Saksamaa sõnul tehti investeeringud vastavalt vajadustele ning rajatud taristu oli lennujaama jaoks vajalik, et tagada ühendusvõimalused, võimaldada piirkonnal areneda ja vähendada Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatust. Saksamaa märkis, et taristu ei olnud ebaproportsionaalne ega lennujaama kasutajate vajaduste jaoks liiga suur. Seega leidis Saksamaa, et see kokkusobivustingimus oli täidetud.

5.4.1.3. Taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskmiseks tähtjaks

- (206) Saksamaa väitel tellis Fraport enne otsust laiendada lennujaama taristut liikluse prognoosi, et teha kindlaks Frankfurt Hahni lennujaama liikluspotentsiaal. Saksamaa esitas need prognoosid, mille olid koostanud Fraporti nimel lennunduseksperdid. Joonisel 3, joonisel 4 ja joonisel 5 on kokku võetud ühe sellise prognoosi tulemused, mis käsitlevad reisijate- ja kaubaveo eeldatavat arengut Frankfurt Hahni lennujaamas aastatel 2000–2011.

Joonis 3

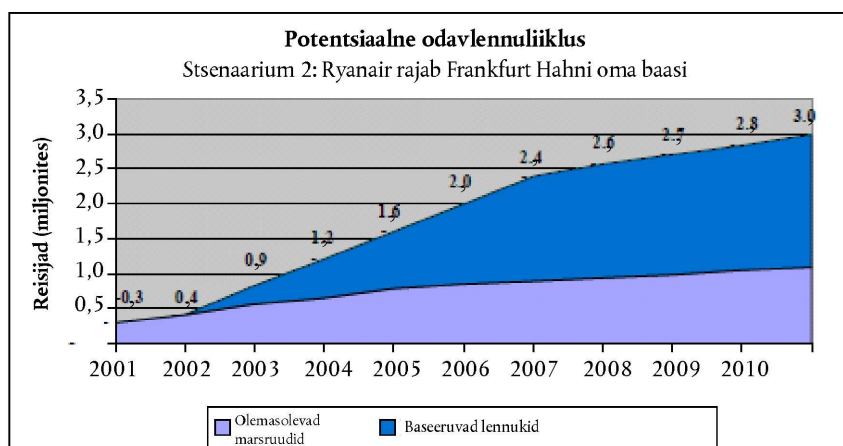
Potentsiaalne reisijatevedu Frankfurt Hahni lennujaamas aastatel 2000–2010



Allikas: SH&E

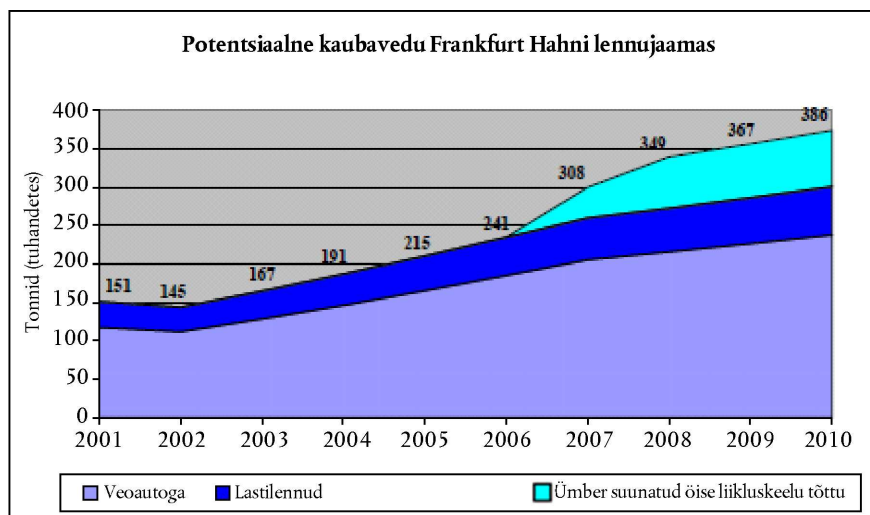
Joonis 4

Potentsiaalne odavlennuliiklus Frankfurt Hahni lennujaamas aastatel 2001–2011 (eeldusel, et Ryanair rajab lennujaama oma baasi)



Allikas: SH&E

Joonis 5

Potentsiaalne kaubavedu Frankfurt Hahni lennujaamas aastatel 2001–2010

Allikas: SH&E

5.4.1.4. Võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule

- (207) Saksamaa esitatud teabe kohaselt on kõigil taristu võimalikel kasutajatel lennujaamale võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs. Saksamaa väitel olid taristu kasutamise eest makstud lennujaamatasud diferentseeritud ääriiselt õigustatud alustel ning tasumäärad on läbipaistvalt ja mittediskrimineerivalt kättesaadavad kõikidele võimalikele kasutajatele.

5.4.1.5. Kaubavahetust ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega

- (208) Esiteks väitis Saksamaa, et Frankfurt Hahni lennujaama ja teiste sama teeninduspiirkonna lennujaamade vahel, nagu Zweibrückeni lennujaam ja Frankfurt Maini lennujaam, ei esine asendusmõju. Saksamaa sõnul ei ole ei reisijate- ega kaubaveo puhul võimalik tõestada FFHG-le antud abi põhjendamatut negatiivset mõju konkurentsile nende lennujaamadega. Saksamaa nentis, et viimastel aastatel on odavlennuettevõtjad pidanud aina sagedamini tegema üha rohkem lende peamistesse sõlmpunktidesse, sest traditsioonilised lennuettevõtjad on alandanud oma hindu ja hakanud sisenema odavlendude turule. Sellega seoses täheldas Saksamaa, et piirkondlikke lennujaamu, nagu Frankfurt Hahn, survestatakse praegu üha enam konkureerima huvireisijate pärast sõmlennujaamadega. Seepärast järeldas Saksamaa, et antud rahalisel toetusel ei ole olnud konkurentsile mingit negatiivset mõju, vaid see on vastupidi osutunud asjakohaseks, aidates kohaneda liikumisel stabiilse ärimudeli poole.
- (209) Teiseks näitab asjaolu, et Fraport oli enne, kui ta sidus end Frankfurt Hahni lennujaamaga, juba Frankfurt Maini lennujaama käitaja, Saksamaa sõnul seda, et ei olnud oodata mingit Frankfurt Maini lennujaama tegevuse asendamist Frankfurt Hahni lennujaama tegevusega. Fraport uuris hoopiski võimalust vähendada Frankfurt Maini lennujaama koormust ning kasutada Frankfurt Hahni lennujaama täiendavas rollis, sest Frankfurt Maini puhul võis ette näha läbilaskevõime piiratusest põhjustatud ülekoormatust. Saksamaa sõnul oli selles arutluskäigus üks põhiargumentidest Frankfurt Maini lennujaamale kehtestatud öine lennukeeld, kuivõrd Frankfurt Hahni lennujaamal oli aga ööpäevaringne tegevusluba.
- (210) Kokkuvõttes väitis Saksamaa, et ükskõik millise FFHG-le antud abi mõju piirdus positiivse piirkondliku mõjuga Hunsrücki piirkonnale. Põhjendamatult negatiivne mõju teistele lennujaamadele puudus, sest Frankfurt Hahni lennujaama kasutatakse lihtsalt Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatuse vähendamiseks. Lisaks märkis Saksamaa, et kui jätta kõrvale Luxembourg lennujaam, mis asub Frankfurt Hahni lennujaamast juba 1 tunni ja

30 minutilise autosõidu (111 km) kaugusel, ei ole samas teeninduspiirkonnas ühtki konkureerivat välismaist lennujaama. Ent isegi seoses Luxembourgiga ei ole Saksamaa sõnul võimalik täheldada antud abi kahjulikku moonutavat mõju konkurentsile.

5.4.1.6. *Ergutav mõju, vajalikkus ja proportsionaalsus*

- (211) Saksamaa väitis, et investeerimisabi puudumise korral langeks lennujaama majandustegevuse tase märkimisväärselt. Saksamaa väitel oli abi vajalik, sest sellega hüvitati üksnes rahastamiskulud, ja väiksem summa oleks kaasa toonud väiksemad investeeringud.

5.4.2. LENNUJAAMA TEGEVUSE RAHASTAMISEKS ANTUD TEGEVUSABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

- (212) 2014. aasta lennundussuunistes on sätestatud tingimused, mille alusel lennujaamadele antavat tegevus- ja investeerimisabi võib lugeda siseturuga kokkusobivaks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses. 17. aprillil 2014 esitas Saksamaa oma seisukoha meetmete kokkusobivuse kohta 2014. aasta lennundussuuniste alusel. Saksamaa väitis, et isegi kui uuritavad meetmed kujutavad endast FFHG-le antud tegevusabi, on nad vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c ja 2014. aasta lennundussuuniste punktile 5.1.2 siseturuga kokkusobivad.

5.4.2.1. *Panus ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisse*

- (213) Seoses ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgiga väitis Saksamaa, et FFHG tegevuskulude katmise eesmärk oli alati parandada majanduslikult vähearenenud ja hõredalt asustatud Hunsrücki piirkonna majanduse struktuuri. Siinkohal kasutas Saksamaa sama arutluskäiku kui lennujaama taristu rahastamiseks antud investeerimisabi kokkusobivuse hindamisel (vt punkt 5.4.1.1).

5.4.2.2. *Vajadus riigi sekkumiseks*

- (214) Seoses vajadusega riigi sekkumise järele selgitas Saksamaa, miks Frankfurt Hahnil tekib tegevuskahjum, mis vajab katmist. Saksamaa meelest on sellise 1–3 miljoni reisijaga lennujaama jaoks nagu Frankfurt Hahn kasumisse jõudmine ja suutlikkus katta oma tegevuskulud võrdlemisi vaevanõudev eesmärk. Saksamaa sõnul ei olnud tegevuse algusaastatel võimalik seda eesmärki saavutada, sest lennujaam oli koormatud väga suurte taristuinvesteeringutega, mida ta rahastas kapitaliturul ise ja mille puhul ta pidi maksma kõrget intressi. Saksamaa lisas, et alates maailma tabanud majandus- ja finantskriisist on reisijate- ja eelkõige kaubaveo arengus registreeritud paigalseis.
- (215) Saksamaa väitis, et neid asjaolusid arvesse võttes oli vajadus riigi sekkumise järele, et katta tegevuskulud, sest vastasel juhul oleks FFHG muutunud maksujõuetuks. Saksamaa sõnul oleks see kaasa toonud ööpäevaringse tegevusloa tühistamise, mis tähendab, et FFHG oleks pidanud peatama maksujõuetuse ajal kõik lennud, mille tulemusel oleks omakorda kaotatud kliendid, näiteks lennu- ja veoettevõtjad. Saksamaa juhtis tähelepanu asjaolule, et samuti oleks siis olnud väga keeruline leida lennujaamale uut käitajat.

5.4.2.3. *Riigiabi kui poliitikavahendi asjakohasus*

- (216) Saksamaa väitis, et tegevuskulude katmine oli taotletava eesmärgi saavutamiseks asjakohane meede. Saksamaa märkis sellega seoses, et kui Frankfurt Hahni lennujaam oleks pidanud peatama oma tegevuse ja oleks asjaomastelt turgudelt kadunud, ei oleks enam olnud võimalik saavutada ühist huvi pakkuvaid eesmärke, mille poole püüeldi Ameerika Ühendriikide endise lennuväebaasi ümberehitamisel täielikult toimivaks tsiviillennujaamaks ja Hunsrücki piirkonna arendamisel. Saksamaa rõhutas, et vastupidiselt turumajanduse tingimustes tegutsevale investorile peab avalik-õiguslik investor lennujaama sulgemise võimalust kaaludes neid eesmärke arvesse võtma.

5.4.2.4. *Ergutava mõju olemasolu*

- (217) Saksamaa väitis, et Frankfurt Hahni lennujaama käigushoidmiseks oli vältimatu eeltingimus lennujaama tegevuskulude katmine, sest vastasel juhul oleks FFHG muutunud maksujõuetuks. Lennujaama edukas käitamine oli omakorda alus ühist huvi pakkuvate eesmärkide saavutamisele, nagu on öeldud põhjenduses 213 jj. Lisaks nentis Saksamaa, et ilma tegevusabita oleks lennujaama rahanduslik konsolideerimine olnud mõeldamatu, kuna kokkuhoiuprogrammis ette nähtud võlgadest vabanemise asemel oleks lennujaama võlg üha kasvanud.

5.4.2.5. *Abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)*

- (218) Saksamaa väitis, et laenude igasugune abielement piirdus tegevuskahjumiga ja oli tõepoolest minimaalne, mis oli vajalik, et hoida Frankfurt Hahni lennujaam käigus ja vältida lennujaama maksujõuetuks muutumist.

5.4.2.6. *Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele põhjendamatult negatiivse mõju vältimine*

- (219) Esiteks väitis Saksamaa, et Frankfurt Hahni lennujaama ja teiste sama teeninduspiirkonna lennujaamade vahel, nagu Zweibrückeni lennujaam ja Frankfurt Maini lennujaam, ei esine asendusmõju. Saksamaa sõnul ei ole ei reisijate- ega kaubaveo puhul võimalik tõestada FFHG-le antud tegevusabi põhjendamatult negatiivset mõju konkurentsile nende lennujaamadega. Saksamaa märkis, et hoopiski Frankfurt Hahn on kogenud märkimisväärset asendusmõju seoses reisijatega, kes kasutavad odavlennuettevõtjatega lendamiseks pigem sõmlennujaamu, nagu Köln-Bonn või Frankfurt Main. Saksamaa nentis, et viimastel aastatel on odavlennuettevõtjad pidanud aina sagedamini tegema üha rohkem lende peamistesse sõlmpunktidesse, sest traditsioonilised lennuettevõtjad on alandanud oma hindu ja hakanud sisenema odavlendude turule. Sellega seoses täheldas Saksamaa, et piirkondlikke lennujaamu, nagu Frankfurt Hahn, survestatakse praegu üha enam konkureerima huvireisijate pärast sõmlennujaamadega. Seepärast järeldas Saksamaa, et tegevuskulude katmisel ei ole olnud konkurentsile mingit negatiivset mõju, vaid see on vastupidi osutunud asjakohaseks, aidates kohaneda liikumisel stabiilse ärimudeli poole.
- (220) Teiseks näitab asjaolu, et Fraport oli enne, kui ta sidus end Frankfurt Hahni lennujaamaga, juba Frankfurt Maini lennujaama käitaja, Saksamaa sõnul seda, et ei olnud oodata mingit Frankfurt Maini lennujaama tegevuse asendamist Frankfurt Hahni lennujaama tegevusega. Fraport uuris hoopiski võimalust vähendada Frankfurt Maini lennujaama koormust ning kasutada Frankfurt Hahni lennujaama täiendavas rollis, sest Frankfurt Maini puhul võis ette näha läbilaskevõime piiratusest põhjustatud ülekoormatust. Saksamaa sõnul oli selles arutluskäigus üks põhiargumentidest Frankfurt Maini lennujaamale kehtestatud öine lennukeeld, kuivõrd Frankfurt Hahni lennujaamal oli ööpäevaringne tegevusluba.
- (221) Kokkuvõttes väitis Saksamaa, et ükskõik millise FFHG-le antud abi mõju piirdus positiivse piirkondliku mõjuga Hunsrücki piirkonnale. Põhjendamatult negatiivne mõju teistele lennujaamadele puudus, sest Frankfurt Hahni lennujaama kasutatakse Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatuse vähendamiseks. Lisaks märkis Saksamaa, et kui jätta kõrvale Luxembourg lennujaam, mis asub Frankfurt Hahni lennujaamast juba 1 tunni ja 30 minutilise autosõidu (111 km) kaugusel, ei ole samas teeninduspiirkonnas ühtki konkureerivat välismaist lennujaama. Ent isegi seoses Luxembourg lennujaamaga ei ole Saksamaa sõnul võimalik täheldada antud abi kahjulikku moonutavat mõju konkurentsile.

6. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

6.1. RYANAIR

- (222) Ryanair ei ole nõus komisjoni otsusega algetada seoses Frankfurt Hahni lennujaama ja Ryanairi 1999., 2002. ja 2005. aasta lepingutega ametlik uurimismenetlus. Ryanairi väitel olid need lepingud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega ja ei hõlmanud seega riigiabi.

- (223) Eelkõige kinnitab Ryanair, et talle ei ole antud mingit eelist, sest kõnealused lepingud kajastavad tavapäraseid turutingimusi. Sellega seoses märkis Ryanair, et lepingutingimusi ei tuleks võrrelda mitte teistes Saksamaa lennujaamades pakutud tingimustega, vaid neid tuleks kõrvutada tingimustega, milles Ryanair leppis kokku teiste odavlennuettevõtjaid teenindavate lennujaamadega, nagu Blackpooli lennujaam ja Charleroi' lennujaam.
- (224) Turundustoetuse küsimuses väitis Ryanair, et uute sihtkohtade puhul kehtestatud tasu eeldas teatavat lendude sagedust ning et Frankfurt Hahni lennujaama tehtud allahindlused olid kooskõlas lennundussektori tavadega, kuivõrd paljud riigi või eraomandis olevad lennujaamad kohaldasid uute sihtkohtade puhul sama suuri või isegi suuremaid soodustusi.
- (225) Lennujaamatasude kohaldamise kohta märkis Ryanair, et tavapäraseid turutingimustele vastavad tasud, st tasud, mis ei ole ebatavaliselt väikesed, on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega. Ryanairi sõnul ei olnud selleks, et sellest põhimõttest oleks kinni peetud, vaja viivitamatu kasumlikkuse väljavaadet. Ryanairi meelest piisas väljavaatest saavutada kasumlikkus keskmise kuni pika tähtaja jooksul. Peale selle ei ole Ryanair nõus komisjoni väitega, et Frankfurt Hahni lennujaam oli seoses oma kulude katmisega Ryanairi makstud tasudest arvesse võtnud üksnes Ryanairi lepingu erikulusid, mitte lennujaama üldise taristu ja üldise haldamisega seotud kulusid. Kulude katmise kohta väitis Ryanair, et kunagi ei ole olnud kavas võimaldada kasutada Frankfurt Hahni lennujaama üksnes Ryanairil. Ryanair juhtis sellega seoses tähelepanu asjaolule, et Frankfurt Hahni lennujaama kasutati ulatuslikult ka kaubalennujaamana. Lisaks märkis Ryanair, et ta peaks maksma teiste lennuettevõtjatega võrreldes väiksemat tasu, sest lennujaama kulud on viidud tema teenindusnõuete ja -toimingute puhul miinimumini.
- (226) Veel nentis Ryanair, et Frankfurt Hahni lennujaam juhindub prognoositavatest kasumlikkuse väljavaadetest. Ryanairi sõnul oli Frankfurt Hahni lennujaam teinud enne lepingute sõlmimist finants- ja strateegilise analüüsi, mis on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutsevalt investorilt oodatava käitumisega. Ryanair täheldas, et tema kohustus tagada suur reisijateveo maht oli alates 2005. aastast kindlustatud ka lepingus ette nähtud karistusega ning et selle lepinguga langes lõviosa riskist Ryanairi õlule, mistõttu oli tegemist Frankfurt Hahni lennujaama jaoks erakordselt soodsa kokkuleppega. Peale selle on lepingud võimaldanud Frankfurt Hahni lennujaamal parandada oma rahalist olukorda. Frankfurt Hahni lennujaam oli lepingu sõlmimise ajal teadlik, et Ryanairi sarnased lepingud lennujaamadega kõikjal Euroopas olid osutunud kasumlikeks.
- (227) Lõpetuseks märkis Ryanair, et tema lepingud Frankfurt Hahni lennujaamaga ei sisaldanud ühtki ainuõigusklauslit, seega said teised lennujaamad kasutada samu tingimusi kui Ryanair (mida nad teevad ka praegu), eeldusel et nad olid valmis võtma lennujaama ees samad kohustused.
- (228) Lisaks esitas Ryanair mitu konsultatsioonifirma Oxera koostatud märkust ja professor Damien P. McLoughlini tehtud analüüsi.

Oxera 1. märkus. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel rakendatavas võrdlevas analüüsis kasutatavate turupõhiste võrdlusaluste kindlaksmääramine. Ryanairiga seotud riigiabi juhtumid, Ryanairi jaoks koostanud Oxera, 9. aprill 2013.

- (229) Oxera leiab, et komisjoni lähenemisviis, mille kohaselt saab võrdlussenlujaamaks võtta vaid uurimisaluse lennujaamaga samas teeninduspiirkonnas paiknevad lennujaamad, on väär.
- (230) Samuti väidab Oxera, et võrdlussenlujaamadest saadavaid turupõhiseid võrdlushindu ei mõjuta ümbritsevatele lennujaamadele antav riigiabi. Seetõttu on võimalik usaldusväärselt kindlaks määrata turupõhine võrdlusalus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitleva hindamise jaoks.
- (231) Selle põhjuseks on järgmised asjaolud:
- a) võrdlevaid analüüse kasutatakse laialdaselt turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel väljaspool riigiabi valdkonda;
 - b) ettevõtjad mõjutavad üksteise hinnakujundusotsuseid vaid juhul, kui nende tooted on üksteist asendavad või täiendavad;

- c) samas teeninduspiirkonnas asuvad lennujaamad ei pruugi üksteisega konkureerida ning esitatud aruannetes kasutatud võrdlusalused lennujaamad konkureerivad sama teeninduspiirkonna riigi omandis olevate lennujaamadega vaid piiratud ulatuses (vähem kui kolmandik võrdlusaluste teeninduspiirkonnas asuvatest kommerts-lennujaamadest on täielikult riigi omandis ja neist ühegi suhtes ei ole algatatud riigiabi seotud uurimist (2013. aasta aprilli seisuga));
- d) isegi kui võrdlusalused lennujaamad puutuvad kokku konkurentsiga, mida pakuvad samas teeninduspiirkonnas asuvad riigi omandis olevad lennujaamad, on põhjust arvata, et nende käitumine on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega (näiteks juhul, kui erasektoril on lennujaamas oluline osalus või kui lennujaama haldab eraettevõtja);
- e) turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet kohaldavad lennujaamad ei kehtesta hindu, mis on piirkuludest madalamad.

Oxera 2. märkus. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamiseks tehtud kasumlikkuse analüüsi aluseks olevad põhimõtted. Ryanairiga seotud riigiabi juhtumid, Ryanairi jaoks koostanud Oxera, 9. aprill 2013.

- (232) Oxera väidab, et ta lähtus oma komisjonile esitatud aruannetes kajastatud kasumlikkuse analüüsis põhimõtetest, mida oleks kohaldanud mõistlik erasektori investor, ning rakendas lähenemisviisi, mis tuleneb komisjoni varasematest otsustest.
- (233) Kasumlikkuse analüüsi aluseks olevad põhimõtted on järgmised:
 - a) hindamine toimub vahemike kaupa;
 - b) eelneva äriplaani olemasolu ei ole tingimata vajalik;
 - c) kui lennujaam ei ole ülekoormatud, on sobiv hinnakujundusmetoodika ühe kassa süsteemile rajanev lähenemisviis;
 - d) arvesse tuleks võtta ainult tegutseva lennujaama majandustegevusega seotud tulused;
 - e) arvesse tuleks võtta lepingu kogukestust, sealhulgas lepingu tähtaja mis tahes pikendamist;
 - f) lepingute kasumlikkuse hindamisel tuleks kajastada ka tulevase rahavoogusid;
 - g) Ryanairi lepingutega lennujaama jaoks kaasnevat kasumlikkuse suurenemist tuleks hinnata sisemise tulumäära hinnangute või nüüdispuhasväärtusel (NPV) põhinevate näitajate alusel.

Professor Damien P. McLoughlini Ryanairi jaoks koostatud analüüs „Brand building: why and how small brands should invest in marketing“ (Kaubamärgi kujundamine: miks ja kuidas peaksid väikesed kaubamärgid investeerima turundusse), 10. aprill 2013.

- (234) Analüüsi eesmärk on kirjeldada äriloogikat, mis on aluseks piirkondlike lennujaamade otsusele osta ettevõtjalt AMS reklaampinda veebisaidil Ryanair.com.
- (235) Analüüsis väidetakse, et on olemas palju väga tugevaid, tuntud ja harjumuspäraselt kasutatavaid lennujaamu. Nõrgemad konkurendid peavad oma tegevuse laiendamiseks võitu saama tarbijate staatilisest ostukäitumisest. Väiksemad piirkondlikud lennujaamad peavad leidma võimaluse edastada oma kaubamärgiga seotud sõnumit pidevalt võimalikult laiale avalikkusele. Tavapärase turunduskommunikatsiooni vormid eeldavad suuri kulusi, mis ületavad nende ressursse.

Oxera 3. ja 4. märkus. Kuidas käsitleda ettevõtjaga AMS sõlmitud lepinguid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamise raames tehtavas kasumlikkuse analüüsis? 17. ja 31. jaanuar 2014.

- (236) Ryanair esitas oma konsultandi Oxera täiendavad aruanded. Nendes aruannetes arutleb Oxera põhimõtete üle, mida tuleks lennuettevõtja väitel turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel

arvesse võtta ühelt poolt Ryanairi ja lennujaamade vaheliste lennujaamateenuste lepingute ning teiselt poolt ettevõtja AMS ja samade lennujaamade vaheliste turunduslepingute kasumlikkuse analüüsis. Ryanair rõhutas, et need aruanded ei muuda mingil moel tema varem esitatud seisukohta, et lennujaamateenuste lepinguid ja turunduslepinguid tuleks analüüsida turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel eraldi.

- (237) Aruannetes on märgitud, et AMSi lepingutest tulenev kasum tuleks lisada tuluna kasumlikkust käsitlevasse ühisanalüüsi ning AMSi kulutused tuleks arvata kulude hulka. Selleks soovitatakse aruannetes kohaldada ühistes kasumlikkuse analüüsides rahavoogude põhist metoodikat, mis tähendab, et lennujaamade AMSiga seotud kulutusi saaks käsitleda täiendavate tegevuskuludena.
- (238) Aruannetes on rõhutatud, et turundustegevus aitab kaasa kaubamärgi väärtuse loomisele ja toetamisele, mis aitab tekitada mõju ja tuua kasu mitte üksnes lepingu ajal, vaid ka pärast lepingu lõppemist. See oleks nii eriti juhul, kui asjaolu tõttu, et Ryanair on sõlminud lennujaamaga lepingu, seavad end lennujaamas sisse teised lennuettevõtjad, mis omakorda meelitab sinna asuma rohkem kauplusi ja toob seega lennujaamale rohkem lennundusega mitteseotud tulu. Ryanairi väitel tuleb juhul, kui komisjon teeb ühise kasumlikkuse analüüsi, seda kasu arvesse võtta, käsitledes AMSi kulutusi täiendavate tegevuskuludena, ilma AMSi makseteta.
- (239) Lisaks leiab Ryanair, et lõppväärtus (mis kajastab pärast lepingu lõppemist loodavat väärtust) peaks sisalduma lennujaamateenuste lepingu lõppedes saadavas prognoositavas täiendavas kasumis. Lõppväärtust võib kohandada vastavalt lepingu uuendamise tõenäosusele, hinnates väljaavaadet, et kasum püsib pärast Ryanairiga sõlmitud lepingu lõppemist või sarnaste tingimuste kokkuleppimisel teiste lennuettevõtjatega. Ryanairi sõnul oleks siis võimalik välja arvutada AMSiga sõlmitud lepingu ja lennujaamateenuste lepinguga ühiselt loodavate tulude alampiir, kajastades pärast lennujaamateenuste lepingu lõppemist saadava lisakasumi ebakindlat iseloomu.
- (240) Selle lähenemisviisi toetuseks on aruannetes esitatud kokkuvõtte uuringute tulemustest, mis käsitlevad turundamise mõju kaubamärgi väärtusele. Nendes uuringutes tõdetakse, et turundamine võib toetada kaubamärgi väärtust ja aidata luua kliendibaasi. Aruannete kohaselt suurendab lennujaama turundamine veebisaidil Ryanair.com märkimisväärselt lennujaama kaubamärgi nähtavust. Lisaks on aruannetes täheldatud, et iseäranis väiksemad piirkondlikud lennujaamad, kes soovivad suurendada oma lennuliiklust, saavad suurendada oma kaubamärgi väärtust, sõlmides AMSiga turunduslepingud.
- (241) Lõpetuseks on aruannetes märgitud, et kapitaliseerimismeetodile tuleks eelistada rahavoopõhist lähenemisviisi, mille puhul AMSi osutatud turundusteenustega seotud kulutusi käsitletakse immateriaalse vara (st lennujaama kaubamärgi väärtuse) kapitalikuludena ⁽³⁷⁾. Kapitaliseerimismeetodi puhul võetakse arvesse ainult turunduskulude seda osa, mis on seostatav lennujaama immateriaalse varaga. Turunduskulusid käsitletakse immateriaalse vara kapitalikuludena ja need arvatakse seejärel lepingu kestuse ajaks maha, võttes arvesse jääkväärtust lennujaamateenuste lepingu ettenähtud lõppemise ajal. Selle lähenemise puhul ei võetaks arvesse lisakasumit, mille tooks lennujaamateenuste lepingu sõlmimine Ryanairiga, samuti on keeruline välja arvutada immateriaalse vara väärtust seoses kaubamärgiga seotud kulude ja vara kasutamise ajaga. Aruannete kohaselt on rahavoogude meetod sobivam kui kapitalisatsioonimeetod ka seetõttu, et viimane ei hõlma positiivset mõju lennujaamale, mis Ryanairiga lennujaamateenuste lepingu allkirjastamise tulemusel eeldatavasti tekib.

Oxera aruanne „Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise majanduslik hindamine – Frankfurt Hahni lennujaam“, 11. august 2014

- (242) Ryanair esitas veel ühe Oxera koostatud aruande, milles käsitleti Frankfurt Hahni lennujaama ja Ryanairi vahel 1999., 2002. ja 2005. aastal sõlmitud lepinguid. 2005. aasta Ryanairi lepingu hindamisel on võetud arvesse ka turunduslepingut, mis oli sõlmitud otse Rheinland-Pfalzi liidumaaga. Oxera hinnang Ryanairi lepingute kohta põhineb teabel, mis oli lennujaamale kättesaadav lepingu sõlmimise ajal.

⁽³⁷⁾ Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? – Practical application,“ („Kuidas tuleks kasumlikkuse analüüsis käsitleda lennujaamateenuste lepinguid osana turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet käsitlevast kontrollist? – Praktiline kohaldamine“), 31. jaanuar 2014, koostatud Ryanairi jaoks.

1999. aasta Ryanairi leping

- (243) Aruandes on öeldud, et 1999. aasta Ryanairi lepingu analüüs põhineb äriplaanal, mille FFHG esitas 25. mail 1999 ja mis oli koostatud enne lepingu sõlmimist. Aruandes on märgitud, et lennundusega seotud tulu arvutamisel on tuginetud 1999. aasta Ryanairi lepingus kindlaks määratud tasudele. Täiendavate tegevuskulude hinnangud põhinevad FFHG enda hinnangutel. Aruandes on juhitud tähelepanu asjaolule, et arvesse ei ole võetud tuletõrjekulusid, mida tavaliselt peetakse avalike ülesannete täitmise seonduvateks kuludeks. Sama kehtib taristuinvesteeringute puhul.

Tabel 16

Oxera hinnang 1999. aasta Ryanairi lepinguga kaasneva kasumlikkuse suurenemise kohta ⁽³⁸⁾

[...]

2002. aasta Ryanairi leping

- (244) Aruandes on selgitatud, et reisijate koguarvu prognoos on võetud 2002. aasta novembris koostatud FFHG äriplaanist, kuivõrd see on ainus kättesaadav dokument, mis sisaldab asjaomast ajavahemikku hõlmavaid liiklusprognoose. Aruandes on märgitud, et lennundusega seotud tulu arvutamisel on tuginetud 2002. aasta Ryanairi lepingus kindlaks määratud tasudele. Lennundusega mitteseotud tulu käsitlevad andmed on võetud 2002. aasta novembris koostatud FFHG äriplaanist, kuivõrd see on ainus 2002. aasta Ryanairi lepingu sõlmimise aegu koostatud dokument, mis sisaldab lennundusega mitteseotud tulu prognoose.
- (245) Hinnangud, mis käsitlevad tegevuskulusid reisija kohta, põhinevad FFHG enda analüüsidel, mis käsitlevad lisanduvaid tegevuskulusid Ryanairi lahkuva reisija kohta. Investeeringute kava on koostatud 2000. aasta novembris.

Tabel 17

Oxera hinnang 2002. aasta Ryanairi lepinguga kaasneva kasumlikkuse suurenemise kohta ⁽³⁹⁾

[...]

6.2. LUFTHANSA JA BDF

- (246) Lufthansa ja Saksamaa Lennuettevõtjate Liit (*Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften*, edaspidi „BDF“) esitasid seoses 2008. aasta menetluse algatamise otsusega põhjalikku teavet ja märkusi, mis on kokku võetud allpool.
- (247) Lufthansa ja BDF väitsid, et FFHG ja tema eelkäijate kahjum alates 1998. aastast kuni 2009. aastani ulatus 161 miljoni euroni ning et FFHG ei saavutanud vastupidiselt oma väidetele 2006. aastaks positiivset intressi-, maksu- ja amortisatsioonielset kasumit. Lufthansa ja BDFi väitel oli väike positiivne intressi-, maksu- ja amortisatsioonielne kasum võimalik üksnes pärast varasematest kohustustest vabanemist, millega vähenes tegevuskahjum. Seega leiavad Lufthansa ja BDF, et komisjon peaks püüdma saada juurdepääsu kõikidele FFHG aastabilanssidele.

⁽³⁸⁾ Oxera sõnul ei ole arvesse võetud amortisatsioonikulusid, sest 1999. aasta Ryanairi leping sõlmiti enne 12. detsembri 2000. aasta *Aéroports de Paris* kohtuotsust. Samuti väitis Oxera, et andmed on esitatud nominaalväärtustena. Oxera selgitas, et 1999. ja 2004. aasta kohta esitatud hinnanguid on kohandatud, et kajastada 1999. aasta Ryanairi lepingu alguskuupäeva 1999. aasta aprillis ja lõppkuupäeva 2004. aasta märtsis.

⁽³⁹⁾ Oxera selgitas, et amortisatsiooni mõõdeti nüüdispuhasväärtuse suhtes neutraalsel viisil. Oxera sõnul tagati selle lähenemisviisiga, et amortisatsiooni diskonteeritud nüüdisväärtus vara kasutuse aja jooksul on võrdne kapitalikulude esialgse summaga. Oxera väitis, et andmed on esitatud nominaalväärtustena. Oxera selgitas, et 2002. ja 2017. aasta kohta esitatud hinnanguid on kohandatud, et kajastada 2002. aasta Ryanairi lepingu alguskuupäeva 2002. aasta veebruaris ja lõppkuupäeva 2017. aasta veebruaris.

Sellega seoses väitis Lufthansa, et vastupidiselt Saksamaa väidetele ei suurenenud investeeringute amortisatsioon aastate jooksul märkimisväärselt ja seda amortisatsiooni ei saa pidada väga suureks võrreldes Ryanairile turundus-toetusega kaasnenud kuludega, mis on esitatud tabelis 18 kui „muud tegevuskulud“. Samuti leiavad Lufthansa ja BDF, et komisjon peaks nõudma FFHG täielikke avaldamata aastabilansse.

Tabel 18

Amortisatsiooni ja muude tegevuskulude suhe

Eurodes	2000	2001	2002	2003	2004
Amortisatsioon	4 477 257	5 325 627	5 423 627	6 045 387	7 699 330
Kahjum	8 217 199	13 355 347	19 993 895	17 832 868	16 797 889
Muud tegevuskulud	[...]	5 692 808	11 434 306	10 521 273	11 454 363

- (248) Lufthansa ja BDF väitsid ka seda, et Saksamaa esitatud uuringut, mis sisaldab statistikat FFHG mõju kohta Hunsrücki piirkonnas ja Rheinland-Pfalzi liidumaal, ei tuleks arvesse võtta, sest näitajad, mis kajastasid reisijate arvu suurenemist ja ümbruskonnas asuvate töökohtade arvu kasvu, oli esitanud FFHG ja uuringu autorid ei olnud neid kontrollinud. Lisaks nentisid Lufthansa ja BDF, et isegi uuringu tegemise ajal oli teada, et esitatud näitajad ei olnud realistlikud.
- (249) Veel märkisid Lufthansa ja BDF, et FFHG-l ei olnud selget ärimudelit, mida näitavad muutlikud plaanid täiendada lennujaama ostukeskuste või ekskursioonide korraldamise paikadega, millel puudus igasugune seos lennujaama käitamisega. Peale selle viitavad FFHG vastuolulised avaldused, et Frankfurt Hahni lennujaam oleks pidanud jõudma kasumisse esmalt 2005., siis 2008. ja seejärel 2013. aastaks, Lufthansa ja BDF meelest samuti sellele, et ühtki järjekindlat äriplaani ei järgitud. Seepärast tundub kahtlane ka viimane prognoos, et Frankfurt Hahni lennujaam peaks olema kasumis alates 2016. aastast. Pealegi põhines see prognoos ilmselt eeldusel, et tehakse märkimisväärsed lisainvesteeringuid. Selliste investeeringute päritolu oli Lufthansa ja BDFi sõnul aga täiesti ebaselge.
- (250) Edasi väitsid Lufthansa ja BDF, et vastupidiselt Saksamaa väidetele ei ole PricewaterhouseCoopers esitanud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevat korralikku hinnangut, sest esitatud hinnangus ei ole arvesse võetud Euroopa Kohtu praktikast vähemalt kahes küsimuses.
- (251) Esiteks viitasid Lufthansa ja BDF Saksamaa väitele, et Fraport kui FFHG aktsionär võib hüvitada FFHG kogunenud kahjumi. Lufthansa ja BDF märkisid sellega seoses, et oluline ei ole see, kas kahjumi saab hüvitada äriühingute kontserni raames, vaid see, kas võetud individuaalsed meetmed on meetmed, mille oleks võtnud ka turumajanduse tingimustes tegutsev investor, ning et seetõttu on see väide vastuvõetamatu.
- (252) Teiseks ei piisa Lufthansa ja BDFi väitel PricewaterhouseCoopersi hinnangus esitatud põhjendustest selle tõendamiseks, et turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks teinud sama otsuse põhjusel, et kahjumi oleks saanud vähendada reisijate arvu suurendamisega, nagu väitis PricewaterhouseCoopers näiteks seoses 1999. aasta Ryanairi lepinguga. Lufthansa ja BDF viitasid WestLB kohtuasjas tehtud otsusele, mille kohaselt turumajanduse tingimustes tegutsev investor „püüab ta, lähtudes esinevatest asjaoludest ja oma lühiajaliste, keskmise pikkusega ja pikaajaliste huvide rahuldamisest, oma investeeringult saadavat tulu mõistlikult maksimeerida ja see puudutab ka investeeringut ettevõtjasse, mille osanik ta juba on“⁽⁴⁰⁾. Seega ei piisa selleks, et meetme puhul oleks täidetud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium, kahjumi vähenemisest, ja seepärast Lufthansa ja BDFi väitel PricewaterhouseCoopers jättiski selles küsimuses tähelepanuta Euroopa Kohtu

⁽⁴⁰⁾ Otsus liidetud kohtuasjades T-228/99 ja T-233/99: Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Nordrhein-Westfaleni liidumaa vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 2003, lk II-00435, punkt 314).

praktika. Lufthansa ja BDF märkisid ka seda, et FFHG nimel esitatud hinnang ei hõlmanud ühtki ettevõtja enda tehtud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevat hindamist, kuivõrd selles viidati üksnes PricewaterhouseCoopersi teostatud hindamisele.

- (253) Peale selle vaidlustasid Lufthansa ja BDF kapitali suurendamise kohta esitatud PricewaterhouseCoopersi väite, et enam kui 30 aastat hõlmav pikaajaline kavandamine ja investeeringute amortiseerumine 20 aasta jooksul on taristuinvesteeringute puhul laialt levinud (vt 2008. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 103). Lufthansa ja BDFi sõnul oli see, et PricewaterhouseCoopers kasutas võrdluseks kontsessioonilepinguid Budapesti lennujaamas, Da Vinci ja Campiano lennujaamas, Sparta lennujaamas ja Belfast City lennujaamas, täiesti põhjendamatu, sest olukord üheski neist lennujaamadest ei ole kaugeltki võrreldav FFHG ja Frankfurt Hahni lennujaama olukorraga. Lufthansa ja BDF nentisid, et erinevalt kõikidest PricewaterhouseCoopersi nimetatud lennujaamadest oli Frankfurt Hahn militaarlennujaam, kus valdav osa tsiviiltegevusest algas alles 1999. aastal ja mida toetati seejärel taristuarendustega, mis vastasid täpselt Ryanairi vajadustele. Just sel põhjusel ei ole tasuvusanalüüs Lufthansa ja BDF meelest täpne, kuna selles ei võetud arvesse terminali kulusid.
- (254) Lufthansa ja BDF väitsid 2008. aasta menetluse algatamise otsuse põhjal ka seda, et ülemäärase hüvitise maksmine seoses julgestustasudega kujutas endast selgelt riigiabi. Sellega seoses märkisid Lufthansa ja BDF esiteks, et turvakontrolli tegemiseks ei olnud korraldatud riigihanget. Lufthansa ja BDFi meelest ei ole kinni peetud riigihanke-eeskirjadest ja seepärast ei ole teenus hangitud kõige soodsama hinnaga. Teiseks märkisid Lufthansa ja BDF, et Saksa seaduste kohaselt peavad need julgestustasud põhinema tegelikel ja vajalikel kuludel. Frankfurt Hahni lennujaamas, nagu täheldasid Lufthansa ja BDF, püsisid aga tasud aastatel 2003–2008 samal tasemel, samal ajal kui teistes lennujaamades võis märgata liikluses kõikumisi.
- (255) Vastupidiselt Saksamaa märkustele seoses õigusliku hinnanguga olid Lufthansa ja BDF arvamusel, et abi, mille Fraport andis FFHG-le, oli pärit riigi ressurssidest. Lufthansa ja BDF sõnul oli Fraport tunnistanud ajavahemikus 2001–2006 oma kõikides aastabilanssides selgelt, et avalik-õiguslike aktsionäride vahelise konsortsiumilepingu tõttu on ta „*sõltuv, riigi enamusosalusega äriühing*“. Sellega seoses osutasid Lufthansa ja BDF mitmele märgile sellest, et Fraporti vahendid olid vastavalt Stardust Marine'i kohtuotsusele ⁽⁴¹⁾ ja komisjoni direktiivi 2006/111/EÜ ⁽⁴²⁾ artikli 2 lõike 1 punktile b riigi ressurssid.
- (256) Lisaks leidsid Lufthansa ja BDF, et ka Fraporti astunud sammud on seostatavad riigiga. Lufthansa ja BDF viitasid sellistele seostatavuse märkidele nagu asjaolu, et FFHG aktsionäride (st Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Fraport) koosolekul oldi Ryanairi lepingute sõlmimisega nõus. Peale selle märkisid Lufthansa ja BDF, et kapitali teise suurendamise ja ühise lennujaamasüsteemi tunnustamise taotluse vahel oli 2005. aastal tähelepanuväärne ajaline seos. FFHG aktsionäride otsus suurendada kapitali, millega FFHG vabanes rahalistest raskustest, ja Saksamaa taotlus rajada ühine lennujaamasüsteem jäid Lufthansa ja BDFi sõnul kahe nädala sisse. Seepärast väitsid Lufthansa ja BDF, et avalik-õiguslikud aktsionärid tegid selle taotluse võimalikuks järjekordse kapitali suurendamisega.
- (257) Peale selle märkisid Lufthansa ja BDF, et ükski turumajanduse tingimustes tegutsev investor ei oleks FFHGd rahastanud ega FFHGsse investeerinud, sest Euroopa Kohtu praktika kohaselt taotleb turumajanduse tingimustes tegutsev investor alati kasumit. Pelgast kahjumi vähenemisest turumajanduse tingimustes tegutseva investori veenmiseks ei piisa ning selline investor ei võta arvesse sotsiaalseid või kohaliku poliitikaga seotud kaalutlusi.
- (258) Veel kinnitasid Lufthansa ja BDF, et FFHG-le uue taristu jaoks antud abi, nagu ka Ryanairile antud abi, on 2005. aasta ja 2014. aasta lennundussuuniste alusel siseturuga kokkusobimatu. Sellega seoses täheldasid Lufthansa ja BDF, et käesoleva juhtumi puhul ei olnud tegemist militaarlennujaama ümberehitamisega, kuna lennujaam rajati kuus aastat pärast seda, kui oli lõppenud selle kasutamine militaaratstarbel. Lisaks märkisid nad, et Frankfurt Hahni lennujaam ei vähendanud Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatust ning eriti on kaheldav, kas lennujaam aitas kaasa piirkonna arengule ja seal töökohtade loomisele. Lufthansa ja BDFi sõnul ei saanud selle

⁽⁴¹⁾ Stardust Marine'i kohtuotsuse punktid 33–34.

⁽⁴²⁾ Komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiiv 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantslääbipaistvuse kohta (ELT L 318, 17.11.2006, lk 17).

väitega igal juhul põhjendada abi andmist, sest töökohtade loomine algas alles 1999. aastal ehk kuus aastat pärast seda, kui lõppes lennujaama kasutamine militaarotstarbel. Isegi kui leppida sellise põhjendusega, on näitajatega, mille FFHG oma uuringutes esitas, hinnatud kõvasti üle mõju majandusele ja töökohtade loomisele.

- (259) Peale selle väitsid Lufthansa ja BDF, et lennujaamatasude kaudu 1–3 miljoni või enama reisija puhul tehtud soodustused olid diskrimineerivad. Lufthansa ja BDF täheldasid, et nende soodustuste tegemise tingimustele vastas vaid Ryanair, olles ainus lennuettevõtja, kellel oli nii palju reisijaid, ning Frankfurt Hahni lennujaamal polnud isegi sellist läbilaskevõimet, et teenindada teist sellise reisijate arvuga lennuettevõtjat. Lufthansa ja BDFi meelest oli diskrimineeriv ka turundustoetuse andmine, sest turundustoetuse osakaal sõltus nende reisijate arvust, kelle lennuettevõtja on juba lennujaama toonud, ja nende sihtkohtade arvust, mida lennuettevõtja juba lennujaamas pakkus. Kuna nendel teguritel puudub igasugune seos uute sihtkohtade jaoks antava turundustoetuse suurusega, tagatakse selle süsteemiga Ryanairile palju suurem turundustoetus, mis Lufthansa ja BDFi arvates on põhjendamatu.
- (260) Mis puudutab lennujaama tegevustoetust, siis Lufthansa ja BDFi meelest oli ilmne, et Frankfurt Hahni lennujaamas rakendatud ühe kassa süsteem ei toimi, sest kokkuvõttes ei ole võimalik tuludega kahjumit katta. Seepärast kujutab selle kahjumi katmine FFHG rahastamise kaudu endast tegevusabi.
- (261) Seoses Ryanairile antud abiga väitsid Lufthansa ja BDF, et Ryanair on saanud lennujaamatasude ja Frankfurt Hahni lennujaamaga sõlmitud lepingute kaudu eeliseid. Lufthansa ja BDF nentisid, et ükski turumajanduse tingimustes tegutsev investor ei oleks neid meetmeid võtnud, sest oli ilmne, et Frankfurt Hahni lennujaam ei suuda neil alustel kasumlikult tegutseda. Lufthansa ja BDF märkisid, et Ryanairile anti 2001. ja 2006. aasta tasumäärade kaudu lisaeelis, mis väljendus lennuettevõtja lahkuvate reisijate koguarvul põhinevates lisasoodustustes.
- (262) Lufthansa ja BDF täheldasid, et kuna Fraportit tuleb pidada riigi enamusosalusega äriühinguks, on FFHG riigile kuuluv äriühing ja seepärast tuleb tema ressursse käsitada riigi ressurssidena. Samuti on Lufthansa ja BDFi sõnul riigiga seostatavad eelised, mille FFHG andis Ryanairile, sest kasumi ja kahjumi ülekandmise leping sisaldab ka kontrollilepingut (*Beherrschungsvertrag*) ning avalik-õiguslikud aktsionärid saavad suunata FFHG käitumist. Sellega seoses märkisid Lufthansa ja BDF, et arvesse tuleks võtta ka seda, et FFHG juhataja on alati Fraporti töötaja.
- (263) Lufthansa ja BDFi väitel ei ole ükski Ryanairi suhtes kohaldatud abimeede kokkusobiv siseturuga. Ryanairi lepinguid ja 2001. aasta tasumäärasid tuleks hinnata otse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel. Samuti tuleks arvesse võtta komisjoni otsust Charleroi kohtuasjas⁽⁴³⁾. Selle põhjal väitsid Lufthansa ja BDF, et Ryanairile antud abi ei saa olla põhjendatud, sest see koosnes osaliselt tegevusabist, mida ei saa mingil moel õigustada, ja osaliselt stardiabist, millel puudus õiguspärane eesmärk ning mis ei olnud antud läbipaistvalt ja mittediskrimineerivalt. Lisaks märkisid Lufthansa ja BDF, et 2006. aasta tasumäärad ei ole kooskõlas 2005. aasta lennundussuunistega, sest suuniste punktis 79 esitatud kokkusobivustingimused ei ole turundustoetuse ja reisijatasude kaudu antud tegevusabi puhul täidetud. Selle põhjuseks on Lufthansa ja BDFi selgitusel asjaolu, et turundustoetus on diskrimineeriv ning et reisijatasudel ei ole piiratud kehtivust ega ergutavat mõju. Peale selle on kogu Ryanairile antud abi Lufthansa ja BDFi meelest laadilt kumulatiivne ning seega ei ole see kooskõlas kokkusobivustingimustega. Seepärast tuleks nende arvates pidada seda siseturuga kokkusobimatuks.

6.3. EUROOPA LENNUETTEVÕTJATE ÜHENDUS

- (264) Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse väitel näitab asjaolu, et FFHG on tootnud avamisest saati kahjumit ja väljakuulutatud kasumisse jõudmise kuupäeva on pidevalt edasi lükatud, seda, et ärimudel on parimal juhul küsitav ja et turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtet on jultunult eiratud.

⁽⁴³⁾ Otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair Ltd vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (edaspidi „Charleroi” kohtuotsus“) (EKL 2008, lk II-3643).

- (265) Ryanairile antud võimaliku abi küsimuses oli Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus arvamusel, et sellel abil on olnud konkureerivatele lennuettevõtjatele negatiivne mõju ja et lepingud Ryanairiga olid diskrimineerivad meetmed. Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse sõnul on need lepingud diskrimineerivad, sest nende sõlmimine langes kokku ajaga, mil lennujaama hakati kasutama ärilisel otstarbel, mis tähendab, et lennujaama kohandati vastavalt Ryanairi vajadustele.

6.4. AIR FRANCE

- (266) Air France märkis üldiselt, et ta toetab kindlalt komisjoni tegevust lennundussektori riigiabiküsimustes. Konkreetsemalt, seoses olukorraga Frankfurt Hahni lennujaamas, oli Air France nõus komisjoni esialgse hinnanguga, et FFHG ja Ryanairi suhtes kohaldatud meetmed kujutasid endast riigiabi. Eelkõige leidis Air France, et kolm ärilepingut Ryanairiga olid selgelt diskrimineerivad meetmed, sest ühelegi teisele samas lennujaamasüsteemis tegutsevale lennuettevõtjale ei ole kunagi pakutud samu tingimusi. Seepärast järeldas Air France, et selliste meetmetega on paratamatult kahjustatud siseturul märkimisväärselt ELi-siseste lennuettevõtjate konkurentsi.

6.5. MÄRKUSED 2014. AASTA LENNUNDUSSUUNISTE RAKENDAMISE KOHTA KÕNEALUSE JUHTUMI PUHUL

6.5.1.1. Lufthansa

- (267) Lufthansa väitis, et 1999., 2002. ja 2005. aasta Ryanairi leping kujutab endast siseturuga kokkusobimatut riigiabi, ning esitas vastavate lepingute kohta täiendavad märkused.
- (268) 1999. aasta Ryanairi lepingu kohta märkis Lufthansa, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel tuleb täielikult arvesse võtta lennujaama 1. terminaliga seotud kulusid. Selle kinnituseks viitab Lufthansa Ryanairi väitele parlamendis toimunud ärakuulamisel. Lufthansa sõnul väitis Ryanair, et lennujaam oli ehitatud nende jaoks. Lufthansa vaidles vastu, et osa terminali kuludest võib seostada ka teiste lennuettevõtjatega.
- (269) Lufthansa meelest on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevas hinnangus, mille PricewaterhouseCoopers koostas seoses 2002. aasta Ryanairi lepinguga, alahinnatud turunduskulusid, mis kaasnesid uute liinide avamisega 2002. aastal. Lufthansa väitel oli avalikkusele teada, et 2002. aastal avatakse vähemalt seitse uut liini. Seega, märkis Lufthansa, oli turundustoetust 2002. aastal vähemalt [...] euro ulatuses alahinnatud.
- (270) 2005. aasta Ryanairi lepinguga seoses väitis Lufthansa, et reisijate arvu prognoosid, mis võeti aluseks, hinnates kõnealuse 2005. aasta lepingu puhul turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist, tunduvad olevat ülepaisutatud. Lufthansa sõnul lootis lennujaam, et halvimal juhul toob Ryanair aastatel 2006–2012 lennujaama kolm miljonit reisijat. Lufthansa väitel ei põhinenud aga need ootused tegelikul Ryanairi võetud kohustusel.
- (271) Lisaks täheldas Lufthansa, et Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Ryanair sõlmisid 2005. aastal turunduslepingu, mis ei ole hõlmatud 2008. aasta menetluse algatamise otsusega ⁽⁴⁴⁾. Lufthansa sõnul antakse selle lepinguga Ryanairile turundustoetust vähemalt [...] eurot aastas.
- (272) Seoses abiga lennujaama taristu rahastamiseks leiab Lufthansa, et taristu on rajatud Ryanairile ja seega ei ole suuniste kokkusobivuskriteeriumid kohaldatavad.

⁽⁴⁴⁾ 2005. aasta turunduslepingut ei käsitletud ka 2011. aasta menetluse algatamise otsuses.

6.5.1.2. *Organisatsioon Transport & Environment*

- (273) See valitsusväline organisatsioon esitas märkused, milles kritiseeriti 2014. aasta lennundussuuniseid ja komisjoni seniseid lennundussektori kohta tehtud otsuseid nende väidetavalt kahjuliku mõju tõttu keskkonnale.

7. SAKSAMAA MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

7.1. RYANAIRI MÄRKUSTE KOHTA

- (274) Ryanairi märkustega seoses märkis Saksamaa, et need toetasid ulatuslikult tema enda tähelepanekuid ja täiendasid neid lennuettevõtja vaatenurgast. Saksamaa sõnul on Ryanairi märkustes rõhutatud eelkõige seda, et lepingud Ryanairiga on sellised lepingud, mille oleks sõlminud iga turumajanduse tingimustes tegutsev investor, ning et tegelikult oleks sõlminud Ryanairiga sarnased lepingud ka paljud teised Euroopa lennujaamad.
- (275) Lisaks toonitas Saksamaa, et FFHG kehtestatud lennujaamatasud olid Ryanairi sõnul odavlennuettevõtjate sektoris täiesti tavalised ega olnud Ryanairi jaoks eriliselt soodsad.

7.2. LUFTHANSA JA BDFi MÄRKUSTE KOHTA

- (276) Lufthansa märkustega seoses lükkas Saksamaa tagasi väite, et esitatud uuringutulemused, mis käsitlesid Frankfurt Hahni lennujaama mõju piirkonna majandusele ja loodavate töökohtade arvule, on küsitavad, ning rõhutas hoopiski, et uuring põhineb ekspertide tehtud korralikult põhjendatud majandusanalüüsil. Saksamaa tunnistas, et uuringu näitajad on loomulikult prognoos ega pruugi alati vastata tegelikult saavutatavatele näitajatele, eriti võttes arvesse maailmas valitsevat majanduskriisi. Saksamaa sõnul oli prognoos selle avaldamise hetkel realistlik ja viis PricewaterhouseCoopersi eelneva analüüsi põhjal järeldusele, et FFHG on toiminud kui turumajanduse tingimustes tegutsev investor.
- (277) Saksamaa lükkas tagasi ka Lufthansa ja BDFi kahtlused, et Frankfurt Hahni lennujaamas ei saavutata kasumlikkust. Saksamaa väitis, et aja jooksul võib mitme teguri tõttu, nagu ettevõtja investeerimis- ja laienemisosused, tekkida vajadus kasumlikkuse saavutamise aega käsitlevat prognoosi kohandada. Igal juhul on PricewaterhouseCoopers esitanud usaldusväärsed hinnangud, mille kohaselt kõik uuritavad meetmed olid majanduslikult mõistlikud.
- (278) Seepärast on Lufthansa ja BDFi väide turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumist lähtuva tõelise õigustuse puudumise kohta Saksamaa sõnul põhjendamatu, eriti kuna Lufthansal ei olnud ligipääsu PricewaterhouseCoopersi koostatud kõnealuse põhimõtte täitmist käsitlevale hinnangule.
- (279) Kapitali suurendamise otsustega seoses nentis Saksamaa, et Frankfurt Hahni lennujaama ei pandud kinni, vaid kasutati tsiviillendude tegemiseks alates 1993. aastast kuni hetkeni, mil Fraport end lennujaamaga sidus. Saksamaa selgitas, et seega ei olnud Frankfurt Hahni lennujaam projekt eesmärgiga rajada lennujaam Ryanairile, nagu väitis Lufthansa, vaid see kavandati odavlennuettevõtjatele keskenduva lennujaamana, mida on võimalik kasutada võrdsetel, mittediskrimineerivatel tingimustel igal lennuettevõtjal. See, et teatud lennuettevõtjad kasutavad mõnda lennujaama teistest lennuettevõtjatest rohkem, on Saksamaa sõnul tavaline. Näiteks Lufthansal endalgi on Müncheni lennujaamas eraldi terminal.
- (280) Peale selle väitis Saksamaa, et turundustoetuse kava puhul ei esinenud mingit diskrimineerimist. Antud turundustoetused määrati kindlaks mõistlikult ja mittediskrimineerivalt. Turundustoetuse maksmine osadena, mida kritiseerisid Lufthansa ja BDF, oli mõeldud selleks, et viia miinimumini riskid, juhul kui liin üsna pea pärast selle avamist suletakse. See oht ei olnud Saksamaa sõnul enam nii suur, kui lennuettevõtja juba tegutses Frankfurt Hahni lennujaamas ja juba teenindas seal rohkem kui miljonit reisijat. Peale selle ei ole Ryanair Saksamaa kinnitusel saanud FFHG-lt mingit varjatud või põhjendamatut turundustoetust.

- (281) Seoses küsimusega, kas abi tuli riigi ressurssidest, märkis Saksamaa, et vastupidiselt Lufthansa ja BDFi väidetele ei ole Fraporti aastabilanssidest, kus ettevõtja väitis end olevat „sõltuv, riigi enamusosalusega äriühing“, võimalik teha mingeid järeldusi. See väide oli lisatud iga-aastasessse finantsaruandesse vaid selleks, et kirjeldada suhet Fraportile lähedal seisvatele ettevõtjale ja isikutele, kuid ei mõjuta kuidagi riigiabi hindamist. Igatahes ei saanud sellest tuletada kapitali suurendamise mingit seostatavust riigiga.
- (282) Küsimuses, kas FFHG-le antud abi on kokkusobiv siseturuga, nentis Saksamaa, et Lufthansa ja BDFi väide, et lennujaama hakati kasutama tsiviilotstarbel alles kuus aastat pärast seda, kui oli lõppenud lennujaama kasutamine militaarotstarbel, on nii väär kui ka ebaoluline. Lennujaama hakati kasutama tsiviilotstarbel kohe 1993. aastal ja selleks vajalik taristu oli seal juba olemas. Taristu laiendamine eesmärgiga valmistada lennujaam ette reisijate kommertsveoks oli paratamatu.
- (283) Saksamaa lükkas tagasi Lufthansa ja BDFi väite, et Frankfurt Hahni lennujaam ei aidanud vähendada Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatust, ning juhtis tähelepanu sellele, et Lufthansa ja BDF ei olnud esitanud oma väite põhjendamiseks ühtki tõendit.
- (284) Saksamaa oli iseäranis vastu Lufthansa ja BDFi väitele, mille kohaselt oli kaheldav, et tänu Frankfurt Hahni lennujaamale oli tekkinud hulk töökohti. Saksamaa sõnul ei olnud kahtlustki, et Frankfurt Hahni lennujaamal oli olnud arvestatav mõju ümbritseva nõrga struktuuriga piirkonna majanduslikule ja sotsiaalsele arengule.
- (285) Peale selle ei olnud Saksamaa nõus diskrimineeriva mõjuga, mis oli Lufthansa ja BDFi väitel reisijatasudel ja turundustoetusel. Saksamaa kinnitas, et tasude ja toetuse kehtestamisel oli lähtutud majanduslikest kaalutlustest ja arvutustest ning neid pakuti lennujaamadele ühetaoliselt ja mittediskrimineerivalt.
- (286) Veel lükkas Saksamaa tagasi Lufthansa ja BDFi kahtlused seoses ühe kassa süsteemi rakendamisega Frankfurt Hahni lennujaamas. Saksamaa väitis, et see süsteem oli majanduslikult põhjendatud, nagu oli näha turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevast PricewaterhouseCoopersi hinnangust, ning et lennuettevõtjaid ei oleks olnud võimalik meelitada Frankfurt Hahni lennujaama, kui reisijatasud oleksid olnud nii suured, et nendega oleks tagatud kohe algusest lennujaama kasumlik käitamine.
- (287) Seoses väidetega, mille Lufthansa ja BDF esitasid 1999., 2002. ja 2005. aasta Ryanairi lepingute kaudu Ryanairile antud abi kohta, viitas Saksamaa PricewaterhouseCoopersi tehtud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevatele üksikasjalikele hinnangutele ja nentis, et need lepingud ei saa kujutada endast riigiabi, sest nad on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega. Saksamaa sõnul on Lufthansa ja BDFi arvutused väheusutavad ja põhinevad ebaõigel reisijate arvul. Saksamaa märkis veel kord, et sellist lennujaama nagu Frankfurt Hahn ei olnud võimalik käitada kasumlikult kohe algusest, vaid üksnes keskmise kuni pika tähtaja jooksul.
- (288) Samuti täheldas Saksamaa, et kahtlused, mille Lufthansa ja BDFi olid tõstatanud seoses küsimusega, kas Ryanairile antud abi on võimalik õigustada, olid põhjendamatud. Peale selle väitis Saksamaa, et isegi kui turundustoetusega anti Ryanairile eelis, mida Saksamaa meelest ei tehtud, oleks see abi 2005. aasta lennundussuuniste põhjenduses 79 sätestatud kriteeriumide alusel siseturuga kokkusobiv.

7.3. AIR FRANCE'I JA EUROOPA LENNUETTEVÕTJATE ÜHENDUSE MÄRKUSTE KOHTA

- (289) Saksamaa märkis Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse märkuste kohta, et nende põhjendamiseks ei esitatud ühtki tõendit. Lisaks nentis Saksamaa, et isegi kui negatiivne mõju konkureerivatele lennujaamadele oli olemas, nagu väitis Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus, ei olnud need lennujaamad selle üle kaevanud ja nad ei olnud isegi esitanud märkusi 2008. aasta menetluse algatamise otsuse kohta.

8. HINDAMINE. ABI OLEMASOLU

- (290) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.
- (291) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Seepärast tuleb selleks, et kindlaks teha, kas vaatlusalune meede kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kontrollida, kas kõik allpool loetletud tingimused on täidetud. Nimelt peab rahaline toetus:
- a) olema saadud riigilt või riigi ressurssidest;
 - b) soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist;
 - c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja
 - d) mõjutama liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.1. LENNUJAAMA SUHTES RAKENDATUD MEETMETE KÄSITAMINE RIIGIABINA

8.1.1. 1. MEEDE: KASUMI JA KAHJUMI ÜLEKANDMISE 2001. AASTA LEPING

RIIGIABIEESKIRJADE KOHALDATAVUS LENNUJAAMADE SUHTES

- (292) Saksamaa väidab, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping sõlmiti enne, kui lennujaamade rahastamist riigi vahenditest hakati käsitama riigiabina, ja lepingut ei muudetud enne, kui see asendati kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepinguga.
- (293) Seepärast peab komisjon esmalt kindlaks tegema, kas kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu suhtes olid selle sõlmimise ajal kohaldatavad riigiabieeskirjad. Sellega seoses tuleb komisjon meelde, et abimeede kujutab endast määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punkti b alapunkti v kohaselt olemasolevat abi, kui on võimalik teha kindlaks, et abimeetme kehtestamise ajal ei olnud see veel abi, vaid on muutunud selleks hiljem ühisturu arengu tõttu ja ilma et liikmesriik oleks seda muutnud.
- (294) Varem järgiti lennujaamade arendamisel sageli üksnes territoriaalset loogikat või teatavatel juhtudel sõjalisi vajadusi. Lennujaamade töökorraldus oli pigem omane avalikule sektorile kui äriettevõttele. Konkurents lennujaamade ja lennujaama käitajate vahel oli samuti piiratud ja arenes vähehaaval. Neid asjaolusid arvesse võttes pidas komisjon lennujaamade ja lennujaama taristu riigipoolset rahastamist mõnda aega majanduspoliitika üldiseks meetmeks, mida ei olnud võimalik kontrollida ELi toimimise lepingu riigiabieeskirjade alusel.
- (295) Turukeskkond on aga muutunud. Aéroports de Paris' kohtuotsuses väidab Üldkohus, et lennujaama käitamine, sealhulgas lennujaamateenuste osutamine lennuettevõtjatele ja lennujaamas tegutsevatele teenuseosutajatele, on majandustegevus⁽⁴⁵⁾. Seega ei ole pärast selle kohtuotsuse vastuvõtmist (12. detsember 2000) enam võimalik käsitada lennujaama käitamist ja ehitamist avaliku ülesande täitmisena, mis ei kuulu riigiabi kontrolli alla.

⁽⁴⁵⁾ Otsus kohtuasjas T-128/98: Aéroports de Paris vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 2000, lk II-3929, mida kinnitab Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-82/01 P (EKL 2002, lk I-9297, punkt 75 ja seal esitatud viited).

- (296) Oma Leipzig/Halle kohtuotsuses kinnitab Üldkohus, et *a priori* ei ole võimalik välistada riigiabieeskirjade kohaldamist lennujaamade suhtes, sest lennujaama käitamine ja lennujaamataristu rajamine on majandustegevus⁽⁴⁶⁾. Niipea kui lennujaama käitaja hakkab tegelema majandustegevusega, kujutab ta endast sõltumata oma õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist ettevõtjat ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning seepärast kohaldatakse tema suhtes ELi toimimise lepingu riigiabieeskirju⁽⁴⁷⁾.
- (297) FFHG on tegelenud Frankfurt Hahni ehitamise, hooldamise ja käitamisega. Selle raames on FFHG osutanud lennujaamateenuseid ja küsinud nende kasutajatelt – nii ärilistel alustel tegutsevatelt lennuettevõtjatelt kui ka mitteärilise üdlennunduse kasutajatelt – lennujaamataristu kasutamise eest tasu, kasutades seega taristut ärilisel otstarbel. Seepärast tuleb järeldada, et FFHG on tegelenud majandustegevusega alates Aéroports de Paris' kohtuotsuse kuupäevast (st 12. detsembrist 2000).
- (298) Toimunud arengut (vt põhjendused 294–296) arvesse võttes on komisjon seisukohal, et enne Üldkohtu Aéroports de Paris' otsust võisid avalik-õiguslikud asutused õigustatult leida, et lennujaamade suhtes rakendatud rahastamismeetmed ei kujutanud endast riigiabi ja et seega ei tulnud neist komisjonile teatada. Seepärast ei saa komisjon seada riigiabieeskirjade alusel kahtluse alla individuaalseid rahastamismeetmeid (mida ei rakendatud abikava alusel)⁽⁴⁸⁾, mis võeti kindlasti vastu enne Aéroports de Paris' kohtuotsust.
- (299) Seega peab komisjon hindama esmalt seda, kas kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu sõlmimine otsustati enne Aéroports de Paris' kohtuotsust (12. detsember 2000), ja teiseks seda, kas seda meetet hiljem muudeti.
- (300) Kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingus lepiti lõplikult kokku 31. augustil 1999 ja see kinnitati 24. novembri 2000. aasta notariaalaktil. Seepärast leiab komisjon, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu sõlmimine otsustati lõplikult enne Aéroports de Paris' kohtuotsust. Lisaks ei muudetud kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingut enne, kui see asendati kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepinguga.
- (301) Seega võisid avalik-õiguslikud asutused tollal õigustatult leida, et FFHG iga-aastast kahjumit kattev kahjumi ja kasumi ülekandmise leping ei kujutanud endast riigiabi.

JÄRELDUS

- (302) Põhjenduses 292 jj esitatud kaalutlusi arvesse võttes järeldab komisjon, et ajal, mil tehti otsus sõlmida kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping, võisid avalik-õiguslikud asutused õigustatult leida, et FFHG iga-aastast kahjumit kattev kahjumi ja kasumi ülekandmise leping ei kujutanud endast riigiabi.

8.1.2. 2. MEEDE: KAPITALI SUURENDAMINE 2001. AASTAL

- (303) 2001. aastal tegid Fraport ja Rheinland-Pfalzi liidumaa otsuse suurendada FFHG kapitali 27 miljoni euro võrra. Fraport pidi andma 19,7 miljonit eurot ja Rheinland-Pfalzi liidumaa 7,3 miljonit eurot. Kapitali suurendamine kiideti esmalt heaks 14. detsembril 2001 Fraporti järelevalvenõukogus (kes kiitis heaks oma panuse kapitali suurendamise) ja seejärel FFHG aktsionäride 9. jaanuari 2002. aasta resolutsiooniga⁽⁴⁹⁾. Fraporti ja Rheinland-Pfalzi liidumaa poolne kapitali suurendamine sai teoks 9. jaanuaril 2002.

⁽⁴⁶⁾ Otsus kohtuasjas T-455/08: Flughafen Leipzig-Halle GmbH ja Mitteldeutsche Flughafen AG vs. Euroopa Komisjon (EKL 2011, lk I-1311, eelkõige punktid 105 ja 106).

⁽⁴⁷⁾ Vt eeskätt komisjoni 17. juuni 2008. aasta otsus seoses juhtumiga C-29/08 – Frankfurt Hahni lennujaam – väidetav riigiabi lennujaamale ja leping Ryanairiga (ELT C 12, 17.1.2009, lk 6, punktid 204–208); komisjoni 21. märtsi 2012. aasta otsus seoses juhtumiga C 76/2002 – Charleroi' lennujaam – väidetav riigiabi lennujaamale ja Ryanairile (ELT C 248, 17.8.2012, lk 1).

⁽⁴⁸⁾ Määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punktis d on sätestatud, et abikava on „mis tahes õigusakt, mille alusel võidakse ilma edasiste rakendusmeetmeteta anda individuaalset abi õigusaktis üldiselt ja abstraktselt määratletud ettevõtjatele, ja mis tahes õigusakt, mille alusel võidakse anda eriprojektiga sidumata abi ühele või mitmele ettevõtjale määramata ajaks ja/või määramata ulatuses“.

⁽⁴⁹⁾ FFHG olukorda käsitleva 2002. aasta aruande lehekülj 5.

8.1.2.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

- (304) Nagu on analüüsitud põhjenduses 293 jj, tuleb FFHGd käsitada alates 12. detsembrist 2000 ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisel ettevõtjana, kes tegeleb majandustegevusega.

8.1.2.2. Riigi ressursid ja seostatavus riigiga

- (305) Et kõnealused meetmed kujutaksid endast riigiabi, tuleb neid rahastada riigi ressurssidest ja meetme rakendamise otsus peab olema seostatav riigiga.
- (306) Riigiabi mõiste laieneb mis tahes soodustusele, mida rahastatakse riigi ressurssidest ja mille annab kas riik ise või mis tahes vahendaja talle antud volituste kohaselt ⁽⁵⁰⁾. Kohalike omavalitsuste ressursid on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisel riigi ressursid ⁽⁵¹⁾. Sellega seoses on komisjon pidevalt leidnud, et olenemata sellest, kas riigi osalusega äriühing teenib kahjumit või kasumit, tuleb kõiki selle ressursse käsitada riigi ressurssidena ⁽⁵²⁾.

Rheinland-Pfalzi liidumaa osa kapitali suurendamises 2001. aastal

- (307) Rheinland-Pfalzi liidumaa rahastas oma osa kapitali suurendamisest 2001. aastal otse oma üldeelarvest. Seega võib järeldada, et meedet rahastati riigi ressurssidest ja see on samuti seostatav riigiga.

Fraporti osa kapitali suurendamises 2001. aastal*Riigi ressursid*

- (308) Saksamaa arvates ei saa Fraporti osa kapitali suurendamises 2001. aastal käsitada rahastamisena riigi ressurssidest, sest Fraport oli tollal börsil noteeritud sõltumatu eraõiguslik aktsiaselts ja avalik-õiguslikel asutustel ei olnud tema vahendite üle pidevat kontrolli.
- (309) Vastavalt kohtupraktikale tuleb ettevõtja ressursse käsitada riigi ressurssidena, kui riik, omades sellise ettevõtja üle kontrolli, saab suunata ettevõtja ressursside kasutust ⁽⁵³⁾.
- (310) Komisjon leiab, et riigil oli käesoleva juhtumi puhul kogu asjaomasel ajavahemikul vaatlusaluste ressursside üle otsene või kaudne kontroll. Komisjon märgib, et ajal, mil tehti lõplik otsus suurendada 2001. aastal kapitali, oli Fraport äriühing, mis oli enamjaolt riigi omandis. Enne 11. juunit 2001 kuulus 100 % Fraporti aktsiatest avalik-õiguslikele aktsionäridele ⁽⁵⁴⁾. 11. juunil 2001 noteeriti Fraport börsil ja 29,71 % ettevõtja aktsiatest müüdi eraaktsionäridele. Pärast seda kuulus 32,04 % aktsiatest Hessenliidumaale, 20,47 % ettevõtjale Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (mis kuulus 100 % Maini-äärse Frankfurti omavalitsusele) ja 18,32 % Saksamaa Liitvabariigile.
- (311) Seega kuulus 70,29 % Fraporti aktsiatest ajavahemikus 11. juunist 2001 kuni 26. oktoobrini 2005 avalik-õiguslikele aktsionäridele ja nii liigitub Fraport riigi osalusega äriühinguks direktiivi 2006/111/EÜ artikli 2 punkti b tähenduses. Asjaolu, et lõviosa Fraporti aktsiatest oli avalik-õiguslike asutuste käes, tähendas ka seda, et kõnealustel asutustel oli Fraporti üle valitsev mõju.
- (312) Seepärast leiab komisjon, et ükskõik milline Fraporti ressurssides tehtud kapitalisüst tähendab riigi ressursside kahanemist, kujutades endast riigi ressursside ülekandmist.

⁽⁵⁰⁾ Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsuse Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (Stardust Marine'i kohtuotsus) (EKL 2002, lk I-4397).

⁽⁵¹⁾ Otsus liidetud kohtuasjades T-267/08 ja T-279/08: Nord-Pas-de-Calais (2011, veel avaldamata, punkt 108).

⁽⁵²⁾ Vt näiteks komisjoni otsus seoses riigiabiga nr C 41/2005 – Ungari luhtunud kulud (ELT C 324, 21.12.2005, lk 12, ja seal esitatud viited).

⁽⁵³⁾ Stardust Marine'i kohtuotsuse punktid 52 ja 57.

⁽⁵⁴⁾ 45,24 % Fraporti aktsiatest kuulus Hessenliidumaale, 28,89 % ettevõtjale Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (mis kuulus 100 % Maini-äärse Frankfurti omavalitsusele) ja 25,87 % Saksamaa Liitvabariigile.

Seostatavus riigiga

- (313) Kohus on siiski otsustanud ka seda, et isegi kui riik on suuteline kontrollima riigi osalusega äriühingut ja selle tegevust, ei saa konkreetsel juhul automaatselt eeldada, et sellist kontrolli ka tegelikult teostatakse. Riigi osalusega äriühing võib vähemal või suuremal määral olla iseseisev, olenevalt sõltumatuse määrast, mille riik on talle andnud.
- (314) Seetõttu ei ole pelk asjaolu, et riigi osalusega äriühing on riigi kontrolli all, piisav selleks, et seostada kõnealuse äriühingu võetud meetmed, näiteks rahalised vahendid, mis anti FFHG-le otsusega suurendada 2001. aastal kapitali, riigiga. Samuti on vaja uurida, kas avalik-õiguslikke asutusi tuleb pidada ühel või teisel moel seotuks meetme vastuvõtmisega. Selle kohta märkis kohus, et riigi osalusega äriühingu võetud meetme seostatavust riigiga võib järeldada mitme näitaja põhjal, mis on seotud juhtumi asjaoludega ja meetme võtmise kontekstiga ⁽⁵⁵⁾.
- (315) Sellisteks näitajateks võivad olla äriühingu lõimitus avaliku halduse struktuuridesse, äriühingu tegevuse olemus ja tegevus turul tavalistes konkurentsitingimustes kõrvuti eraettevõtjatega, äriühingu õiguslik seisund (st kas talle kohaldub avalik õigus või tavapärane äriühingu õigus), avaliku sektori asutuste poolt äriühingu juhtimise üle teostatava järelevalve intensiivsus või muud näitajad, mis väljendavad konkreetse juhtumi puhul avaliku sektori asutuste seotust meetme võtmisega või nende seotuse ebatõenäosust, võttes muu hulgas arvesse meetme ulatust, sisu ja selles sisalduvaid tingimusi ⁽⁵⁶⁾.
- (316) Nagu on öeldud põhjenduses 135 jj, väitis Saksamaa, et meetmed, mille Fraport võttis seoses Frankfurt Hahni lennujaamaga, ei olnud seostatavad riigiga. Saksamaa viitas sellega seoses eelkõige aktsiaseltside seaduse paragrahvile 76 ja Saksa õiguse alusel tehtud kohtuotsustele, mille kohaselt on aktsiaseltsi juhatusel äriühingu igapäevases äritegevuses suur tegutsemisvabadus, kuivõrd ta tegutseb oma aktsionäridest sõltumatult.
- (317) Saksamaa viitas ka Saksamaa Föderaalkohtu (*Bundesgerichtshof*) otsusele, milles on sedastatud, et avalik-õiguslikud aktsionärid ei saanud mõjutada igapäevases äritegevuses tehtavaid individuaalseid otsuseid, vaid said tagada üksnes üldise raamistiku ja Fraporti suunava järelevalve. Saksamaa sõnul on seda aktsiaseltsi erilist laadi tunnistanud Stadtwerke Brixen AG kohtuotsuses ⁽⁵⁷⁾ ka seoses ELi riigihankeõigusega.
- (318) Seepärast väitis Saksamaa seoses avalik-õiguslike aktsionäride osalemisega otsuste tegemises aktsionäride üldkoosolekul, et aktsionäride koosolekul toimunud hääletus ei tähendanud enam kui seda, et aktsionärid kasutasid õigusi ja täitsid kohustusi, mis olid neile kui aktsionäridele seadusega ette nähtud. Samuti ei olnud Saksamaa nõus ühegi teise põhjenduses 315 nimetatud Stardust Marine'i kohtuotsusega seotud näitaja olemasoluga.
- (319) Sissejuhatava märkusena juhib komisjon tähelepanu sellele, et pelka asjaolu, et riigile kuuluv äriühing on eraõiguslik äriühing, ei saa – võttes arvesse autonoomsust, mille see õiguslik vorm võib äriühingule anda – lugeda piisavaks, et välistada äriühingu astutavate sammude seostatavus riigiga ⁽⁵⁸⁾. Mingit vahet ei tuleks teha juhtumitel, kus abi annab otse riik, ja juhtumitel, kus seda annavad riigi poolt abi haldamiseks loodud või määratud avaliku või erasektori asutused ⁽⁵⁹⁾.
- (320) Lisaks märgib komisjon, et Saksamaa Föderaalkohtu 1999. aasta otsus ⁽⁶⁰⁾ on seotud kriminaalmenetlusega. Selle menetluse raames arutati viimases astmes küsimust, kas Fraporti endist töötajat saab süüdistada „töötaja

⁽⁵⁵⁾ Stardust Marine'i kohtuotsuse punktid 52 ja 57.

⁽⁵⁶⁾ Stardust Marine'i kohtuotsuse punktid 55–56.

⁽⁵⁷⁾ Otsus kohtuasjas C-458/03: Stadtwerke Brixen AG (EKL 2005, lk I-08585, punkt 67).

⁽⁵⁸⁾ Otsus kohtuasjas T-442/03: SIC – Sociedade Independente de Comunicação vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 2008, lk II-01161, punkt 100).

⁽⁵⁹⁾ Komisjoni 15. mai 2014. aasta otsuse 2014/273/EL ELAN d.o.o. kasuks võetud meetmete kohta, SA.26379 (C13/10) (ex NN 17/10), mille on rakendanud Sloveenia (ELT L 144, 15.5.2014, lk 1), põhjendus 99.

⁽⁶⁰⁾ Urteil vom 3.3.1999, Az. 2StR 437–98, NJW 1999, 2378.

korruptsioonis“ või „*ametiisiku korruptsioonis*“, mistõttu tekkis küsimus, kas Fraportit peaks käsutama Saksa kriminaalseadustiku alusel „*muu haldusasutusena*“⁽⁶¹⁾. Seepärast ei ole see juhtum mingil moel seotud küsimusega, kas Fraporti astunud sammu saab pidada riigiabiieskirjade alusel seostatavaks riigiga. Kõnealuses otsuses on üksnes selgitatud, et Fraporti töötaja ei ole riigiametnik ja et Fraportit ei saa lugeda osaks avalikust haldusest Saksa kriminaalseadustiku tähenduses.

- (321) Saksamaa nimetatud teise Föderaalkohtu otsuse⁽⁶²⁾ kohta märgib komisjon, et selles otsuses, nagu ka Parking Brixeni juhtumi puhul,⁽⁶³⁾ on käsitletud kriteeriumi, mis seisnes riigi kontrollis ettevõtja üle liidu riigihankeeskirjade tähenduses. Selles ei ole käsitletud seostatavust riigiabiõiguse alusel.
- (322) Peale selle – ehkki võib olla, et aktsiaseltsi juhatus võib tegutseda igapäevaste äriotsuste tegemisel oma avalik-õiguslikest aktsionäridest sõltumatult – leiab Fraport oma aktsionäride struktuuri (70 % aktsionäridest on avalik-õiguslikud) ja avalik-õiguslike aktsionäride vahelise konsortsiumilepingu tõttu sellegipoolest, et ta on „*sõltuv, riigi enamusosalusega äriühing*“ (nagu on öeldud kõikides aastate 2001–2006 finantsaruannetes)⁽⁶⁴⁾.
- (323) Lisaks viitavad mitu tegurit sellele, et kapitali suurendamine 2001. aastal on tegelikult seostatav riigiga.
- (324) Esiteks leiab komisjon, et kapitali suurendamist 2001. aastal ei saa vaadelda kontekstist välja rebituna, vaid selle käsitlemisel tuleb arvesse võtta tollast Fraporti poliitilist ja õiguslikku olukorda. Need asjaolud ja faktid viitavad selgelt sellele, et ilma riigi osalemiseta ei oleks seda meetet vastu võetud.
- (325) Fraporti järelevalvenõukogu 26. septembri 1997. aasta koosoleku protokolli kohaselt panid Rheinland-Pfalzi liidumaa ametivõimud ette, et Fraport seoks end Frankfurt Hahni lennujaamaga, kuna „Rheinland-Pfalzi liidumaa soovis edendada [Fraporti] [FFHGga] sidumise kaudu töövõimaluste arengut ja kuna ta eeldas lennuliikluse suurenemist“. Järelevalvenõukogu 10. mai 1999. aasta koosoleku protokollist on näha, et pärast seda, kui Fraportist oli 1. jaanuaril 1998 saanud 64 %ga FFHG aktsionär, „pöördus Rheinland-Pfalzi liidumaa valitsus Hesseni liidumaa peaministri poole taotlusega, et [Fraport] suurendaks oma rolli Hahnis“. Selleks pidi Fraport üle võtma lennujaama aktsiad, mis kuulusid endiselt ettevõtjatele Holding Hahn ja Wayss & Freytag (vt põhjendus 17). Lisaks on protokollis öeldud, et Fraportit ei tuleks karistada, „kui ta ei saavuta piirkondlikke poliitikaeesmärke, st teatavat töövõimaluste arvu“, ning et „Fraporti ja liidumaa vahelised läbirääkimised arutelupunktide üle on alanud“. Lõpetuseks on protokollis märgitud, et lennujaama arendamiseks „tuleks kasutada nii palju kui võimalik riigi vahendeid“ ja et nende vahendite kogumise kiirendamiseks on „Rheinland-Pfalzi liidumaa juba loonud majandusministeeriumis töörühma, mille liige on ka Fraport“.
- (326) Protokollist on näha, et Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa kasutasid Fraportit kui vahendit, mille abil saavutada piirkondlikke ja struktuurseid poliitikaeesmärke, näiteks luua piirkonnas rohkem töökohti.
- (327) Kuna Fraport oli tollal endiselt riigi enamusosalusega äriühing, oli Fraporti järelevalvenõukogul, mille liikmetest suure osa (vähemalt poole) olid nimetanud avalik-õiguslikud aktsionärid, volitus kiita heaks 31. augusti 1999. aasta põhileping (*Grundlagenvereinbarung*)⁽⁶⁵⁾ ning anda juhatusle luba sõlmida tulude ja kulude ülekandmise 2001. aasta leping⁽⁶⁶⁾. Lisaks võeti seejärel Fraporti aktsionäride koosolekul vastu 3. mai 2000. aasta resolutsioon, millega lubati juhatusel sõlmida FFHGga tulude ja kulude ülekandmise 2001. aasta leping ning siduda seega Fraport FFHG projektiga kuni vähemalt 2005. aastani. Kuna selle resolutsiooni jaoks oli vaja saada

⁽⁶¹⁾ § 11 I No. 2 lit. c *Strafgesetzbuch*.

⁽⁶²⁾ Urteil vom 3.7.2008, Az. I ZR 145/05, WRP 2008, 1182, 1186.

⁽⁶³⁾ Otsus kohtuasjas C-458/03: Stadtwerke Brixen AG (EKL 2005, lk I-08585, punkt 67).

⁽⁶⁴⁾ Vt Fraporti aastate 2001–2006 finantsaruanded (*Geschäftsbericht*), mis on avaldatud aadressil <http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publikationen/publikationen.html> Vt eelkõige *Geschäftsbericht* 2001, lk 46; *Geschäftsbericht* 2002, lk 66; *Geschäftsbericht* 2003, lk 54; *Geschäftsbericht* 2004, lk 80; *Geschäftsbericht* 2005, lk 64; *Geschäftsbericht* 2006, lk 72.

⁽⁶⁵⁾ Fraporti ja Rheinland-Pfalzi liidumaa 31. augusti 1999. aasta põhileping.

⁽⁶⁶⁾ Järelevalvenõukogu andis loa sõlmida põhileping oma 1. oktoobri 1999. aasta koosolekul.

vähemalt kolmveerand hääletusel osalenud põhikirjajärgse kapitali esindajate häälest ja kuna 100 % aktsiatest kuulus tollal avalik-õiguslikele asutustele (vt põhjendus 305), võtsid selle resolutsiooni tegelikult vastu avalik-õiguslikud asutused.

- (328) Peale selle seadis Rheinland-Pfalzi liidumaa kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu sõlmimise oma toetuse ja riigi vahendite eraldamise eeltingimuseks, nagu on näha 31. augusti 1999. aasta põhilepingust ⁽⁶⁷⁾.
- (329) Seepärast, tänu kahe liidumaa poliitilisele kaasatusele – otseselt poliitilisel tasandil ning kaudselt järelevalvenõukogu kaudu ja Fraporti avalik-õiguslike aktsionäridena – oli Fraport seotud FFHGga ning kirjutas alla kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingule, millega ta võttis enda kanda FFHG kahjumi kuni vähemalt 2005. aastani.
- (330) Peale selle oli FFHG põhikirja ⁽⁶⁸⁾ paragrahvis 13 öeldud, et kuni 31. detsembrini 2027 on ühe aktsionäri ükskõik milliseks aktsiamüügiks vajalik teiste aktsionäride kirjalik heakskiit. Kuna FFHG-l oli tollal vaid kaks aktsionäri – Fraport ja Rheinland-Pfalzi liidumaa – tähendas see seda, et Fraport vajas oma aktsiate müügiks Rheinland-Pfalzi liidumaa kirjalikku nõusolekut. See tähendas, et liidumaa võis takistada Fraportit lahkumast FFHG projektist.
- (331) Juba 2001. aastal, mil arutati kapitali suurendamist 2001. aastal, selgus, et FFHG juhatus pidas otseseid läbirääkimisi Hesseni liidumaaga ja Rheinland-Pfalzi liidumaaga ⁽⁶⁹⁾. Tuleks märkida, et Hesseni liidumaa ei olnud tol hetkel veel FFHG aktsionär, kuid oli Fraporti aktsionär (omades 45,2 % suurust osalust).
- (332) Sel poliitilisel ja õiguslikul taustal ilmnes 2001. aasta jaanuaris, ⁽⁷⁰⁾ et FFHG vajas hädasti lisainvesteeringuid, mis võimaldaksid tal muutuda kasumlikuks.
- (333) Lisaks veenis Rheinland-Pfalzi liidumaa otseselt Fraportit vastu võtma otsust suurendada 2001. aastal kapitali. Järelevalvenõukogu koosolekule esitatud 20. juuni 2001. aasta ettepanekus on märgitud, et võttes arvesse kapitali suurendamist 27 miljoni euro võrra seoses Frankfurt Hahni lennujaama arendamisega, oli aktsionär Rheinland-Pfalzi liidumaa nõudnud, et 2001. aastal toimuvast kapitali suurendamisest rahastatavad investeeringud oleksid riiklike taristuinvesteeringute, nagu Frankfurt Hahni lennujaama viiva maantee ehitamine ligikaudu [...] miljoni euro eest, eeltingimus.
- (334) Fraporti järelevalvenõukogu omandamisega tegelev komitee märkis koosolekul, kus käsitleti kapitali suurendamist 2001. aastal ja mis toimus 23. novembril 2001, seega vähem kui kuu enne seda, kui järelevalvenõukogu kiitis heaks kapitali suurendamise 2001. aastal, et Fraport ei saanud tol hetkel FFHGst taanduda, sest „ei ole loota, et Rheinland-Pfalzi liidumaa oleks sellega nõus“ ⁽⁷¹⁾.
- (335) Seepärast leiab komisjon, et kapitali suurendamine 2001. aastal on seostatav riigiga.

8.1.2.3. Majanduslik eelis

- (336) Eelis ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on iga majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavapärastes turutingimustes, st riigi sekkumiseta ⁽⁷²⁾. Oluline ei ole mitte riigi sekkumise põhjus ega eesmärk, vaid meetme mõju ettevõtjale ⁽⁷³⁾. Alati, kui ettevõtja finantsolukord riigi sekkumise tulemusel paraneb, on tegemist eelise andmisega.

⁽⁶⁷⁾ Fraporti ja Rheinland-Pfalzi liidumaa 31. augusti 1999. aasta põhilepingu punktid 4 ja 5.

⁽⁶⁸⁾ FFHG 29. novembri 2001. aasta põhikirja paragrahv 13 *Verfügung über Geschäftsanteile* (Aktsiatehingud).

⁽⁶⁹⁾ Järelevalvenõukogu omandamisega tegeleva komitee 30. mai 2001. aasta koosoleku protokoll.

⁽⁷⁰⁾ Juhatusle (Vorstandsvorlage) esitatud 14. mai 2001. aasta dokumendid FFHG majandusliku arengu kohta; vt ka järelevalvenõukogu omandamisega tegeleva komitee 30. mai 2001. aasta koosoleku protokoll; vt ka BCG 14. veebruaril 2001 koostatud FFHG väljavaadete analüüsi lehekülj 10.

⁽⁷¹⁾ Fraporti järelevalvenõukogule esitatud resolutsiooni ettepanek, 23. november 2001.

⁽⁷²⁾ Otsus kohtuasjas C-39/94: Syndicat français de l'Express international (SFEI) jt vs. La Poste jt (EKL 1996, lk I-3547, punkt 60) ning otsus kohtuasjas C-342/96: Hispaania Kuningriik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1999, lk I-2459, punkt 41).

⁽⁷³⁾ Otsus kohtuasjas 173/73: Itaalia Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1974, lk 709, punkt 13).

- (337) Lisaks „ei saa pidada riigiabiks riigi poolt tavapärastele turutingimustele vastavatel asjaoludel otseselt või kaudselt ettevõtja käsutusse antud kapitali“⁽⁷⁴⁾. Et teha käesoleva juhtumi puhul kindlaks, kas kapitali suurendamisega 2001. aastal anti FFHG-le majanduslik eelis, mida ta ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud, peab komisjon võrdlema otsese investeerimistoetuse andnud ja kapitalisüsti teinud avalik-õiguslike asutuste käitumist pikaajalise kasumlikkuse väljavaadetest juhinduva turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumisega⁽⁷⁵⁾.
- (338) Hindamisel tuleks kõrvale jätta mis tahes positiivne mõju selle piirkonna majandusele, kus lennujaam asub, sest kohus on selgitanud, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel on oluline küsimus, „kas eraaktsionär, pidades silmas tulu saamise võimalust ning jättes kõrvale kõik sotsiaal-, regionaal- või sektoripoliitilised kaalutlused, oleks samasugustel asjaoludel sellise investeeringu teinud“⁽⁷⁶⁾.
- (339) Euroopa Kohus on märkinud Stardust Marine'i kohtuotsuses, et „uurimaks seda, kas riik tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva kaalutleva investori kombel, tuleb arvestada finantsabi meetmete võtmise ajalist konteksti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku ratsionaalsust ja seega hoiduda hinnangust, mis põhineb hilisemal olukorral“⁽⁷⁷⁾.
- (340) Lisaks on kohus väitnud EDFi juhtumi puhul, et „kui majandushinnangud koostatakse pärast selle eelise andmist, ei piisa asjaomase liikmesriigi tehtud investeeringu tegeliku kasumlikkuse tagantjärei tuvastamisest või tegelikult kasutatud menetluse valiku hilisemast põhjendamisest, selleks et tõendada, et liikmesriik tegi enne eelise andmist või eelise andmise ajal niisuguse otsuse aktsionärina“⁽⁷⁸⁾.
- (341) Selleks et saaks kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, tuleb komisjonil arvesse võtta aega, millal otsus suurendada FFHG kapitali tehti. Samuti peab komisjon tuginema oma hindamise käigus teabele ja eeldustele, mis olid FFHG avalik-õiguslike aktsionäride käsutuses ajal, mil tehti otsus vaatlusaluste rahaliste korralduste kohta.
- (342) Komisjon tunnistab, et asjaomasel liikmesriigil ja asjaomastel käitajatel võib olla keeruline esitada aastate eest tehtud rahaliste korralduste kohta samast ajast pärit täielikke tõendeid, ning ta võtab seda käesoleva juhtumi puhul kõnealuse kriteeriumi kohaldamisel arvesse.
- (343) Saksamaa väidab, et FFHG aktsionärid tuginesid lisakapitali süstimise otsust tehes mitmele FFHG, Fraporti ja välisnõustajate koostatud dokumendile, mis näitasid, et otsus oli põhjendatud.
- (344) Ehkki on tõsi, et FFHGsse tehtavate investeringute jaoks koostati ajavahemikku 2001–2005 hõlmav pikaajaline kava, leidsid Fraporti konsultandid BCG ja strateegiaosakond kapitali suurendamisel 2001. aastal, et investeringuga kaasnevad suured riskid, sest FFHG saavutab [...] euro suuruse aastakasumi ebaproportsionaalselt suurte kasvueelduste kohaselt alles 2015. aastal. Sellega seoses võib teha mitmeid tähelepanekuid 2001. aastal toimunud kapitali suurendamise ajastuse kohta ja teabe kohta, mis oli kättesaadav ajal, mil Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Fraport otsustasid selle meetme võtta.
- (345) Otsus süstida FFHGsse lisakapitali tehti 2001. aastal aset leidnud lennujaama rahalise olukorra halvenemise taustal. 2001. aasta jaanuaris esitati aruanne FFHG majandusliku olukorra kohta. Selles aruandes järelitati, et ehkki esialgsed eesmärgid, mille Fraport oli endale seoses FFHGga seadnud, olid saavutatud kiiresti ja reisijate arv oli tõusuteel, oli üldine majanduslik olukord järsult halvenemas, sest kaks FFHG olulist klienti (Malaysian Airlines Cargo ja MNG Airlines) lahkusid Frankfurt Hahni lennujaamast või vähendasid seal oma tegevust. Seda arvesse võttes volitas Fraport BCGd ja strateegiaosakonda töötama FFHG jaoks välja strateegia. BCG aruandest on näha, et isegi ebaproportsionaalse kasvu korral ei ole oodata FFHGsse tehtud investeringute kasumlikkust enne 2015.

⁽⁷⁴⁾ Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsuse Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (Stardust Marine'i kohtuotsus) (EKL 2002, lk I-4397, punkt 69).

⁽⁷⁵⁾ Otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (ALFA Romeo kohtuotsus) (EKL 1991, lk I-1603, punkt 23); otsus kohtuasjas T-296/97: Alitalia vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 2000, lk II-03871, punkt 84).

⁽⁷⁶⁾ Otsus kohtuasjas 40/85: Belgia Kuningriik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1986, lk I-2321).

⁽⁷⁷⁾ Stardust Marine'i kohtuotsuse punkt 71.

⁽⁷⁸⁾ Otsus kohtuasjas C-124/10 P: Euroopa Komisjon vs. Électricité de France (2012, veel avaldamata, punkt 85).

aastat. Selliseid kasvueeldusi pidas ebarealistlikeks ka Interplan, ⁽⁷⁹⁾ ⁽⁸⁰⁾. Peale selle väitis BCG oma aruandes, et realistlike kasvueelduste kohaselt ei ole oodata tehtud investeeringute kasumlikkust. Selle kinnituseks arvutas BCG välja investeeringu nüüdispuhasväärtuse (NPV), millest on antud ülevaade tabelis 19.

Tabel 19

BCG arvutused FFHGsse tehtud investeeringute kasumlikkuse kohta ⁽¹⁾

Eeldused ⁽²⁾	NPV ⁽³⁾ (eurodes)
20 % kasv alates 2005. aastast	[...]
10 % kasv alates 2005. aastast	[...]
7 % kasv alates 2005. aastast	[...]

⁽¹⁾ BCG koostatud 14. veebruari 2001. aasta kasumlikkuse hinnang.

⁽²⁾ NPV arvutamisel eeldati, et diskontomäär on [...] %.

⁽³⁾ Nüüdispuhasväärtus (NPV) näitab seda, kas konkreetse projekti tulu ületab kapitali (alternatiiv)kulud. Projekti peetakse majanduslikult tasuvaks investeeringuks siis, kui see loob positiivse nüüdispuhasväärtuse. Investeeringud, mille tulu on väiksem kui kapitali (alternatiiv)kulud, ei ole majanduslikult tasuvad. Kapitali (alternatiiv)kulud kajastuvad diskontomääras.

- (346) Lisaks olid Fraporti väliseksperdi liiklusprognoside kohaselt edasise kasvu tingimuseks täiendavad taristuinvesteeringud ⁽⁸¹⁾. Vajalike investeeringute kogusumma oli hinnangute kohaselt kuni [...] miljonit eurot ning see oleks hõlmanud lennuraja pikendamist, ruleerimisradu, perroone ja muid taristumeetmeid. BCG väitel ei tehtud kõnealuse märkimisväärse investeerimisplaani jaoks aga ühtki üksikasjalikku hindamist. Neil põhjusteil leidis BCG, et investeeringuga kaasnesid suured riskid, ning ta soovitas neid jagada täiendava investoriga või kaaluda Fraportile kuuluva FFHG osa müümist.
- (347) Saksamaa esitas PricewaterhouseCoopersi koostatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitleva hinnangu, et põhjendada 2001. aastal toimunud kapitali suurendamise vastavust turutingimustele. Sellest dokumendist ei leia paraku tuge Saksamaa väide, et FFHG aktsionärid tegutsesid kui kaalutlevad investorid, nagu on hinnatud põhjenduses 348 jj.
- (348) Komisjon võtab arvesse Fraporti strateegiaosakonnas 2001. aastal koostatud pikaajalist äriplaani, mis oli aluseks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel, mille PricewaterhouseCoopers teostas 2006. ja 2008. aastal. Selles äriplaanis olid kindlaks määratud järgmised kolm stsenaariumi:
- i) hetkeolukorra säilitamine: Fraport ei tee ühtki täiendavat investeeringut;
 - ii) esimene alternatiivne stsenaarium: piiratud investeeringud lennuraja pikendamiseks väga pessimistlike liiklusprognoside alusel ning
 - iii) teine alternatiivne stsenaarium: samad investeeringud, kuid parimate liiklusprognoside alusel.
- (349) PricewaterhouseCoopers ei arvutanud siiski välja eri stsenaariumide nüüdispuhasväärtuseid, mis oleksid võimaldanud võrdlemist. Tabelis 20 esitatud andmetest on näha, et nüüdispuhasväärtus oleks olnud aastatel 2001–2005 kõikide stsenaariumide puhul negatiivne. Peale selle on PricewaterhouseCoopersi koostatud kasumlikkuse hinnangu aluseks olnud prognoosidest näha, et alternatiivsed stsenaariumid viivad vaid väga optimistlike liiklusprognoside korral, eeldades ebaproportsionaalselt suurt kasvu, kahjumini, mis on väiksem ([...] miljoni euro võrra) kui kahjum hetkeolukorra säilitamise korral (võtmata arvesse seda, et lisaks tuleb investeerida [...] miljonit eurot). Halvimal juhul on alternatiivse stsenaariumi nüüdispuhasväärtus isegi suurem ([...] miljoni euro võrra) kui hetkeolukorra säilitamise korral.

⁽⁷⁹⁾ Inerplan oli konsultant, kelle Fraport palkas analüüsima Frankfurt Hahni liikluspotentsiaali.

⁽⁸⁰⁾ FFHG järelevalvenõukogu omandamisega tegeleva komitee 30. mai 2001. aasta koosoleku protokoll.

⁽⁸¹⁾ SH&E, „Study of traffic potential of Frankfurt-Hahn Airport“ (Uuring Frankfurt Hahni lennujaama liikluspotentsiaali kohta), 18. juuli 2001.

Tabel 20

2001. aastal toimunud kapitali suurendamise kasumlikkuse hinnang ⁽⁸²⁾

[...]

Allikas: PricewaterhouseCoopersi 24. oktoobri 2008. aasta aruande lehekülj 39 ja komisjoni hinnang ⁽⁸³⁾.

- (350) Edasi väitis Saksamaa, et Fraporti taandumist oli kaalutud, kuid see ei olnud kuni vähemalt 2005. aastani võimalik, mistõttu seda ei peetud üheks variandiks. Ehkki Fraport oli seotud kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepinguga, oli 2001.–2005. aasta eeldatava kahjumi nüüdispuhasväärtus siiski [...] miljonit eurot. Seepärast leiab komisjon, et FFHG kahjumi katmine kuni 2005. aastani ilma lisainvesteeringute tegemiseta oleks olnud vähem kulukas kui lennujaama edasi investeerimine.
- (351) Meelde tuleb tuletada ka seda, et kasumlikkuse prognoos, mis käsitles Fraporti investeeringuid FFHGsse, halvenes pärast otsust sõlmida kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping (1999. aasta august) märkimisväärselt.
- (352) Tabelis 21 on võrreldud 2001.–2010. aasta eeldatavaid tulemusi kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu sõlmimise otsust toetava FFHG äriplaani alusel ning kapitali suurendamist 2001. aastal toetava FFHG äriplaani alusel. FFHG aastatulemuste nüüdispuhasväärtus vähenes samal ajavahemikul ligikaudu [...] miljoni euro võrra.

Tabel 21

FFHG aastatulemuste võrdlev hinnang kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. lepingu jaoks koostatud äriplaani ning 2001. aastal toimunud kapitali suurendamise jaoks koostatud äriplaani alusel ⁽⁸⁴⁾

[...]

Allikas: PricewaterhouseCoopersi 24. oktoobri 2008. aasta aruande leheküljed 32 ja 39 ja komisjoni hinnang ⁽⁸⁵⁾.

- (353) Edasi täheldas komisjon, et järelevalvenõukogu 16. novembri 2001. aasta koosoleku protokollist on näha, et järelevalvenõukogu arutas 2001. aastal toimuva kapitali suurendamise kasumlikkust. Selle protokollis kohaselt ei eeldatud, et investeeringud FFHGsse – isegi kohene 27 miljoni euro investeerimine – oleksid kasumlikud. Lisaks on protokollis öeldud, et Fraport annab sellest hoolimata „riskikapitali, et avada võimalusi tuleviku tarvis“. Peale selle märkis Rheinland-Pfalzi liidumaa esindaja (Rhein-Hunsrücki maavanem (*Landrat*)), et FFHG järelevalvenõukogu 2001. aasta mais toimunud koosoleku protokollis andmeil „ei sõltu Fraporti otsus investeerida FFHGsse kasumlikkuse väljavaadetest, vaid Fraporti järelevalvenõukogu omandamisega tegeleva komitee nõusolekust, mis on olemas“.
- (354) Eespool öeldut arvesse võttes jäeldab komisjon, et Fraporti poolne kapitali suurendamine 2001. aastal ei toimunud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega ja et sellega anti FFHG-le eelis.
- (355) Rheinland-Pfalzi liidumaa poolse kapitali suurendamise kohta märgib komisjon, et Saksamaa põhjendas selle turutingimustele vastavust samadel alustel kui Fraporti puhul, mida on põhjenduses 344 juba käsitletud. Seal esitatud väited kehtivad ka liidumaa puhul.

⁽⁸²⁾ Hetkeolukorra säilitamise stsenaariumi ning esimese ja teise alternatiivse stsenaariumi andmed on pärit PricewaterhouseCoopersi 24. oktoobri 2008. aasta aruande leheküljelt 39; diskontomäär oli kindlaks määratud BCG 14. veebruari 2010. aasta hinnangus väljavaadete kohta.

⁽⁸³⁾ Komisjon kasutas nüüdispuhasväärtuse arvutamisel diskontomäära [...] %, mis oli kindlaks määratud BDG koostatud kasumlikkuse hinnangus. Peale selle tegi komisjon kindlaks veel ühe võimaluse, milleks oli hetkeolukorra säilitamine (kahjumi katmine kuni 2005. aastani).

⁽⁸⁴⁾ PricewaterhouseCoopersi 24. oktoobri 2008. aasta aruande leheküljel 33 kindlaks määratud diskontomäär.

⁽⁸⁵⁾ Komisjon kasutas nüüdispuhasväärtuse arvutamisel PricewaterhouseCoopersi aruandes märgitud diskontomäära.

- (356) Komisjon täheldab sellega seoses esiteks, et liidumaa on teinud alates 1994. aastast FFHGsse juba mitu edutut investeeringut. Teiseks osales liidumaa kapitali suurendamises teistsugustel tingimustel kui Fraport (liidumaal ei olnud lootust kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta lepingu kestuse ajal oma investeeringu eest midagi vastu saada). Kolmandaks oli Rheinland-Pfalzi liidumaa 2003. aasta investeerimisaruande andmeil põhjus, miks liidumaa investeeris Frankfurt Hahni lennujaama, tähtsad sotsiaal- ja struktuuripoliitika eesmärgid, nagu töökohtade loomine ja transpordipoliitika eesmärkide saavutamine, mitte kasumlikkusega seotud kaalutlused.
- (357) Seepärast järeltab komisjon, et ka Rheinland-Pfalzi liidumaa poolne kapitali suurendamine 2001. aastal ei toimunud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega ja sellega anti FFHG-le eelis.

8.1.2.4. *Valikulisus*

- (358) Selleks et kuuluda ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, peab riigi meede soodustama „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist“. Seega laieneb riigiabi mõiste vaid nendele meetmetele, millega soodustatakse ettevõtjaid valikuliselt.
- (359) Käesoleva juhtumi puhul sai Fraporti ja Rheinland-Pfalzi liidumaa poolsest 2001. aastal toimunud kapitali suurendamisest kasu üksnes FFHG. Seega oli kapitali suurendamine mõlemal juhul ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses oma olemuselt valikuline.

8.1.2.5. *Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele*

- (360) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja positsiooni võrreldes teiste ettevõtjatega, kes konkureerivad liidusiseses kaubanduses, tuleb järeltada, et abi mõjutab liidusisest kaubandust. Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale⁽⁸⁶⁾ on selleks, et meede kahjustaks konkurentsi, piisav, kui abisaaja konkureerib teiste ettevõtjatega konkrentsile avatud turgudel.
- (361) Nagu on hinnatud põhjenduses 304, on lennujaama käitamine majandustegevus. Konkurent esineb ühelt poolt lennujaamade vahel lennuettevõtjate ja nendega seotud lennuliikluse (reisijad ja veosed) ligimeelitamiseks ning teiselt poolt lennujaamade käitajate vahel, kes võivad omavahel konkureerida konkreetse lennujaama käitajaks saamisel. Lisaks – eeskätt odavlennuettevõtjate ja tellimuslendude tegijate ligimeelitamiseks – võivad omavahel konkureerida ka lennujaamad, mis ei asu samas teeninduspiirkonnas või isegi samas liikmesriigis.
- (362) Võttes arvesse Frankfurt Hahni lennujaama suurust (vt tabel 1) ja lennujaama lähedust teistele liidu lennujaamadele, eelkõige Frankfurt Maini, Luxembourgi, Zweibrückeni, Saarbrückeni ja Köln-Bonni lennujaamale,⁽⁸⁷⁾ leiab komisjon, et asjaomased meetmed võisid kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust. Nagu on öeldud põhjenduses 202, tehakse Frankfurt Hahni lennujaamast lende mitmesse rahvusvahelisse sihtkohta. Frankfurt Hahni lennujaama lennurada on piisava pikkusega ja võimaldab lennuettevõtjatel teenindada rahvusvahelisi sihtkohti.
- (363) Peale selle toimib Frankfurt Hahni lennujaam kaubalennujaamana (vt tabel 2). Lennuveostega seotud konkurentsi kohta märgib komisjon, et veosed on tavaliselt liikuvamad kui reisijad⁽⁸⁸⁾. Tavaliselt peetakse kaubalennujaamade teeninduspiirkonna raadiuseks vähemalt 200 kilomeetrit või 2 tundi autosõitu. Lennuveostega seotud konkurentsi kohta märgib komisjon, et veosed on tavaliselt liikuvamad kui reisijad⁽⁸⁹⁾. Tavaliselt peetakse kaubalennujaamade teeninduspiirkonna raadiuseks vähemalt 200 kilomeetrit või 2 tundi autosõitu. Komisjoni teabe kohaselt leiavad asjaomase sektori esindajad üldjuhul, et kaubalennujaamade teeninduspiirkond võib olla isegi suurem – et kasutada lennujaama kaubaveoks, on ekspediitoritele enamasti vastuvõetav kuni poolepäevane sõiduteekond

⁽⁸⁶⁾ Otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1998, lk II-717).

⁽⁸⁷⁾ Vt eespool punkt 2.2.

⁽⁸⁸⁾ Näiteks Leipzig/Halle lennujaam konkureeris seoses DHLi Euroopa keskuse rajamisega Vatry lennujaamaga (Prantsusmaa). Vt Leipzig/Halle kohtuotsuse punkt 93.

⁽⁸⁹⁾ Vt joonealune märkus 88.

(st kuni 12 tundi veoautosõitu) ⁽⁹⁰⁾. Seda arvesse võttes leiab komisjon, et kuna kaubalennujaamad on asendatavamad kui reisilennujaamad – piisab sellest, kui veos toimetatakse lennukiga teatud piirkonda, kust ekspediitor toimetab selle maanteed või raudteed kaudu lõppsihtkohta –, on oht kahjustada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust suurem.

- (364) Põhjendustes 360–364 esitatud väidete alusel on FFHG-le antud majanduslik eelis tugevdanud võrreldes konkurentidega FFHG positsiooni liidu lennujaamateenuste pakkujate turul. Seda arvesse võttes tuleb eelist, mis anti FFHG-le 2001. aastal toimunud kapitali suurendamisega, käsitada eelisena, mis võib kahjustada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.1.2.6. Järeldus

- (365) 2001. aastal toimunud Fraporti ja Rheinland-Pfalzi liidumaa poolne kapitali suurendamine 27 miljoni euro võrra kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.1.3. 3. MEEDE: KAPITALI SUURENDAMINE 2004. AASTAL; NING 4. MEEDE: KASUMI JA KAHJUMI ÜLEKANDMISE 2004. AASTA LEPING

- (366) 2004. aastal suurendati FFHG kapitali veel 42 miljonit euro võrra (Fraport investeeris 10,21 miljonit eurot, Hesseni liidumaa 20 miljonit eurot ja Rheinland-Pfalzi liidumaa 11,79 miljonit eurot). Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa olid nõustunud 2002. aastal selle kapitali suurendamisega tingimusel, et FFHG ja Fraporti vahel sõlmitakse uus kasumi ja kahjumi ülekandmise leping (kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping), mis hõlmab ajavahemikku kuni 31. detsembrini 2014.
- (367) 5. aprillil 2004 sõlmisid Fraport ja FFHG kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu. Fraporti aktsionärid kiitsid selle lepingu heaks 2. juunil 2004.

8.1.3.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

- (368) Nagu on analüüsitud põhjenduses 293 jj, tuleb FFHGd käsitada alates 12. detsembrist 2000 ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisel ettevõtjana, kes tegeleb majandustegevusega.

8.1.3.2. Riigi ressursid ja seostatavus riigiga

Kapitali suurendamine 2004. aastal ning kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping – Fraport

- (369) Komisjon leiab, et kuna kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping oli 2004. aasta kapitali suurendamise teostumise eeltingimus ning kuna mõlema meetme võtmiseks saadi Fraporti aktsionäride nõusolek ühel ja samal aktsionäride koosolekul, tuleb mõlema meetme (Fraporti panuse) seostatavust riigiga hinnata koos.
- (370) Kapitali suurendamine 2004. aastal ning kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping kinnitati 2. juunil 2004 Fraporti aktsionäride üldkoosolekul, kusjuures kinnitamise poolt hääletas 99,992 % koosolekul kohal olnud aktsionäridest.
- (371) Lisaks väitis Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu sõlmimist käsitleva otsuse heakskiitmiseks oli vaja saada aktsionäride üldkoosolekul 74,994 % häälteenamus, samal ajal kui avalik-õiguslikele aktsionäridele kuulus vaid ligikaudu 70 % Fraporti aktsiatest, mistõttu ei saanud nad tegelikult Fraporti otsuseid kontrollida. Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et kapitali suurendamine 2004. aastal ei oleks teostunud, kui Fraporti aktsionärid ei oleks heaks kiitnud kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingut.

⁽⁹⁰⁾ Liège'i lennujaama vastus 2014. aasta lennundussuuniste teemalise avaliku konsultatsiooni raames.

- (372) Komisjon leiab, et enamusaktsionärina oli riigil 2004. aasta toimuva kapitali suurendamise ning kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepingu hääletuses oluline roll. Saksa aktsiaseltside seaduse (*Aktiengesetz*) kohaselt jõustub kasumi ja kahjumi ülekandmise leping siiski üksnes juhul, kui selle kiidab aktsionäride koosolekul heaks vähemalt kolmveerand hääletusel osalenud põhikirjajärgse kapitali esindajatest⁽⁹¹⁾. Seega ei saanud avalik-õiguslikud asutused ilma eraaktsionäride märkimisväärse osalemiseta kontrollida otsust viia ellu kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping ning teostada Fraporti poolne kapitali suurendamine 2004. aastal.
- (373) Seepärast leiab komisjon põhjenduses 369 jj esitatud kaalutlusi arvesse võttes, et Fraporti poolne kapitali suurendamine 2004. aastal ning kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping ei ole seostatavad riigiga. Isegi kui riigiga seostatavus peaks kinnitust leidma ja meede leitakse olevat abi, oleks selline abi kokkusobiv siseturuga. Sellega seoses kehtivad ühtmoodi nii punktis 10.3 kui ka punktis 10.4 esitatud kaalutlused.

Kapitali suurendamine 2004. aastal – Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hessen liidumaa

- (374) Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hessen liidumaa rahastasid oma osa kapitali suurendamisest 2004. aastal otse oma üldeelarvest. Seega rahastati need 2004. aasta kapitali osad selgelt riigi ressurssidest ja on seostatavad riigiga.

8.1.3.3. Majanduslik eelis

- (375) Nagu on öeldud põhjenduses 336 jj, kohaldab komisjon selleks, et kontrollida, kas ettevõtjale on antud majanduslik eelis, turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet. Ka siin kehtivad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise põhialused, mida on nimetatud põhjenduses 336 jj.

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine – Rheinland-Pfalzi liidumaa

- (376) Seoses Rheinland-Pfalzi liidumaa poolse kapitali suurendamisega 2004. aastal väitis Saksamaa, et ta tegutses kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Selle kinnituseks esitas Saksamaa pärast 2008. aasta menetluse algatamise otsust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitleva hinnangu, mille oli koostanud 2008. aastal PricewaterhouseCoopers.
- (377) Esiteks märgib komisjon, et Rheinland-Pfalzi liidumaa ei teinud ise eelnevaid kasumlikkuse arvutusi ega arvutanud ise välja investeringu tasuvust. Selle asemel tugines Rheinland-Pfalzi liidumaa FFHG ja Fraporti koostatud äriplaanile.
- (378) Teiseks leiab komisjon, et liidumaa ei olnud siiski samasuguses olukorras kui Fraporti aktsionärid. Tabelist 22 on näha, et Rheinland-Pfalzi liidumaa pidi süstima 2005.–2009. aastal [...] miljonit eurot (kokku [...] miljonit eurot), kuid ta lootis saada dividendimakseid või oma osalemise eest muud hüvitist alles alates 2025. aastast. Fraporti aktsionärid pidid süstima [...] miljonit eurot ja nad eeldasid, et saavad dividendimakseid pärast esimese nelja aasta negatiivseid tulemusi. Eeldatud dividendimaksete nüüdispuhasväärtus ajavahemikul kuni 2025. aastani oli [...] miljonit eurot sisemise tasuvusläävega [...] %.
- (379) Kolmandaks, silmas pidades seda pikaajalist kavandamist ja võttes arvesse asjaolu, et Rheinland-Pfalzi liidumaa oli FFHGsse juba mitu korda edutult investeerinud, leiab komisjon, et ükski kaalutlev erainvestor ei oleks liidumaa olukorras otsustanud paigutada FFHGsse veel kapitali, teostamata sealjuures eelnevalt tundlikkuse hindamist.

⁽⁹¹⁾ Aktsiaseltside seaduse paragrahvi 293 lõige 1.

Tabel 22

2004. aastal toimunud Rheinland-Pfalzi liidumaa poolse kapitali suurendamise kasumlikkuse hinnang

[...]

Allikas: PricewaterhouseCoopersi Rheinland-Pfalzi liidumaad käsitleva 24. oktoobri 2008. aasta aruande lehekülg 21.

- (380) Peale selle põhinevad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevad hinnangud, mis koostati seoses kapitali suurendamisega 2004. aastal ning kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta lepinguga, FFHG iga-aastaste finantstulemuste märkimisväärse paranemise ootustel (vt tabel 23). Need aluseks võetud kasvueeldused on märksa suuremad 2001. aastal toimunud kapitali suurendamise puhul koostatud hinnangu omadest. Peale selle esineb neis suuri kõikumisi, mis näiteks 2009. aastal ületasid 300 %.

Tabel 23

2001. aastal toimunud kapitali suurendamise ja 2004. aastal toimunud kapitali suurendamisega seoses koostatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitlevates PricewaterhouseCoopersi hinnangutes kasutatud äriplaanides prognoositud FFHG aastatulemuste võrdlus

Tuhandetes eurodes	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kapitali suurendamine 2004. aastal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitali suurendamine 2004. aastal – aastane muudatus protsentides	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitali suurendamine 2001. aastal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitali suurendamine 2001. aastal – aastane muudatus protsentides	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Tuhandetes eurodes	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kapitali suurendamine 2004. aastal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitali suurendamine 2004. aastal – aastane muudatus protsentides	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitali suurendamine 2001. aastal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitali suurendamine 2001. aastal – aastane muudatus protsentides	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Allikas: PricewaterhouseCoopersi 24. oktoobri 2008. aasta aruande lehekülg 45 ja komisjoni hinnang ⁽⁹²⁾

⁽⁹²⁾ Komisjon on arvutanud kasvumäärad prognoositud aastatulemuste põhjal.

- (381) Peale selle oli Rheinland-Pfalzi liidumaa investeerimisaruannete andmel põhjus, miks liidumaa investeeris Frankfurt Hahni lennujaama, tähtsate sotsiaal- ja struktuuripoliitika eesmärkide saavutamine, nagu töökohtade loomine ja transpordipoliitika eesmärkide täitmine, mitte kasumlikkusega seotud kaalutlused. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel ei saa aga sotsiaalseid ja piirkondlikke kaalutlusi arvesse võtta.
- (382) Pidades silmas neid konkreetseid asjaolusid, mis olid seotud Rheinland-Pfalzi liidumaa otsusega süstida FFHGsse veel kapitali (põhjendused 376–380), leiab komisjon, et Rheinland-Pfalzi liidumaa poolne kapitali suurendamine 2004. aastal ei olnud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega ja sellega anti FFHG-le eelis.

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine – Hesseni liidumaa

- (383) Hesseni liidumaa käitumise kohta väitis Saksamaa, et Frankfurt Maini lennujaama piiratud kasvuvõimalused, mis olid tingitud muu hulgas öisest lennukeelust, muutsid Frankfurt Hahni lennujaama edasiarendamise Hesseni liidumaa silmis vajalikuks. Saksamaa märkis, et see arendamine võimaldas kasutada Frankfurt Hahni ööpäevaringse tegevusloa raames ning Frankfurt Maini lennujaama ja Frankfurt Hahni lennujaama vahelist kavandatud lennujaamasüsteemi silmas pidades ulatuslikult olemasolevaid kasvuvõimalusi. Lisaks sai Hesseni liidumaa osalemise kaudu 2004. aastal toimunud kapitali suurendamises toetada veelgi lennuliikluse arengut Reini-Maini piirkonnas.
- (384) Esiteks märgib komisjon, et Hesseni liidumaa ei teinud mingeid konkreetseid eelnevaid kasumlikkuse arvutusi. Teiseks, sarnaselt Rheinland-Pfalzi liidumaale lootis ka Hesseni liidumaa hakata saada dividendimakseid alles pärast 2025. aastat. Kolmandaks ei teostatud hoolimata pikaajalisest kavandamisest mingit eelduste tundlikkuse hindamist. Lisaks ei saa põhjuseid, miks liidumaa investeeris Frankfurt Hahni lennujaama, nagu Reini-Maini piirkonna lennuliikluse arendamine või muud tähtsad sotsiaal- ja struktuuripoliitika alased kaalutlused, arvesse võtta turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel.
- (385) Pidades silmas neid konkreetseid asjaolusid, mis olid seotud Hesseni liidumaa otsusega hakata FFHG aktsionäriks (põhjendused 383–384), leiab komisjon, et Hesseni liidumaa poolne kapitali suurendamine 2004. aastal ei olnud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega ja et sellega anti FFHG-le eelis.

Järeldus

- (386) Neid kaalutlusi arvesse võttes järeldab komisjon, et Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa poolse kapitali suurendamisega 2004. aastal anti FFHG-le eelis.

8.1.3.4. Valikulisus

- (387) Kuna Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa poolne kapitali suurendamine 2004. aastal toimus üksnes FFHG hüvanguks, on need meetmed ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses oma olemuselt valikulised.

8.1.3.5. Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele

- (388) Samadel põhjustel, mida on nimetatud põhjenduses 360 jj, leiab komisjon, et iga FFHG-le antud valikuline majanduslik eelis võis kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.1.3.6. Järeldus

- (389) Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa poolne FFHG kapitali suurendamine 2004. aastal kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

- (390) Kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping, mille alusel Fraport võttis üle kogu aastatel 2004–2009 tekkinud FFHG kahjumi, ning Fraporti poolne kapitali suurendamine 2004. aastal ei ole seostatavad riigiga. Kuna üks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kumulatiivsetest kriteeriumidest ei ole täidetud, leiab komisjon, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping ning Fraporti poolne kapitali suurendamine 2004. aastal ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (391) Isegi kui kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping ning kapitali suurendamine 2004. aastal kujutaksid endast riigiabi, oleks see abi punktis 10 sätestatud kriteeriumide alusel siseturuga kokkusobiv.

8.1.4. 5. MEEDE: FFHG-LE TURVAKONTROLI TEGEMISE EEST HÜVITISE MAKSMINE

8.1.4.1. *Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste*

- (392) Nagu on öeldud põhjenduses 293, ehkki FFHGd tuleb käsitada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisel ettevõtjana, tuleb meelde tuletada, et kogu lennujaamaomaniku ja -käitaja tegevus ei pruugi olla laadilt majanduslik ⁽⁹³⁾.
- (393) Euroopa Kohus on leidnud, et tegevus, mis harilikult kuulub riigi kui avaliku võimu teostaja pädevusse, ei ole laadilt majanduslik ja selle suhtes ei kohaldata riigiabieeskirju ⁽⁹⁴⁾. Niisugune tegevus toimub sellistes valdkondades nagu lennundusjulgestus, lennujuhtimine, politsei, toll jne. Kõnealuse tegevuse rahastamisel tuleb rangelt piirduda seonduvate kulude hüvitamisega ning vahendeid ei tohi kasutada muu majandustegevuse rahastamiseks ⁽⁹⁵⁾.
- (394) Seepärast ei kujuta avalike ülesannete hulka kuuluva tegevuse või selle tegevusega otseselt seotud taristu rahastamine endast üldiselt riigiabi ⁽⁹⁶⁾. Lennujaamas peetakse üldjuhul laadilt mittemajanduslikuks sellist tegevust nagu lennujuhtimine, politsei-, tolli- ja tuletõrjetegevus ning tegevust, mis on vajalik tsiviillennunduse kaitsmiseks õigussvabuse sekkumise eest, samuti investeeringuid, mis on seotud sellise tegevuse jaoks vajaliku taristu ja seadmetega ⁽⁹⁷⁾.
- (395) Majandustegevusega paratamatult seotud mittemajandusliku tegevuse riiklik rahastamine ei tohi siiski kaasa tuua põhjendamatut diskrimineerimist lennuettevõtjate ja lennujaamade käitajate vahel. Väljakujunenud kohtupraktikast ilmneb, et kui riigiasutused vabastavad ettevõtjad nende majandustegevusega lahutamatult seonduvatest kuludest, on tegemist eelise andmisega ⁽⁹⁸⁾. Seega, kui konkreetses õigussüsteemis on tavapärane, et lennuettevõtjad või lennujaamade käitajad kannavad teatavate teenuste kulud, võib juhul, kui mõni avaliku sektori asutuste nimel samu teenuseid osutav lennuettevõtja või lennujaama käitaja ei pea neid kulusid kandma, olla viimati nimetatul eelis, isegi kui teenuseid endid peetakse mittemajanduslikeks. Seetõttu tuleb analüüsida lennujaama käitaja suhtes kohaldatavat õigusraamistikku, et hinnata, kas selles raamistikus peavad lennujaamade käitajad või lennuettevõtjad kandma kulud, mis on seotud mõne laadilt mittemajandusliku, kuid nende majandustegevusega kaasneva tegevusega.
- (396) Saksamaa väitis, et lennuohutusseaduse (*Luftverkehrsgesetz*) paragrahvi 8 kohaselt tuleb turvakontrolliga kaasnevaid kulusid käsitada avalike ülesannetega seonduvate kuludena.
- (397) Komisjon on nõus, et lennuohutusseaduse paragrahvi 8 kohaseid meetmeid võib põhimõtteliselt lugeda avalike ülesannetega seotud tegevuseks.
- (398) Selliste meetmete võtmise kulude puhul tundub Saksamaa olevat seisukohal, et need kõik tuleb kanda asjakohastel avalik-õiguslikel asutustel. Komisjon märgib aga, et lennuohutusseaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt võib hüvitada vaid lennuohutusseaduse paragrahvis 5 loetletud tegevuse elluviimiseks vajalike ruumide ja rajatiste

⁽⁹³⁾ Otsus kohtuasjas C-364/92: SAT Fluggesellschaft vs. Eurocontrol (EKL 1994, lk I-43).

⁽⁹⁴⁾ Otsus kohtuasjas C-118/85: Euroopa Ühenduste Komisjon vs. Itaalia Vabariik (EKL 1987, lk 2599, punktid 7 ja 8) ning otsus kohtuasjas C-30/87: Bodson/Pompes funèbres des régions libérées (EKL 1988, lk 2479, punkt 18).

⁽⁹⁵⁾ Otsus kohtuasjas C-343/95: Cali & Figli vs. Servizi ecologici porto di Genova (EKL 1997, lk I-1547); komisjoni otsus N 309/2002, 19. märts 2003; komisjoni otsus N 438/2002, 16. oktoober 2002, abi sadamavaldajatele ametiülesannete täitmiseks.

⁽⁹⁶⁾ Komisjoni otsus N 309/2002, 19. märts 2003.

⁽⁹⁷⁾ Vt eelkõige otsus kohtuasjas C-364/92: SAT Fluggesellschaft vs. Eurocontrol (EKL 1994, lk I-43, punkt 30) ning otsus kohtuasjas C-113/07 P: SELEX Sistemi Integrati Spa vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 2009, lk I-2207, punkt 71).

⁽⁹⁸⁾ Vt muu hulgas otsus kohtuasjas C-172/03: Wolfgang Heiser vs. Finanzamt Innsbruck (EKL 2005, lk I-01627, punkt 36, ja tsiteeritud kohtupraktika).

pakkumise ja hooldamisega seotud kulud. Kõik muud kulud, iseäranis turvakontrolliga kaasnevad kulud, peab kandma lennujaama käitaja. Seega ulatuses, milles FFHG vabastati riikliku rahastamisega kuludest, mis tal tuli lennuohutusseaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt tavaliselt ise kanda, ei ole see riiklik rahastamine vabastatud ELi riigiabieeskirjadele vastavuse kontrollist.

8.1.4.2. *Riigi ressursid ja seostatavus riigiga*

- (399) Kuna Rheinland-Pfalzi liidumaa ei ole käesoleva juhtumi puhul FFHG-le üle kandnud mitte üksnes lennuettevõtjatelt turvakontrolli eest saadud tulu, on antud vahendid pärit liidumaa üldeelarvest.
- (400) Seega leiab komisjon, et meetmeid rahastatakse riigi ressurssidest ja need on samuti seostatavad riigiga.

8.1.4.3. *Majanduslik eelis*

- (401) Komisjon märgib, et vaatlusalused meetmed hõlmasid osa FFHG majandustegevuse käigus tekkinud kuludest. Tavaliselt peab lennujaama käitaja kandma kõik lennujaama ehitamise ja käitamise kulud (välja arvatud avalike ülesannetega seonduvad kulud, mida lennujaama käitaja ei pea kehtiva õigusraamistiku kohaselt üldjuhul kandma). Nende kulude osalise katmisega vabastatakse FFHG seega koormast, mida tal tuleks tavaliselt kanda, ja seepärast antakse sellega FFHG-le majanduslik eelis.

8.1.4.4. *Valikulisus*

- (402) Kuna vaatlusaluseid meetmeid rakendati üksnes FFHG suhtes, tuleb neid meetmeid käsitada laadilt valikulistena.

8.1.4.5. *Konkurentsi kahjustamine*

- (403) Samadel põhjustel, mida on nimetatud põhjenduses 360 jj, leiab komisjon, et iga FFHG-le antud valikuline majanduslik eelis võib kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.1.4.6. *Järeldus*

Põhjenduses 392 jj esitatud kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et FFHG-le antud riigi vahendid kujutavad endast sedavõrd, kuivõrd Rheinland-Pfalzi liidumaa maksed turvakontrolli tegemise eest ületasid lennuettevõtjatelt saadud tulu, riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.1.5. 6. MEEDE: RHEINLAND-PFALZI LIIDUMAA OTSETOETUSED

8.1.5.1. *Riigiabieeskirjade kohaldatavus enne 2000. aastat otsustatud riigi toetuste suhtes ning ettevõtja mõiste*

- (404) Põhjenduses 293 jj kirjeldatud põhjustel tuleb FFHG-d käsitada alates 12. detsembrist 2000 ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisel ettevõtjana.
- (405) Saksamaa selgitas, et Rheinland-Pfalzi liidumaa toetas 2001. aastal FFHGd teatavate taristuinvesteeringute tegemisel [...] euroga. Saksamaa sõnul põhinesid need toetused aga otsustel, mis olid tehtud juba 1999. aastal.

- (406) Samadel põhjustel, mida on nimetatud põhjenduses 293 jj, on komisjon seisukohal, et toetuste puhul, mille andmine oli otsustatud enne Aéroports de Paris' kohtuotsust (nagu põhjenduses 405 kirjeldatud toetus), võisid avalik-õiguslikud asutused õigustatult leida, et rahastamine ei kujutanud endast riigiabi ja seega ei tulnud sellest komisjonile teatada. Sellest järeldub, et komisjon ei saa seada selliseid toetusi kahtluse alla riigiabieeskirjade alusel.
- (407) Lisaks märkis Saksamaa, et Rheinland-Pfalzi liidumaa rahastas aastatel 2001, 2002, 2003 ja 2004 osaliselt turvakontrolliga seotud personalikulud (kattes neist vastavalt [...] %, [...] %, [...] % ja [...] %).
- (408) Nagu on hinnatud põhjenduses 397 jj, võib turvakontrolli tegemist lugeda (lennuohutusseaduse paragrahvi 8 alusel) põhimõtteliselt avaliku ülesande täitmisega seotud tegevuseks. Lennuohutusseaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt võib hüvitada siiski vaid lennuohutusseaduse paragrahvis 5 loetletud tegevuse elluviimiseks vajalike ruumide ja rajatiste pakkumise ja hooldamisega seotud kulud. Käesoleva juhtumi puhul on aga Rheinland-Pfalzi liidumaa üle võtnud turvakontrolli tegemisega seotud kulud, mis tuleb kanda lennujaama käitajal. Seepärast ei ole riigi toetus, mis anti FFHG-le turvakontrolliga seotud personalikulude rahastamise kaudu, vabastatud ELi riigiabieeskirjadele vastavuse kontrollist.

8.1.5.2. *Riigi ressursid ja seostatavus riigiga*

- (409) Komisjon leiab, et otsetoetuseid rahastatakse riigi ressurssidest ja need on samuti seostatavad riigiga.

8.1.5.3. *Majanduslik eelis*

- (410) Komisjon märgib, et vaatlusalused meetmed hõlmasid osa FFHG majandustegevuse käigus tekkinud kuludest. Tavaliselt peab lennujaama käitaja kandma kõik lennujaama ehitamise ja käitamise kulud, sealhulgas turvakontrolliga seotud kulud. Nende kulude osalise katmisega vabastatakse FFHG seega koormast, mida tal tuleks tavaliselt kanda, ja antakse FFHG-le majanduslik eelis, mida ta ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud.
- (411) Peale selle oli vaatlusalune toetus laadilt tagastamatu ja investeeringutasuvus oli selle puhul olematu. Saksamaa ei ole esitanud ühtki tõendit selle kohta, et otsetoetused oleksid antud FFHG käsutusse turutingimustel. Peale selle ei tugine Saksamaa turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Seepärast leiab komisjon, et vaatlusaluste meetmetega, mida Rheinland-Pfalzi liidumaa rakendas FFHG suhtes pärast 12. detsembrit 2000, anti FFHG-le majanduslik eelis.

8.1.5.4. *Valikulisus*

- (412) Kuna vaatlusaluseid meetmeid rakendati üksnes FFHG suhtes, tuleb neid meetmeid käsitada laadilt valikulistena.

8.1.5.5. *Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele*

- (413) Samadel põhjustel, mida on nimetatud põhjenduses 360 jj, leiab komisjon, et iga FFHG-le antud valikuline majanduslik eelis võib kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.1.5.6. *Järeldus*

- (414) Põhjenduses 392 jj esitatud kaalutlusi arvesse võttes järeldab komisjon, et kuna avalik-õiguslikud asutused tegid lõplikud otsused otsetoetuste kohta summas [...] miljonit eurot (aastatel 1997–2000) ja [...] miljonit eurot (mis maksti 2001. aastal) enne Aéroports de Paris' kohtuotsust, võisid nad õigustatult leida, et need toetused ei kujutanud endast riigiabi.

- (415) Komisjon leiab, et FFHG-le antud riigi vahendid summas 1,93 miljonit eurot (aastatel 2001–2004) kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.1.6. 12. MEEDE: OMAKAPITALI SUURENDAMINE [...] MILJONI EURO VÕRRA

8.1.6.1. *Kapitali suurendamise ja FFHG suhtes juba kehtestatud rahaliste korralduste vaheline seos*

- (416) Enne kui hinnata, kas FFHG kapitali suurendamine [...] miljoni euro võrra kujutab endast riigiabi, tuleb välja selgitada, kas seda kapitali suurendamist ja FFHG suhtes varem kehtestatud rahalisi korraldusi tuleks käsitada eraldi meetmetena või ühe meetmena.
- (417) Saksamaa väitel oli kapitali suurendamise eesmärk refinantseerida taristuinvesteeringute katmiseks võetud laenud, mida avalik-õiguslikud aktsionärid olid kohustunud aastatel 1997–2012 rahastama või refinantseerima, kuid mida ei olnud veel tasutud.
- (418) Saksamaa esitatud tõendite põhjal leiab komisjon, et omakapitalisüsti eesmärk oli refinantseerida laenud, millega rahastati aastatel 1997–2012 Frankfurt Hahni lennujaama taristu täiustamist. Saksamaa sõnul oli tänu otsusele teha kõnealused investeeringud FFHG-l õigus need vahendid saada. Seepärast leiab komisjon, et [...] miljoni euro suuruse kapitalisüsti hindamisel tuleb arvesse võtta kohustusi, mille avalik-õiguslikud aktsionärid olid nende investeeringute otsustamisel endale varem võtnud.

8.1.6.2. *Järeldus*

- (419) Sellega seoses ja punktis 8.1.1 esitatud kaalutlusi arvesse võttes järeldab komisjon, et FFHG on tegelenud alates Aéroports de Paris' kohtuotsusest (12. detsember 2000) majandustegevusega ja kujutab endast ettevõtjat ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (420) Peale selle leiab komisjon kooskõlas punktides 8.1.1, 8.1.3 ja 8.1.4 esitatud kaalutlustega, mis kehtivad ka vaatlusaluse meetme puhul, et omakapitalisüst kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, sest see hõlmab riigi ressursse ja on seostatav riigiga ning sellega antakse FFHG-le valikuline majanduslik eelis, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.2. RYANAIRI JA TEISTE LENNUJAAMA KASUTAVATE LENNUETTEVÕTJATEGA SEOTUD MEETMETE KÄSITAMINE RIIGIABINA

8.2.1. ÜLDISED MÄRKUSED TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA ETTEVÕTJA PÕHIMÕTTE KOHALDAMISE KOHTA

- (421) Et hinnata, kas riigile kuuluva lennujaama ja lennuettevõtja vahel sõlmitud lepinguga antakse viimati nimetatule majanduslik eelis, tuleb analüüsida, kas kõnealune leping on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel lennujaama ja lennuettevõtja vahelise lepingu suhtes tuleb hinnata, kas turumajanduse tingimustes tegutsev kaalutlev ettevõtja oleks lepingu sõlmimise kuupäeval eeldanud, et kõnealune leping viib suurema kasumini, kui oleks saavutatud ilma lepinguta. Seda suuremat kasumit mõõdetakse kui erinevust lepinguga kaasneva eeldatava lisatulu (st lepingu sõlmimise korral teenitava tulu ja lepingu sõlmimata jätmise korral teenitava tulu vahe) ja lepinguga seoses tekkivate eeldatavate lisakulude (st lepingu sõlmimise korral tekkivate kulude ja lepingu sõlmimata jätmise korral tekkivate kulude vahe) vahel, kohaldades tekkivate rahavoogude suhtes asjakohast diskontomäära.
- (422) Selles analüüsis tuleb arvesse võtta kõiki lepinguga seonduvaid lisatulusid ja -kulusid. Eri elemente (lennujaa-matasude puhul tehtavad allahindlused, turundustoetused, muud rahalised stiimulid) ei tohiks hinnata eraldi. Charleroi' kohtuotsuses on öeldud, et „erainvestori kriteeriumi kohaldamisel on oluline käsitleda äritehingut

tervikuna, et teha kindlaks, kas riiklik üksus ja tema poolt kontrollitav üksus käitusid koosvõetuna kui turumajanduse tingimustes tegutsevad mõistlikud ettevõtjad. Vaidlusaluste meetmete hindamisel peab komisjon arvestama kõiki olulisi asjaolusid ja nende konteksti“⁽⁹⁹⁾.

- (423) Eeldatav lisatulu peab hõlmama eelkõige lennujaamatasudest saadavat tulu, võttes arvesse allahindlusi, lepinguga eeldatavasti tekkivat lisaliiklust ning lisaliiklusega eeldatavasti kaasnevat lennundusega mitteseotud tulu. Eeldatavad lisakulud peavad kätkema eelkõige kõiki lisanduvaid tegevus- ja investeerimiskulusid, mis ei oleks ilma lepinguta tekkinud, nagu ka turundustoetuste ja muude rahaliste stiimulitega seotud kulud.
- (424) Samuti märgib komisjon sellega seoses, et hindade diferentseerimine (sh turundustoetuse ja muude stiimulite kehtestamine) on üldine äritava. Selline hindade diferentseerimise poliitika peaks aga olema äärmiselt õigustatud⁽¹⁰⁰⁾.
- (425) Euroopa Kohus on märkinud Stardust Marine'i kohtuotsuses, et „uurimaks seda, kas riik tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva investori kombel, tuleb arvestada finantsabi meetmete võtmise ajalist konteksti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku ratsionaalsust ja seega hoiduda hinnangust, mis põhineb hilisemal olukorral“⁽¹⁰¹⁾.
- (426) Seega peab komisjon selleks, et kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi, arvesse võtma aega, millal FFHG ja Ryanairi vahelised lepingud sõlmiti. Peale selle peab komisjon tuginema hindamisel teabele, mis oli lennujaama käitaja käsutuses vastavate lepingute sõlmimise või koostamise ajal, ning tollastele põhjendatud eeldustele.
- (427) 2014. aasta lennundussuuniste punktis 63 on öeldud, et lennuettevõtjate ja lennujaama vahel sõlmitud lepingud võib lugeda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumiga kooskõlas olevaks juhul, kui need suurendavad eelneva analüüsi seisukohast lennujaama kasumlikkust. Ehkki see tingimus kajastab kõnealuse kriteeriumi loogikat, selgitati seda üksikasjalikult alles hiljuti ning selles on viidatud pigem üksikutele lepingutele kui kogu äritegevusele, nagu tehakse sagedamini ka turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel. Seepärast tunnistab komisjon, et asjaomasel liikmesriigil ja asjaomastel käitajatel võib olla keeruline esitada aastate eest sõlmitud lepingute kohta samast ajast pärit täielikke tõendeid, ning ta võtab seda käesoleva juhtumi puhul kõnealuse kriteeriumi kohaldamisel arvesse.

8.2.1.1. Frankfurt Hahni lennujaama võrreldavus teiste Euroopa lennujaamadega

- (428) 2014. aasta lennundussuuniste kohaselt võib konkreetset lennujaama kasutavale lennuettevõtjale antud abi olemasolu põhimõtteliselt välistada, kui lennujaamateenuste eest küsitav hind vastab turuhinnale või kui eelanalüüsi tulemusel (st sellise analüüsi tulemusel, mis põhineb teabel, mis oli kättesaadav, ja arengul, mida oli võimalik prognoosida abi andmise ajal) saab näidata, et lennujaama ja lennuettevõtja suhte kaudu suureneb pidevalt lennujaama kasum⁽¹⁰²⁾.
- (429) Seepärast peab komisjon lennujaamade ja konkreetsete lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute hindamisel kõige sobivamaks kriteeriumiks kasumlikkuse suurenemise eelanalüüsi⁽¹⁰³⁾. Põhjus on selles, et praegusel hetkel on kahtlane, et on võimalik määrata lennujaamade pakutavate teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks kindlaks asjakohast võrdlusalust. Üldjuhul võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisest, mille puhul lähtutakse teistel sarnastel turgudel kehtivast keskmisest hinnast, olla abi, kui see hind on võimalik

⁽⁹⁹⁾ Vt kohtuasi T-196/04: Ryanair vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 2008, lk II-3643, punkt 59).

⁽¹⁰⁰⁾ Vt 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).

⁽¹⁰¹⁾ Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsuse Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (Stardust Marine'i kohtuotsus) (EKL 2002, lk I-04397, punkt 71).

⁽¹⁰²⁾ Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 53.

⁽¹⁰³⁾ Vt 2014. aasta lennundussuuniste punktid 59 ja 61.

mõistlikult kindlaks teha või tuletada teistest turunäitajatest. Lennujaamateenuste puhul ei ole see meetod siiski nii asjakohane, sest kulude ja tulude struktuur on lennujaamati enamasti väga erinev. Põhjuseks on see, et kulud ja tulud sõltuvad lennujaama arengutasemest; lennujaama kasutatavate lennuettevõtjate arvust; lennujaama läbilaskevõimest, mis väljendub reisijate arvust; taristu seisukorrast ja sellega seotud investeeringutest; õigusraamistikust, mis võib liikmesriigiti erineda, ning mis tahes võlgadest või kohustustest, mis lennujaamal on tekkinud ⁽¹⁰⁴⁾.

- (430) Veelgi enam, lennutranspordituru liberaliseerimine muudab iga puhtalt võrdleva analüüsi keeruliseks. Nagu käesoleva juhtumi puhul on näha, ei põhine lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelised äritavad alati üksnes avaldatud tasumääradel. Pigem on need äritavad väga mitmekesised. Need hõlmavad reisijatehinnade ja mis tahes äri- ja finantskohustusega seotud riskide jagamist, standardseid stimuleerimiskavasid ja muudatusi riskide hajutamises lepingute kehtivuse ajal. Seepärast ei saa tegelikult üht tehingut teisega võrrelda, võttes aluseks pelgalt ühe lennuki teenindamise hinna või hinna ühe reisija kohta.
- (431) Lõpetuseks – isegi kui usaldusväärse võrdleva analüüsi põhjal on võimalik kindlaks teha, et käesoleva hindamise raames käsitletavate eri tehingutega seotud hinnad on võrreldava tehingute valimi põhjal kindlaks tehtud turuhindadega võrdsed või neist kõrgemad, ei saa komisjon sellest sellegipoolest järeldada, et need tehingud vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, kui peaks ilmema, et lennujaama käitaja eeldas nende tehingute tegemisel, et tekkivad lisakulud on suuremad kui lisatulu. Seda põhjusel, et turumajanduse tingimustes tegutseval ettevõtjal ei ole mingit stiimulit pakkuda kaupu või teenuseid turuhinnaga võrreldava hinnaga, kui selle tulemuseks on kahjumi suurenemine.
- (432) Seetõttu leiab komisjon, et kogu tema käsutuses olevat teavet arvesse võttes ei ole alust kalduda kõrvale 2014. aasta lennundussuunistes esitatud soovituselt kohaldada lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelistes suhetes turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, st kasumlikkuse suurenemise eelanalüüsi.

8.2.1.2. Lisakulude ja -tulude hindamine

- (433) Komisjon leiab, et hinna diferentseerimine on üldine äritava, seni kui see toimub kooskõlas kõikide asjakohaste konkurentsialaste ja valdkondlike õigusaktidega. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmiseks peaks selline hindade diferentseerimise poliitika aga olema äriliselt õigustatud.
- (434) Komisjon leiab, et lennuettevõtjate ja lennujaama vahel sõlmitud lepingud võib lugeda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumiga kooskõlas olevaks juhul, kui need suurendavad eelneva analüüsi seisukohast lennujaama kasumlikkust. Lennujaam peaks tõestama, et ta suudab lennuettevõtjaga lepingu sõlmimisel (nt sõlmides individuaalse lepingu või kehtestades üldise lennujaamatasude kava) katta lepingu kestuse jooksul kõik lepingust tulenevad kulud ja tal on sealjuures head väljavaated saavutada mõistlik kasumimarginaal.
- (435) Et hinnata, kas leping, mille lennujaam on lennuettevõtjaga sõlminud, vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, tuleb arvesse võtta lennuettevõtja tegevusest tulenevat eeldatavat lennundusega mitteseotud tulu ning lennujaamatasusid, millest on maha arvatud mis tahes allahindlused, turundustoetused või stimuleerimiskavad. Samamoodi tuleks arvesse võtta kõiki eeldatavaid lisakulusid, mis tekivad lennujaama käitajal seoses lennuettevõtja tegevusega lennujaamas. Sellised lisakulud võivad hõlmata kõiki kulu- ja investeeringuliike, nagu täiendavad personali-, seadmete soetamise ja investeerimiskulud, mis tulenevad lennuettevõtja tegevusest lennujaamas. Näiteks kui lennujaam peab laienema või ehitama uue terminali või muid rajatisi peamiselt selleks, et rahuldada konkreetse lennuettevõtja vajadusi, tuleks sellist kulu lisakulude arvutamisel arvesse võtta. Seevastu kulud, mis tekivad lennujaamal sõltumata lennuettevõtjaga sõlmitud lepingust, ei tohiks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel arvesse võtta.
- (436) Lisaks, kui turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja otsustab, kas sõlmida lennujaamateenuste leping ja/või turundusteenuste leping või mitte, valib ta hindamiseks ajavahemiku, mille aluseks on kõnealuste lepingute kehtivusaeg. Teisisõnu hindab ta lepingute kohaldamise kestel lisanduvaid kulusid ja tulusid.

⁽¹⁰⁴⁾ Otsus 2011/60/EL.

- (437) Pikema ajavahemiku valimine ei oleks põhjendatud. Lepingute allkirjastamise kuupäeval ei arvesta turumajanduse tingimustes tegutsev kaalutlev ettevõtja lepingute pikendamisega pärast nende lõppemist ei samadel ega uutel tingimustel. Lisaks teaks kaalutlev ettevõtja, et odavlennuettevõtjad, nagu Ryanair, on olnud alati tuntud kiire kohanemise poolest turumuutustega nii lennuliinide avamisel ja sulgemisel kui ka lendude arvu suurendamisel ja vähendamisel.

8.2.2. 7. MEEDE: 1999. AASTA RYANAIRI LEPING

- (438) Saksamaa väidab, et FFHG koostas enne Ryanairiga mis tahes individuaalse lepingu sõlmimist kasumlikkuse suurenemise eelhinnangu. Seepärast tegutses FFHG Saksamaa väitel 1999. aasta Ryanairi lepingu sõlmimisel mõistliku investorina.
- (439) Komisjon märgib, et FFHG oli tööpoolest ajal, mil ta sõlmis Ryanairiga ärisuhted, koostanud mitu äriplaani ja arvutust. FFHG kasumlikkuse arvutustes võeti arvesse kogu tulu (lennundusega seotud ja lennundusega mitteseotud tulu), mis eeldati kaasnevat Ryanairi tegevusega lennujaamas, ja kõiki kõnealuse lennuettevõtja tegevusest tulenevaid kulusid.

FFHG esimene hinnang 1999. aasta Ryanairi lepingu kasumlikkuse kohta

- (440) Tabelis 24 on kokku võetud 1999. aasta Ryanairi lepinguga kaasnevat kasumlikkuse suurenemist käsitlevad arvutused, mille FFHG tegi 1999. aasta kohta, võttes aluseks lepinguga eeldatavasti tekkiva tulu, maksuvabast müügist ja lennujaamas asuvatest poodidest eeldatavasti saadava lennundusega mitteseotud tulu ning lepinguga seotud eeldatavad lisakulud.

Tabel 24

Eelhinnang 1999. aasta Ryanairi lepinguga kaasneva kasumlikkuse suurenemise kohta (1999. aasta)

[...]

Allikas: FFHG 4. märtsi 1999. aasta arvutused kasumlikkuse suurenemise kohta.

- (441) Ehkki 4. märtsil 1999. aastal tehtud FFHG eelanalüüs, mille Saksamaa esitas, ei sisaldanud prognoosi kogu lepinguga hõlmatud ajavahemikuks, oli selge, et leping eeldati olevat kasumlik alates Ryanairi esimesest lennujaamas tegutsemise aastast. Kuigi turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja koostaks tavaliselt äriplaani kogu lepingu kestuse ajaks, eeldati, et leping suurendab kohe algusest lennujaama kasumit. See on tavatu eelkõige põhjusel, et lennuettevõtja esimene tegevusaasta järeleproovimata lennujaamas on kõige riskantsem aeg. Käesoleva juhtumi puhul tundub, et liiklusprognoosid tuginesid mõistlikele eeldustele, mida kinnitas ka tegelik liikluse areng lennujaamas (vt tabel 1). Seega, isegi kui reisijateveo maht jääb lepingu kestuse ajal samaks – mis on küll väga ebatõenäoline –, on lennujaamal siiski põhjendatult alust eeldada, et leping suurendab FFHG üldist kasumlikkust.
- (442) Nendes kasumlikkuse suurenemise arvutustes arvesse võetud lisatulu hõlmab lennundusega seotud tulu ja lennundusega mitteseotud tulu (nagu piletimüügitulu), milles oli kokku lepitud 1999. aasta Ryanairi lepingus, ning tollimaksuvabast müügist ja poodidest saadavat tulu. Prognoositud tulu puhul oli põhitegur eeldatav reisijateveo maht. Mis puudutab reisijate arvu prognoosi, siis FFHG eeldas, et tal õnnestub teenindada 1999. aastal ligikaudu [...] Ryanairi reisijat ⁽¹⁰⁵⁾. Seda liiklusprognoosi kinnitas reisijateveo tegelik areng lennujaamas (vt tabel 1).

⁽¹⁰⁵⁾ See eeldus põhineb järgmisel arvutusel: [...] lendu 1999. aastal x [...] reisijat lennu kohta = [...] Ryanairi reisijat.

- (443) Arvesse võetud lisakulud hõlmasid maapealset teenindust pakkuva välise ettevõtja maapealse teeninduse kulusid, kütusekulusid, palgatava lisapersonaliga (8 lisatöötajat) seotud kulusid ning turunduse, kõnekeskuse ja turvakontrolliga seotud kulusid. Peale selle võeti arvesse otseselt Ryanairi tegevusest tingitud amortisatsiooni- ja investeeringute rahastamise kulusid. Nende investeeringute suuruseks hinnati ligikaudu [...] miljonit Saksa marka ja need olid seotud peamiselt lennujaama üldiste seadmetega.
- (444) Saksamaa väitis, et uue reisiterminaliga seotud investeerimiskulud, mille suurus oli [...] miljonit Saksa marka, ei olnud põhjustatud Ryanairi tegevusest. Sellega seoses selgitas Saksamaa, et kuni uue terminali ehitamiseni ei olnud lennujaamal korralikku reisiterminali. Seepärast oli uue terminali rajamine Saksamaa sõnul eeltingimus, et viia ellu regulaarse reisijateveo väljaarendamises seisnev lennujaama laienemisstrateegia. Peale selle tegi lennujaam ka FFHG kaubavedude laiendamise strateegia raames mitu investeeringut, mis ei olnud põhjustatud konkreetsest lennuettevõtjast. Kuna need kulud oleksid tekkinud hoolimata Ryanairi tegevusest lennujaamas, ei tulnud neid kulusid Saksamaa sõnul kasumlikkuse suurenemise arvutamisel arvesse võtta.
- (445) Komisjon märgib esiteks, et 1999. aasta kohta koostatud FFHG 16. novembri 1998. aasta äriplaani kohaselt oli uue reisiterminali ehitus tõepoolest juba alanud (st enne, kui Ryanairiga hakati pidama läbirääkimisi mis tahes lepingu sõlmimise üle).
- (446) Teiseks on Saksamaa esitatud autentsetest eelnevatest äriplaanidest näha, et terminali rajamine ja muud taristumeetmed olid osa Ameerika Ühendriikide endise sõjaväebaasi ümberehitamisest täielikult toimivaks tsiviillennujaamaks (laiema eesmärgiga arendada lennujaama piirkonna ühendusvõimaluste parandamiseks), mitte ei olnud seotud üksnes 1999. aasta Ryanairi lepinguga.
- (447) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et FFHG tehtud eelnevad arvutused põhinesid realistlikel eeldustel ja neis ei võetud õigustatult arvesse taristukulusid. Kuigi eelnevad kasumlikkuse arvutused ei hõlmanud kogu ajavahemikku, tehti kindlaks, et 1999. aasta Ryanairi leping suurendab lennujaama kasumlikkust kohe esimesest aastast.

FFHG teine hinnang 1999. aasta Ryanairi lepingu kasumlikkuse kohta

- (448) Teine 1999. aasta Ryanairi lepingu kasumlikkuse eelhinnang, mis on kokku võetud tabelis 25 ja mis hõlmas ajavahemikku 1999–2003, koostati seoses FFHG järelevalvenõukogu aruteludega uute klientide (Ryanair) hankimise teemal⁽¹⁰⁶⁾. Komisjon täheldab, et seegi hinnang põhineb kasumlikkuse suurenemise arvutustel ja põhjendustes 442–444 kirjeldatud põhimõtetel. Ehkki see hinnang rajaneb optimistlikumatel reisijate arvu prognoosidel kui varasemad arvutused, kinnitas tegelik reisijateveo areng lennujaamas ka neid prognoose (vt tabel 1).

Tabel 25

Hinnang 1999. aasta Ryanairi lepinguga kaasneva kasumlikkuse suurenemise kohta ajavahemikus 1999–2003

[...]

Allikas: 1999. aasta aruanne Frankfurt Hahni lennujaama lennujaamatasude kohta ja komisjoni hinnang.

- (449) Ehkki FFHG koostatud ja Saksamaa esitatud eelanalüüsis ei kajastunud lepingu sõlmimise päevast edasised maksed, on selge, et lepingu puhul eeldati kasumlikkust. Komisjoni meelest oli see eeldus realistlik, võttes arvesse turutingimusi ajal, mil sõlmiti 1999. aasta Ryanairi leping. Prognoosid liikluse kohta, mis on lennundusega seotud tulu põhitekitaja, põhinesid mõistlikel eeldustel ja neid kinnitas reisijateveo tegelik areng lennujaamas.

⁽¹⁰⁶⁾ 1999. aasta aruanne Frankfurt Hahni lennujaama lennujaamatasude kohta.

Peale selle eeldati, et tekkivad lisakulud püsivad aastatel 2000–2003 muutumatutena, sest oli oodata vaid väikest Ryanairi pakutavate lendude arvu suurenemist. Realistlikel eeldustel põhinesid ka lennundusega mitteseotud tulu prognoosid – eeldati, et iga reisija kulutab lennujaamas umbes [...] eurot.

- (450) Komisjon märgib, et võttes arvesse kõiki lisakulusid ja kogu lisatulu, mis tuleneb Ryanairi tegevusest lennujaamas, eeldas FFHG juhatus peale selle, et 1999. aasta Ryanairi leping katab kõik lisakulud, ka seda, et see suurendab oma kehtivusajal Frankfurt Hahni lennujaama kasumlikkust nüüdispuhasväärtusega, mis ulatub [...] miljoni Saksa margani (diskontomäär = [...] %). Seda eeldavat positiivset panust silmas pidades oodati, et 1999. aasta Ryanairi lepingu kehtivuse ajal muutub kasumlikumaks ka Frankfurt Hahni lennujaama üldine äritegevus.
- (451) Ehkki turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmiseks piisab selle tõestamisest, et lennuettevõtjaga sõlmitud lepinguga eeldatavasti kaasneva tuluga on võimalik katta lepinguga eeldatavasti tekkivad lisakulud, tegi komisjon lisaks tundlikkuse analüüsi, võttes kasumlikkuse arvutamisel arvesse uue reisiterminali amortisatsioonikulusid (vt tabel 26).

Tabel 26

Hinnang 1999. aasta Ryanairi lepinguga kaasneva kasumlikkuse suurenemise kohta ajavahemikus 1999–2003 (hõlmab uue reisiterminali iga-aastaseid amortisatsioonikulusid summas [...] Saksa marka ⁽¹⁰⁷⁾)

[...]

Allikas: 1999. aasta aruanne lennujaamatasude kohta Frankfurt Hahni lennujaamas ja komisjoni hinnang.

- (452) Isegi kui võtta arvesse uue reisiterminali täielikke amortisatsioonikulusid, võis 1999. aasta Ryanairi lepingu puhul põhjendatult eeldada, et see loob positiivse nüüdispuhasväärtuse, mille suurus on ligikaudu [...] miljonit Saksa marka (diskontomäär = [...] %).

Oxera hinnang 1999. aasta Ryanairi lepingu kasumlikkuse kohta

- (453) Ryanair esitas samuti kasumlikkuse hinnangu, mille oli koostanud Oxera teabe põhjal, mis oli kättesaadav 1999. aasta Ryanairi lepingu sõlmimise ajal (teabe olid esitanud lennujaam ja Ryanair). Nende arvutuste tulemused on kokku võetud tabelis 16. Oxera hinnangust on samamoodi näha, et 1999. aasta Ryanairi lepingu puhul võis eeldada lennujaama jaoks positiivset nüüdispuhasväärtust.
- (454) Lisaks peab komisjon olemasoleva teabe põhjal sama veenvaks Saksamaa väidet, et väljavaade tekitada Ryanairiga sõlmitud lepingute kaudu lisaliiklust andis FFHG-le võimaluse meelitada ligi kasvupotentsiaaliga kliente, parandada lennujaama üldist kasutamist ja vähendada üldiselt lennujaama kahjumit.

Järeldus

- (455) Olles analüüsinud 1999. aasta Ryanairi lepingut ja FFHG eelduseid selle lepingu sõlmimise ajal, on komisjon nõus, et leping suurendas Frankfurt Hahni lennujaama kasumlikkust, kuivõrd eeldatav lisatulu oli suurem kui eeldatavad lisakulud. Kuna leping oli seega kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, ei antud sellega Ryanairile eelist.

⁽¹⁰⁷⁾ Uue terminali investeerimiskulud suurusega [...] miljonit Saksa marka/terminali eeldatav majanduslik kasutamine 20 aasta vältel = amortisatsioonikulud summas [...] Saksa marka aastas.

- (456) Kuna üks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kumulatiivsetest kriteeriumidest ei ole täidetud, leiab komisjon, et Frankfurt Hahni lennujaama ja Ryanairi vahel sõlmitud 1999. aasta leping ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.2.3. 8. MEEDE: 2001. AASTA TASUMÄÄRAD

- (457) Komisjon märgib, et 2001. aasta tasumäärad jõustusid 1. oktoobril 2001. Tol ajal oli Ryanair peamine Frankfurt Hahni lennujaamas tegutsev reisijaid vedav lennuettevõtja, sest Volare ja Air Polonia hakkasid tegutsema lennujaamas alles 2003. aastal ning Wizzair ja Iceland Express alles 2005. aastal.
- (458) 2001. aasta tasumäärad kehtisid kõikidele Frankfurt Hahni lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele ning nende kaudu pakuti muutuvaid ja püsivaid turundustoetusi uutele lennuettevõtjatele, uute sihtkohtade jaoks ja reisijate arvu suurenemise korral.
- (459) 2001. aasta tasumäärad kehtestati eesmärgiga suurendada Frankfurt Hahni lennujaama konkurentsivõimet ja toetada lennujaama tolleaegset kasvustrateegiat.
- (460) Seda arvesse võttes väitis Saksamaa, et 2001. aasta tasumäärade kaudu ei antud mingit eelist. Samuti oli Saksamaa komisjoniga nõus, et võrdlusalusena saab kasutada tulemusi, mis olid saadud, hinnates turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist seoses 2002. aasta Ryanairi lepinguga, mis põhines 2001. aasta tasumääradel ja millega kehtestati täiendav turundustoetus (vt punkt 8.2.4).
- (461) Komisjon on nõus, et 2002. aasta Ryanairi lepingut saab kasutada 2001. aasta tasumäärade puhul võrdlusalusena, eriti arvesse võttes asjaolu, et ajal, mil 2001. aasta tasumäärad kehtestati, oli peamine lennuettevõtja lennujaamas Ryanair ja et 2002. aasta Ryanairi lepingus kokku lepitud tasud vastavad 2001. aasta tasumääradele.

Järeldus

- (462) Võttes arvesse kasumlikkuse suurenemise arvutusi, mis tehti 2001. aasta tasumääradel põhineva 2002. aasta Ryanairi lepinguga seoses, järeldab komisjon, et 2001. aasta tasumäärade kehtestamine oli samuti kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, sest see suurendas eelneva analüüsi seisukohast lennujaama kasumlikkust.
- (463) Kuna vähemalt üks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kumulatiivsetest kriteeriumidest ei ole täidetud, leiab komisjon, et 2001. aasta tasumäärad ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.2.4. 9. MEEDE: 2002. AASTA RYANAIRI LEPING

- (464) 1999. aasta Ryanairi leping asendati 2002. aasta Ryanairi lepinguga, mis jõustus 14. veebruaril 2002. 2002. aasta Ryanairi leping sõlmiti [...] aastaks (st kuni [...]). Ryanairil oli võimalus pikendada lepingut sarnastel tingimustel kuni [...].
- (465) Enne otsuse tegemist 2002. aasta Ryanairi lepingu kohta koostas FFHG 21. mail 2001 ligikaudse kasumlikkuse hinnangu (vt tabel 27).

Tabel 27

2002. aasta Ryanairi lepingu kasumlikkuse hinnang

Käibetulu lennu kohta (132,30 reisijat lennu kohta)	Ühik	Summa lennu kohta	Kulud/käive lennu kohta Saksa markades
Piletimüügitulu	lend	[...]	[...]
Reisijatasu (millest on maha arvatud turundustoetus 3,52 Saksa marka ⁽¹⁾)	reisija	[...]	[...]
Julgestustasu	reisija	[...]	[...]
Kütus	m ³	[...]	[...]
Lennundusega mitteseotud tulu (alusaasta 2000)	reisija	[...]	[...]
Parkimine	reisija	[...]	[...]
Kogukäive lennu kohta			[...]
Muutuvkulud lennu kohta			
Palgad			
Käitamine	tund	[...]	[...]
Perroonikäitlus	tund	[...]	[...]
Maapealse teeninduse seadmed ⁽²⁾			
— üldised käitamisega seotud tarnekulud	lend	[...]	[...]
— üks saateauto „FOLLOW ME“	lend	[...]	[...]
— üks pagasiveok	lend	[...]	[...]
— üks reovee vedamise veok	lend	[...]	[...]
— üks puhta vee vedamise veok	lend	[...]	[...]
— üks maapealne vooluallikas	lend	[...]	[...]
— üks püksirauto	lend	[...]	[...]
Reisijate ja pagasi teenindamine			
— reisijate teenindamine (lennule registreerimisel ühe- kordselt makstav summa)	lend	[...]	[...]
— pagasi teenindamine (ühekordselt makstav summa)	lend	[...]	[...]
— reisijate kontroll	reisija	[...]	[...]
Muutuvkulud kokku lennu kohta			[...]
Brutokasum lennu kohta			[...]
Brutokasum aastas ⁽³⁾			[...]
Toetus uute liinide puhul ⁽⁴⁾			[...]

Käibetulu lennu kohta (132,30 reisijat lennu kohta)	Ühik	Summa lennu kohta	Kulud/käive lennu kohta Saksa markades
Ryanairi tegevusest tingitud investeeringute amortisatsioon ⁽⁵⁾			[...]
Eespool nimetatud investeeringute rahastamise kulud (intressimäär: 5 %)			[...]
Kasumi suurenemine aastas			[...]

⁽¹⁾ FFHG ootused seoses reisijatasust saadava tuluga põhinesid eeldusel, et kolm Ryanairi lennukit hakkavad baseeruma Frankfurt Hahni lennujaamas, mis on ka põhjus, miks reisijatasu vähendati turundustoetuse võrra, mille suurus oli [...] eurot reisija kohta.

⁽²⁾ Kulud vastavad seadmete kasutamise eest nõutud rendile ja käitamisega seotud materjalikuludele (käitamisega seotud tarnekulud).

⁽³⁾ [...] lennu korral aastas.

⁽⁴⁾ FFHG eeldas, et Ryanair avab kolm uut liini, mille eest maksab [...] Saksa marka.

⁽⁵⁾ Amortisatsioon on seotud reisiterminali laiendamisega, mille jaoks oli vajalik [...] euro suurune investeering ([...] eurot pluss [...] eurot seoses eeldatava lisanõudlusega), millele lisandusid finantseerimiskulud. Osa nendest investeerimiskuludest on seostatud Ryanairiga vastavalt tema osakaalule Frankfurt Hahni lennujaama reisijateveos, mis oli [...] %. Amortisatsiooni-aeg: [...] aastat. Ehkki leiti, et terminaliga seotud algsed investeerimiskulud ei olnud tingitud Ryanairi tegevusest, võeti FFHG arvutustes arvesse terminaliga seotud eeldatavaid täiendavaid investeerimiskulusid.

Allikas: PricewaterhouseCoopersi 2006. aasta aruande lehekülj 34 ja FFHG 21. mai 2001. aasta hinnang 2002. aasta Ryanairi lepingu kasumlikkuse kohta.

- (466) Ehkki FFHG kasumlikkuse hinnang, mille Saksamaa esitas, ei sisaldanud prognoosi kogu 2002. aasta Ryanairi lepinguga hõlmatud ajavahemikuks, oli selge, et kõnealune leping eeldati olevat kasumlik alates Ryanairi esimesest lennujaamas tegutsemise aastast. Ehkki turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja teeks tavaliselt arvutused kogu lepingu kestuse kohta, oli käesoleva juhtumi puhul põhjusel, et lepingust eeldati positiivset panust kohe esimesest aastast – isegi kui reisijate arv ja eeldatav tulu püsib muutumatuna (ehkki oodati nende kasvu) – võis FFHG põhjendatult oletada, et leping suurendab üldiselt tema kasumlikkust (vt põhjendus 471).
- (467) Selles kasumlikkuse hinnangus arvesse võetud lisatulu hõlmab lennundusega seotud tulu ja lennundusega mitteseotud tulu, milles oli kokku lepitud 2002. aasta Ryanairi lepingus, ning tollimaksuvabast müügist ja poodidest saadavat tulu. Prognoositud tulu puhul oli põhitegur eeldatav reisijateveo maht. FFHG eeldas, et tal õnnestub teenindada 2002. aastal ligikaudu 392 137 Ryanairi reisijat ⁽¹⁰⁸⁾. Reisijateveo tegelik areng lennujaamas isegi ületas seda liiklusprognoosi (vt tabel 1).
- (468) Isegi kui uute liinide puhul makstavat toetust oli FFHG kasumlikkuse hinnangus alahinnatud, nagu väitis Lufthansa, oleks suurema turundustoetuse tasakaalustanud suuremast reisijatehulgast tulenev suurem lennundusega seotud ja lennundusega mitteseotud tulu.
- (469) Arvesse võetud lisakulud hõlmasid maapealset teenindust pakkuva välise ettevõtja maapealse teeninduse kulusid, palgatava lisapersonaliga seotud kulusid ning turunduse, uute liinide väljaarendamise ja turvakontrolliga seotud kulusid. Peale selle võeti arvesse ka otseselt Ryanairi tegevusest tingitud investeeringute amortisatsiooni ja rahastamise kulusid. Nende kulude suuruseks hinnati ligikaudu [...] miljonit Saksa marka ja need olid seotud reisiterminali laiendamisega. Ehkki leiti, et terminaliga seotud algsed kulud ei olnud tingitud Ryanairi tegevusest, võeti FFHG arvutustes arvesse terminaliga seotud eeldatavaid täiendavaid investeerimiskulusid.
- (470) Ehkki Saksamaa esitatud FFHG kasumlikkuse hinnangus ei kajastunud 2002. aasta Ryanairi lepingu sõlmimise päevast edasised maksed, on selge, et lepingu puhul eeldati kasumlikkust. Komisjon märgib, et eelnevate arvutuste aluseks olnud eeldus oli arvutuste tegemise ajal valitsenud turutingimusi arvesse võttes mõistlik. Reisijateveo tegelik areng lennujaamas oli eeldatud reisijateveo mahust isegi suurem (vt tabel 1) ning selle tulemuseks oli suurem lennundusega seotud ja lennundusega mitteseotud tulu.

⁽¹⁰⁸⁾ See eeldus põhineb järgmisel arvutusel: [...] lendu 2002. aastal × [...] reisijat lennu kohta = 392 137 Ryanairi reisijat. Eeldati, et Ryanair teeb iga päev umbes [...] lendu.

- (471) Komisjon märgib, et võttes arvesse kõiki lisakulusid ja kogu lisatulu, mis tuleneb Ryanairi tegevusest lennujaamas, eeldas FFHG juhatus, et 2002. aasta Ryanairi leping suurendab oma kestuse ajal Frankfurt Hahni lennujaama kasumlikkust nüüdispuhasväärtusega, mis ulatub vähemalt [...] miljoni Saksa margani (diskontomäär = [...]) %⁽¹⁰⁹⁾. Komisjon nendib, et võttes arvesse reisijateveo tegelikku arengut Frankfurt Hahni lennujaamas, tundub, et 2002. aasta Ryanairi lepingu alusel arvatud nüüdispuhasväärtuse puhul on selle lepinguga tegelikult kaasnevat kasumlikkuse suurenemist alahinnatud.
- (472) Ja veel, kuna 2002. aasta Ryanairi lepingu puhul eeldati, et see suurendab (lisaks kõikide lisakulude katmisele) FFHG kasumlikkust, eeldati, et 2002. aasta Ryanairi lepingu kestuse ajal muutub kasumlikumaks ka Frankfurt Hahni lennujaama üldine äritegevus.

Oxera hinnang 2002. aasta Ryanairi lepingu kasumlikkuse kohta

- (473) Ryanair esitas samuti kasumlikkuse hinnangu, mille oli koostanud Oxera teabe põhjal, mis oli kättesaadav 2002. aasta Ryanairi lepingu sõlmimise ajal (teabe olid esitanud lennujaam ja Ryanair). Nende arvutuste tulemused on kokku võetud tabelis 17. Võttes aluseks turumajanduse tingimustes tegutseva investori kriteeriumi täitmist käsitleva hinnangu, mille Oxera oli seoses 2002. aasta Ryanairi lepinguga koostanud, teostas komisjon hinnangus arvesse võetud lennundusega mitteseotud tulu tundlikkuse analüüsi.
- (474) Isegi kui lennundusega mitteseotud tulu oleks eeldatava lennundusega mitteseotud tulu tundlikkuse hindamiseks vähendatud keskmiselt 20 %, oleks 2002. aasta Ryanairi lepingu nüüdispuhasväärtus olnud kõikide muude eelduste kehtima jäämise korral [...] miljonit eurot (vt tabel 28).

Tabel 28

Oxera kohandatud hinnang 2002. aasta Ryanairi lepingu kasumlikkuse kohta (lennundusega mitteseotud tulu 20 % vähenemise korral)

[...]

Järeldus

- (475) Olles analüüsinud Oxera hinnangut 2002. aasta Ryanairi lepingu kasumlikkuse kohta ja FFHG eelduseid selle lepingu sõlmimise ajal, on komisjon nõus, et lepingu puhul võidi põhjendatult leida, et see suurendab Frankfurt Hahni lennujaama kasumlikkust (võttes arvesse tollal valitsenud turutingimusi), kuivõrd eeldatav lisatulu oli suurem kui eeldatavad lisakulud. Kuna 2002. aasta Ryanairi leping oli seega kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, ei antud sellega Ryanairile eelist.
- (476) Kuna üks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kumulatiivsetest kriteeriumidest ei ole täidetud, leiab komisjon, et 2002. aasta Ryanairi leping ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.2.5. 10. MEEDE: 2005. AASTA RYANAIRI LEPING

- (477) 4. novembril 2005 leppisid Ryanair ja FFHG kokku 2002. aasta lepingu muutmises lepinguga, mis käsitles 6.–18. Ryanairi lennuki toomist Frankfurt Hahni lennujaama aastatel 2005–2012. 18. novembril 2005 kiitis 2005. aasta Ryanairi lepingu sõlmimise heaks FFHG järelevalvenõukogu. 2005. aasta Ryanairi leping kehtis kuni [...].

⁽¹⁰⁹⁾ Hinnang 2002. aasta Ryanairi lepinguga kaasneva kasumlikkuse suurenemise kohta.
[...]

- (478) Saksamaa väitel oli ka 2005. aasta Ryanairi leping kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Selle kinnituseks esitas Saksamaa PricewaterhouseCoopersi koostatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist käsitleva hinnangu. Selles hinnangus võrreldakse kaht stsenaariumi, et teha kindlaks 2005. aasta Ryanairi lepingu lisamõju: i) FFHG eelnev äriplaan Ryanairi kaasamise korral ja ii) alternatiivne stsenaarium koos FFHG eelneva äriplaaniga Ryanairi kaasamata jätmise korral. Lisanduv rahavoog arvutatakse nende kahe stsenaariumi vahena (nagu on kokku võetud tabelis 29).

Tabel 29

Hinnang turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise kohta 2005. aasta Ryanairi lepingu puhul

[...]

Allikas: PricewaterhouseCoopersi 2006. aasta aruande leheküljed 88 ja 89.

- (479) Komisjon leiab, et kahe stsenaariumi vahena kindlaks tehtud lisanduva rahavoo puhul on arvesse võetud kõiki lisakulusid ja kogu lisatulu, mis tulenevad Ryanairi tegevusest lennujaamas. Lisaks on selle kasumlikkuse arvutamise käigus arvesse võetud ka investeringuid, mis on tingitud lennujaamas toimuvast Ryanairi tegevusest. Vastavalt täiendavale hinnangule turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise kohta, mille PricewaterhouseCoopers koostas pärast 2008. aasta menetluse algatamise otsust, on Ryanairiga võimalik seostada investeringuid kogusummas [...] miljonit eurot, samal ajal kui ülejäänud [...] miljonit eurot (mis teeb investeringute kogusummaks [...] miljonit eurot) on seotud lennujaama kaubaveotaristu arendamisega.
- (480) Komisjon märgib, et võttes arvesse kõiki lisakulusid ja kogu lisatulu, mis tuleneb Ryanairi tegevusest lennujaamas, eeldas FFHG juhatus, et 2005. aasta Ryanairi leping suurendab oma kestuse ajal Frankfurt Hahni lennujaama kasumlikkust nüüdispuhasväärtusega, mis ulatub vähemalt [...] miljoni euroni (diskontomäär = [...] %) ⁽¹¹⁰⁾.
- (481) Sellega seoses täheldab komisjon, et silmas pidades tollal valitsenud turutingimusi ja alates 2000. aastast odavlennuettevõtjate sektoris aset leidnud märkimisväärset kasvu, tunduvad eelneva äriplaani aluseks olnud eeldused realistlikud. Võttes arvesse Frankfurt Hahni lennujaama reisijateveo arengu pikaajalist kavandamist, ei pruugi samas [...] % diskontomäära alusel arvutatud nüüdispuhasväärtuse puhul olla piisavalt arvestatud riskidega, mis võivad aluseks võetud eeldusi mõjutada.
- (482) Seepärast on komisjon teinud diskontomäära puhul tundlikkuse analüüsi (vt tabel 30). Kohaldades [...] % suurust diskontomäära, on nüüdispuhasväärtus ikkagi [...] miljonit eurot. Pealegi, kui leitakse, et [...] % suurune diskontomäär ei võimalda ikkagi korvata pikaajaliste reisijateveo prognoosidega seotud mis tahes ebakindlust, tuleb arvesse võtta, et leping pidi eeldatavasti suurendama FFHG kasumlikkust kohe esimesest aastast ja et arvestades üldise turu arenguga ei tundunud FFHG-l olevat ühtki mõjuvat põhjust eeldada selle vähenemist järgnevatel aastatel.

Tabel 30

Hinnang turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise kohta 2005. aasta Ryanairi lepingu puhul. Diskontomäära tundlikkuse hinnang

[...]

⁽¹¹⁰⁾ Komisjonile on teada, et ka Rheinland-Pfalzi liidumaa on sõlminud Ryanairiga turunduslepingud. Need lepingud ei ole siiski hõlmatud meetmetega, mille suhtes komisjon algatas 2008. aastal ametliku uurimismenetluse, ja seepärast ei ole neid käesolevas otsuses analüüsitud, mis aga ei takista komisjoni võtmast tulevikus seoses nende lepingutega üksiköik milliseid meetmeid.

Järeldus

- (483) Tehtud kasumlikkuse suurenemise analüüsi arvesse võttes järeldab komisjon, et 2005. aasta Ryanairi leping oli kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, sest see suurendas eelneva analüüsi seisukohast ja valitsevaid turutingimusi arvesse võttes lennujaama kasumlikkust. Seepärast järeldab komisjon, et FFHG otsusega sõlmida 2005. aasta Ryanairi leping ei antud lennuettevõtjale mingit eelist, mida ta ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud.
- (484) Kuna üks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kumulatiivsetest kriteeriumidest ei ole täidetud, leiab komisjon, et Frankfurt Hahni lennujaama ja Ryanairi vahel sõlmitud 2005. aasta Ryanairi leping ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ⁽¹¹⁾.

8.2.6. 11. MEEDE: 2006. AASTA TASUMÄÄRAD

- (485) 2006. aasta tasumäärad jõustusid 1. juunil 2006 ja nendega asendati 2001. aasta tasumäärad. Need tuginevad siiski samadele aluspõhimõtetele kui 2001. aasta tasumäärad. Võrreldes 2001. aasta tasumääradega on muutunud stardi- ja maandumistasud, reisijatasu ning turundustoetus, mida antakse uue liini avamise puhul ja liiklusemahu suurendamise korral sõltuvalt reisijate koguarvust (lennuettevõtja teenindatavad lahkuvad ja saabuvad reisijad).
- (486) Saksamaa väitel ei antud 2006. aasta tasumäärade kaudu Ryanairile mingit eelist. Esiteks põhjendas Saksamaa diferentseeritud reisijatasude kehtestamist sooviga anda teistele odavlennuettevõtjatele stiimul, kattes samal ajal lennujaama tegevuskulud. Tasude vähendamine sõltuvalt reisijate arvust on Saksamaa kinnitusele riiklikes ja rahvusvahelistes lennujaamades tavaline lähenemine. Kuna soodustuste saamise künnis oli väga madal, nimelt 100 000 reisijat aastas, olid need kättesaadavad ka väiksematele lennuettevõtjatele.
- (487) Selle kinnituseks esitas Saksamaa tabelis 31 kokku võetud kasumlikkuse eelhinnangu, milles on võrreldud 2006. aasta tasumäärade kehtestamise stsenaariumi stsenaariumiga, mille puhul neid tasumäärasid ei oleks kehtestatud. Komisjon leiab, et tollal valitsenud turutingimusi ja FFHG tegevuse tegelikke tulemusi arvesse võttes põhinesid kasumlikkuse arvutused realistlikel eeldustel.

Tabel 31

Hinnang 2006. aasta tasumäärade kasumlikkuse kohta

Tuhandetes eurodes	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EBITDA 2006. aasta tasumäärade kehtestamise korral	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA 2006. aasta tasumäärade kehtestamata jätmise korral	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2006. aasta tasumäärade lisamõju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Allikas: PricewaterhouseCoopersi 2006. aasta aruande lehekülg 57.

⁽¹¹⁾ Komisjon on teada saanud, et Rheinland-Pfalzi liidumaa on sõlminud Ryanairiga turunduslepingud. Need lepingud ei ole siiski hõlmatud meetmetega, mille suhtes komisjon algatas 2008. aastal ametliku uurimismenetluse, ja seepärast ei ole neid käesolevas otsuses analüüsitud, mis aga ei takista komisjoni võtmast tulevikus seoses nende lepingutega üksikuid milliseid meetmeid.

- (488) Nagu on öeldud punktis 8.2.1, võib lennuettevõtjate ja lennujaama vahel sõlmitud lepingud lugeda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumiga kooskõlas olevaks juhul, kui need suurendavad eelneva analüüsi seisukohast lennujaama kasumlikkust. Lennujaam peaks tõestama, et ta suudab lennuettevõtjaga lepingu sõlmimisel (nt sõlmides individuaalse lepingu või kehtestades üldise lennujaamatasude kava) katta lepingu kestuse jooksul kõik lepingust tulenevad kulud ja et tal on sealjuures head väljavaated saavutada keskmise tähtja jooksul mõistlik kasumimarginaal.
- (489) Et hinnata, kas leping, mille lennujaam on lennuettevõtjaga sõlminud, vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, tuleb lisaks arvesse võtta lennuettevõtja tegevusest tulenevat eeldatavat lennundusega mitteseotud tulu ning lennujaamatasusid, millest on maha arvatud mis tahes allahindlused, turundustoetused või stimuleerimiskavad. Samamoodi tuleks arvesse võtta kõiki eeldatavaid lisakulusid, mis tekivad lennujaama käitajal seoses lennuettevõtja tegevusega lennujaamas. Sellised lisakulud võivad hõlmata kõiki kulu- ja investeeringuliike, nagu täiendavad personali-, seadmete soetamise ja investeerimiskulud, mis tulenevad lennuettevõtja tegevusest lennujaamas. Näiteks kui lennujaam peab laienema või ehitama uue terminali või muid rajatisi peamiselt selleks, et rahuldada konkreetse lennuettevõtja vajadusi, tuleks sellist kulu lisakulude arvutamisel arvesse võtta. Seevastu kulud, mis tekivad lennujaamal sõltumata lennuettevõtjaga sõlmitud lepingust, ei tohiks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel arvesse võtta.
- (490) Seoses kasumlikkuse hinnanguga, mille FFHG koostas enne 2006. aasta tasumäärade kehtestamist, leiab komisjon, et selles oli arvesse võetud kõiki kõnealuste tasumäärade kehtestamisest tulenevaid lisakulusid ja kogu lisatulu, tuginedes mõistlikele eeldustele ning arvestatud valitsevate turutingimuste ja FFHG tegelike tulemustega. 2006. aasta tasumäärad ei olnud ajaliselt piiratud, seetõttu piisas lennujaama käitajale sellest, et arvutada välja 2006. aasta tasumäärade üldine kasumlikkus mitme järjestikuse aasta jooksul. Pealegi oli FFHG-l võimalik tasumäärasid igal ajal muuta, kui oleks selgunud, et teenitavast tulust ei piisa kõnealuseid tasumäärasid kasutavate lennuettevõtjate tegevusest tulenevate lisakulude katmiseks. Lisaks, kuna Ryanair oli sõlminud individuaalse lepingu, ei kohaldatud tasumäärasid mitte peamise lennuettevõtja suhtes (kes vedas umbes 90 % reisijatest), vaid ülejäänud lennuettevõtjate suhtes, kes vedasid umbes 10 % reisijatest. Seega olid 2006. aasta tasumääradega kaasnenud lisakulud väga piiratud ja FFHG lootis, et tal on võimalik kasutada oma vahendeid paremini.
- (491) Ehkki FFHG koostatud ja Saksamaa esitatud eelanalüüsis ei kajastunud 2006. aasta tasumäärade kehtestamise päevast edasised maksed, on selge, et tasumäärade puhul eeldati, et need on kasumlikud kohe esimesest aastast.
- (492) Peale selle, võttes arvesse suuri püsikulusid ja väga piiratud lisakulusid, mis tekkisid 2006. aasta tasumäärade alusel teenuste osutamisel, ei olnud need prognoosid tundlikud liikluse üldise arenguga seotud eelduste suhtes.

Järeldus

- (493) Tehtud kasumlikkuse suurenemise arvutusi arvesse võttes järeldab komisjon, et 2006. aasta tasumäärade kehtestamine oli kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, sest see suurendas eelneva analüüsi seisukohast lennujaama kasumlikkust. Eelkõige olid kõik 2006. aasta tasumäärade kehtestamisega lennujaamale tekkinud kulud kaetud kõnealuste tasumäärade kehtestamisest tulenenud tuludega (nii lennundusega seotud kui ka lennundusega mitteseotud tuludega) ja saavutati mõistlik kasumimarginaal. Peale selle eeldati põhjendatult, et konkreetsete lennuettevõtjatega sõlmitavate individuaalsete lepingutega otseselt seonduvad kulud on väiksemad kui nende lennuettevõtjate lennujaamas tegutsemise tulemusel teenitav tulu (vt punkt 8.2.5). Seega oli põhjust eeldada (võttes arvesse tasumäärade kehtestamise ajal valitsenud turutingimusi), et 2006. aasta tasumäärad suurendavad pikas plaanis lennujaama üldist kasumlikkust.
- (494) Seepärast järeldab komisjon, et 2006. aasta tasumääradega ei antud lennuettevõtjatele majanduslikku eelist, mida nad ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud. Pealegi olid need tasumäärad läbipaistvalt ja mittediskrimineerivalt kättesaadavad kõikidele lennujaama võimalikele kasutajatele. Seetõttu ei kujuta 2006. aasta tasumäärad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

9. ABI SEADUSLIKKUS

- (495) Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikele 3 peab liikmesriik teatama kõikidest abi määramise või muutmise plaanidest ning ta ei tohi rakendada kavandatavaid meetmeid enne, kui kõnealuse menetluse tulemusel on vastu võetud lõplik otsus.
- (496) Kuna 1., 2., 3., 4., 5., 6. ja 12. meede on juba antud FFHG käsutusse või pöördumatult võetud, andes FFHG-le õiguse saada vastavad vahendid, leiab komisjon, et Saksamaa ei ole kinni pidanud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud keelust ⁽¹¹²⁾.

10. ÕIGUSLIK HINNANG. KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

10.1. 2014. JA 2005. AASTA LENNUNDUSSUUNISTE KOHALDATAVUS

- (497) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikega 3 nähakse ette mitu erandit lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud üldeeskirjast, et riigiabi ei ole siseturuga kokkusobiv. Eelkõige ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c on sätestatud, et siseturuga kokkusobivaks võib pidada „abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega“.
- (498) Sellega seoses moodustavad 2014. aasta lennundussuunistes raamistiku, mille alusel saab hinnata, kas lennujaamadele antud abi võib kuulutada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivaks.
- (499) Kooskõlas 2014. aasta lennundussuunistega leiab komisjon, et komisjoni teatis ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramise kohta ⁽¹¹³⁾ kehtib ka lennujaamadele antava ebaseadusliku investeerimisabi puhul. Seega, kui ebaseaduslikku investeerimisabi anti enne 4. aprilli 2014, kohaldab komisjon ebaseadusliku investeerimisabi andmise ajal kehtinud kokkusobivuseeskirju. Seetõttu kohaldab komisjon enne 4. aprilli 2014 lennujaamadele antud ebaseadusliku investeerimisabi suhtes 2005. aasta lennundussuuniste põhimõtteid ⁽¹¹⁴⁾.
- (500) Komisjon leiab 2014. aasta lennundussuunistes ka seda, et ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitlevat komisjoni teatist ei tohiks kohaldada enne 4. aprilli 2014 lennujaamadele antud ebaseaduslikku tegevusabi käsitlevate juhtumite suhtes. Selle asemel kohaldab komisjon kõigi lennujaamadele antud tegevusabi juhtumite (menetletavate teadete ja ebaseadusliku teatamata abi) suhtes – isegi juhul, kui abi anti enne 4. aprilli 2014 ja üleminekuperioodi algust – 2014. aasta lennundussuuniste põhimõtteid ⁽¹¹⁵⁾.
- (501) Komisjon on põhjenduses 496 juba jõudnud järeldusele, et hinnatavad meetmed kujutavad endast enne 4. aprilli 2014 antud ebaseaduslikku riigiabi.

10.2. INVESTEERIMISABI JA TEGEVUSABI VAHE

- (502) Võttes arvesse põhjendustes 499 ja 500 nimetatud 2014. aasta lennundussuuniste sätteid, peab komisjon kindlaks tegema, kas kõnealused meetmed kujutavad endast ebaseaduslikku investeerimis- või tegevusabi.
- (503) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 25 alapunktis r on investeerimisabi määratletud kui „abi põhivara rahastamiseks, eelkõige“ kapitalikulude rahastamisvajaku „katmiseks“. Lisaks võidakse selle punkti kohaselt anda investeerimisabi nii ettemaksetena (et katta investeerimiskulud ette) kui ka perioodiliste osamaksetena (et katta iga-aastastes amortisatsioonikuludes ja rahastamiskuludes väljenduvad kapitalikulud).

⁽¹¹²⁾ Otsus kohtuasjas T-109/01: Fleuren Compost BV vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 2004, lk II-127).

⁽¹¹³⁾ EÜT C 119, 22.5.2002, lk 22.

⁽¹¹⁴⁾ 2014. aasta lennundussuuniste punkt 173.

⁽¹¹⁵⁾ 2014. aasta lennundussuuniste punkt 172.

- (504) Tegevusabi seevastu on mõeldud selleks, et katta täielikult või osaliselt lennujaama tegevuskulud, mis on määratletud kui „kulud, mis on seotud lennujaamasteenuste osutamisega, sh sellised kulukategooriad nagu personalikulud, sisseostetud teenused, sideteenused, jäätme-, energia-, hooldus-, rendi- ja halduskulud, kuid nende hulka ei kuulu kapitalikulud, lennujaama poolt lennuettevõtjatele antav turundustoetus või muud stimuleerivad maksed ning avalike ülesannetega seonduvad kulud“⁽¹¹⁶⁾.
- (505) Neid määratlusi arvesse võttes võib investeerimisprojektidega seotud kapitali suurendamist ja otsetoetusi lugeda FFHG-le antud investeerimisabiks.
- (506) Seevastu see osa iga-aastasest ülekantud kahjumist, millega kaeti FFHG iga-aastane tegevuskahjum⁽¹¹⁷⁾ (millest on maha arvatud intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelse kasumiga hõlmatud kulud), mis oli seotud vastavalt punktide 8.1.4.1 avalike ülesannetega, kujutab endast FFHG-le antud tegevusabi.
- (507) Ja lõpetuseks – see osa iga-aastasest ülekantud kahjumist, millega kaeti FFHG iga-aastane kahjum, mis ei olnud juba hõlmatud intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelse kasumiga (st vara iga-aastane amortisatsioon, rahastamiskulud jne), ning millest olid maha arvatud punktis 8.1.4.1 kindlaks määratud avalike ülesannetega seonduvad kulud, kujutab endast investeerimisabi.
- (508) Nagu varem selgitatud, võetakse kõikidel juhtudel arvesse üksnes toetust, mis anti pärast 12. detsembri 2000. aasta Aéroports de Paris' kohtusotsust.

10.3. TEGEVUSABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA VASTAVALT 2005. AASTA LENNUNDUSSUUNISTELE

- (509) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 61 kohaselt peab komisjon uurima, kas on täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused:
- a) taristu ehitamine ja käitamine vastavad ühist huvi pakkuvale selgelt määratletud eesmärgile (piirkondlik areng, juurdepääs jne);
 - b) taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga;
 - c) taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskmiseks tähtjaks, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga;
 - d) juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerivalt ning
 - e) kaubavahetuse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega.
- (510) Peale selle peab lennujaamadele antav riigiabi – nagu mis tahes muu riigiabi meede – olema siseturuga kokkusobivuse tagamiseks ergutava mõjuga ning vajalik ja proportsionaalne taotletava õiguspärase eesmärgiga.
- (511) Saksamaa väitis, et FFHG-le antud investeerimisabi vastab kõikidele 2005. aasta lennundussuuniste kokkusobivuskriteeriumidele.
- a) **Abi aitab kaasa ühist huvi pakkuva selgelt määratletud eesmärgi saavutamisele**
- (512) FFHG-le antud investeerimisabi eesmärk oli rahastada endise Ameerika Ühendriikide sõjaväebaasi edasist ümberehitamist tsiviillennujaamaks ja arendada märkimisväärselt lennujaama taristut. Need meetmed aitasid oluliselt kaasa arengule, ühendusvõimaluste suurenemisele ja uute töökohtade loomisele Hunsrücki piirkonnas, mille majandus oli saanud Ameerika Ühendriikide sõjaväebaasi sulgemisega hoobi, samuti Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatuse vähendamisele.

⁽¹¹⁶⁾ 2014. aasta lennundussuuniste punkti 25 alapunkt v.

⁽¹¹⁷⁾ Väljendatud intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelse kasumina (EBITDA).

- (513) Hunsrücki piirkond, nagu märkis Saksamaa, on ümbritsetud mitmest piirkonnast (nagu Birkenfeldi maakond), mida peetakse piirkondliku majandusstruktuuri parandamisele keskenduva ühisalgatuse (*Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur*) raames abi vajavateks piirkondadeks. Tõepoolest, Birkfeldi maakonda peeti vaatlusalusel ajavahemikul vähemalt osaliselt piirkonnaks, mille sisemajanduse koguprodukt (SKP) jäi alla liidu keskmist ⁽¹¹⁸⁾.
- (514) Komisjon leiab, et Frankfurt Hahni lennujaama arendamine aitas märkimisväärselt kaasa ka uute töökohtade loomisele Hunsrücki piirkonnas. Nagu Saksamaa näitas, tekkis tänu Frankfurt Hahni lennujaamale – võttes arvesse kõiki lennujaama tegevuse osi – 2012. aastal Hunsrücki piirkonnas 3 063 töökohta, millest 74 % olid täistööajaga ametikohad, kusjuures 90 % nendest töötajatest ka elab kõnealuses piirkonnas.
- (515) Peale selle on Frankfurt Hahni lennujaama arendamisel olnud üha suurema arvu majanduse ja turismiga seotud tegevusalade kaudu ka positiivne kaudne ja edasiviiv mõju töökohtade loomisele piirkonnas ja piirkonna arengule üldiselt. Saksamaa esitatud teabe kohaselt annab Frankfurt Hahni lennujaam märkimisväärselt panuse sissetuleva turismi (ligikaudu 33 % reisijatest ehk 2005. aastal umbes 1 miljon reisijat) ja väljamineva turismi (ligikaudu 67 % reisijatest) arengusse Rheinland-Pfalzi liidumaal. Nagu Saksamaa märkis, jääb 88 % saabuvatest reisijatest piirkonda vähemalt üheks ööks, mis tähendas 2005. aastal ligikaudu 5,7 miljonit piirkonnas viibitud ööd. Kuna 88 % Frankfurt Hahni kaudu saabuvatest turistidest jääb piirkonda vähemalt üheks ööks ja neist enam kui 80 % jääb isegi kaheks kuni kümneks päevaks, tekitavad nad aastast kokku ligikaudu 133,7 miljonit euro väärtuses käivet. Lisaks tekkis tänu sissetulevale turismile Rheinland-Pfalzi liidumaal ligikaudu 11 000 töökohta.
- (516) Vaatlusalused abi saanud investeeringud aitasid ka parandada juurdepääsu piirkonnale. Kahjumlike lennujaamade tegevuse dubleerimine (või täiendava kasutamata läbilaskevõime loomine) ei aita sellegipoolest kaasa ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele. Käesoleva juhtumi puhul on komisjon seisukohal, et investeerimisabi ei too kaasa dubleerimist, mis vähendaks keskmise tähtaja jooksul naaberlennujaamade olemasoleva taristu kasutamise väljavaateid. Õigupoolest ei ole Frankfurt Hahni lennujaamast 100 kilomeetri või 60 minutilise autosõidu raadiuses ühtki lennujaama. Lähimad lennujaamad Frankfurt Hahnile on Frankfurt Maini lennujaam, mis asub 115 kilomeetri või 1 tunni ja 15 minutilise autosõidu kaugusel, ja Luxembourg lennujaam, mis asub 1 tunni ja 30 minutilise autosõidu (111 km) kaugusel.
- (517) Frankfurt Maini lennujaam on rahvusvaheline sõmlennujaam, kust tehakse lende kõikvõimalikesse sihtkohtadesse, ja seda kasutavad peamiselt võrgustikku kuuluvad lennuettevõtjad, kes käitavad ühendusliine, samal ajal kui Frankfurt Hahni lennujaamas teenindatakse odavlennuettevõtjate otselende. Liiklus Frankfurt Maini lennujaamas on alates 2000. aastast pidevalt suurenenud, olles kasvanud 2000. aasta 49,4 miljonilt reisijalt 2012. aastaks ligikaudu 58 miljoni reisijani. Samas on sel ajavahemikul takistanud kasvu lennujaama ülekoormatus ja läbilaskevõime piiratus. Nagu märkis Saksamaa, ületati Frankfurt Maini lennujaama läbilaskevõimet pidevalt. Seepärast oli Saksamaa sõnul Frankfurt Hahni lennujaamal eeskätt tänu oma ööpäevaringsele tegevusloale tähtis roll pakkuda täiendavat läbilaskevõimet, et vähendada Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatust. Tegelikult oli Fraport kuni 2009. aastani ühtaegu FFHG enamusaktsionär, Frankfurt Hahni lennujaama (2013. aastal 2,7 miljonit reisijat; kõrgajal, 2007. aastal, ligikaudu 4 miljonit reisijat) käitaja ja Frankfurt Maini lennujaama (58 miljonit reisijat ja 2,1 miljonit tonni veoseid) käitaja ning järgis selles olukorras mitmekesisamisstrateegiat.
- (518) Luxembourg lennujaamas, mis on lähim lennujaam Frankfurt Hahnile, jäädes siiski ligikaudu 111 kilomeetri või 1 tunni ja 30 minutilise autosõidu kaugusele, oli 2008. aastal 1,7 miljonit reisijat ja 2013. aastal kasvas reisijate arv kiiresti 2,2 miljonini. Ehkki reisijatevedu on Luxembourg lennujaamas Frankfurt Hahni omast pisut väiksem, on seal käideldavate veoste maht märksa suurem (2013. aastal 674 000 tonni). Sellest lennujaamast tehakse mitmeid regulaarlende Euroopa pealinnadesse ja tellimuslende puhkusesihtkohtadesse. Sihtkohtade valik vastab suures osas Luxembourgis asuvate finantsasutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonide töötajate vajadustele.
- (519) Saarbrückeni lennujaam asub Frankfurt Hahni lennujaamast ligikaudu 128 kilomeetri kaugusel, mis tähendab üle 2 tunni kestvat autosõitu. Pealegi kasutavad Frankfurt Hahni lennujaama peamiselt odavlennuettevõtjad (Ryanair) ja võrdlemisi olulise osa lennujaama ärimudelist moodustavad kaubaveod, samal ajal kui Saarbrückeni lennujaamast toimuvad peamiselt regulaarlennud Saksamaal asuvatesse sihtkohtadesse ja kaubalende tehakse vaid väga piiratud määral.

⁽¹¹⁸⁾ Komisjoni 8. novembri 2006. aasta otsus seoses riigijabi juhtumiga N 459/2006 – Saksamaa – Regionaalabi suunised aastateks 2007–2013 – Regionaalabi kaart: Saksamaa (ELT C 295, 5.12.2006, lk 6).

- (520) Seoses Zweibrückeni lennujaamaga rõhutas Saksamaa, et kaugus 127 kilomeetrit Frankfurt Hahni lennujaamast tähendab 1 tunni ja 27 minuti pikkust autosõitu või ligikaudu 4 tunnist rongisõitu. Peale selle märkis Saksamaa, et ajavahemikus 2005–2012 toimunud reisijate- ja kaubaveo vaatlemisel ei ole võimalik tuletada mingit kõnealuse kahe lennujaama vahelist asendamisuhet.
- (521) Komisjon täheldab, et Frankfurt Hahni ja Zweibrückeni lennujaama tegevus mõnevõrra kattub, sest ka Zweibrückeni lennujaam käitleb lennuveoseid ja Zweibrückeni lennujaama teenindavatesse sihtkohtadesse tehakse peamiselt tellimusi. Sellega seoses märgib komisjon, et veosed on tavaliselt liikuvamad kui reisijad⁽¹¹⁹⁾. Tavaliselt peetakse kaubalennujaamade teeninduspiirkonna raadiuseks vähemalt 200 kilomeetrit või 2 tundi autosõitu. Asjaomase sektori esindajate märkused viitavad sellele, et ekspediitoritele on oma kauba vedamiseks enamasti vastuvõetav kuni poolepäevane sõiduteekond (st kuni 12 tundi veoautosõitu)⁽¹²⁰⁾. Samuti on tellimislennud üldjuhul aja suhtes vähem tundlikud ja nende puhul võidakse leppida kuni 2 tunnise autosõiduga.
- (522) Samal ajal tuleks märkida, et Frankfurt Hahn oli juba enne seda, kui Zweibrücken sisenes 2006. aastal turule, väljakujunenud lennujaam, mida kasutas üle 3 miljoni reisija ja kus käideldi 123 000 tonni kaupa. Silmas pidades kõnealuse kahe lennujaama arengut, nende geograafilist asukohta ja Frankfurt Hahni kasutamata läbilaskevõimet ajal, mil Zweibrückeni lennujaam sisenes 2006. aastal kommertslennunduse turule, järeltab komisjon, et pigem tõi Zweibrückeni lennujaama avamine kaasa taristu tarbetu dubleerimise.
- (523) Seepärast järeltab komisjon, et investeeringud Frankfurt Hahni lennujaama ei kujuta endast olemasoleva mittekasumliku taristu dubleerimist. Vastupidi, Frankfurt Hahnil on olnud tähtis roll Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatuse vähendamisel, ilma et ta oleks sealjuures piiranud viimati nimetatud laienemisplaane. Ilma investeeringuteta Frankfurt Hahni lennujaama oli õigupoolest olemas risk, et piirkonna transpordivajadused ei saa piisavalt rahuldatud.
- (524) Põhjendustes 512–523 esitatud kaalutlusi arvesse võttes järeltab komisjon seetõttu, et Frankfurt Hahni lennujaama taristu ehitamiseks ja käitamiseks mõeldud investeerimisabi vastab ühist huvi pakkuvale selgelt määratletud eesmärgile, milleks on arendada piirkonna majandust, luua töökohti ja parandada juurdepääsu piirkonnale.

b) Taristu on vajalik ja eesmärgiga proportsionaalne

- (525) Saksamaa sõnul tehti investeeringud vastavalt vajadustele (ja seega olid need proportsionaalsed) ning rajatud taristu oli lennujaama jaoks vajalik, et tagada piirkonna ühendusvõimalused ja areng ning vähendada Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatust.
- (526) Saksamaa esitatud teabe põhjal on komisjon nõus, et rahastatud investeeringud olid vajalikud ja proportsionaalsed ühist huvi pakkuva eesmärgiga. Nende investeeringuteta ei oleks Ameerika Ühendriikide endise baasi ümberehitamist igati toimivaks tsiviillennujaamaks tõepoolest saanud lõpule viia. Tsiviillennuliikluse edasiarendamiseks tuli luua reisijate teenindamise ja veoste käitlemise võimalused, rajada perroonid ja ajakohastada ruleerimisrajad. Seega oli rajatud taristu lennujaamale vajalik, et tagada piirkonna ühendusvõimalused ja areng.
- (527) Samuti hõlmas taristuprojekt vaid tegevust, mis oli vajalik kindlaksmääratud eesmärkide saavutamiseks: kui taristu rajati kuni 4–5 miljoni reisija ja 500 000 tonni veoste jaoks, siis tabelites 1 ja 2 esitatud liiklusstatistikast on näha, et reisijate arv kasvas pidevalt kuni 2007. aastani, mil see jõudis rekordilise 4 miljoni reisijani (mille järel see vähenes põhjenduses 532 kirjeldatud põhjustel 2013. aastaks 2,7 miljonile reisijale), ja veoste maht suurenes 2011. aastaks 500 000 tonnile. See tähendab, et eeldatud liiklusnõudlus vastas laias laastus tegelikule nõudlusele ja et investeeringud ei olnud ebaproportsionaalselt suured.

⁽¹¹⁹⁾ Näiteks Leipzig/Halle lennujaam konkureeris seoses DHLi Euroopa keskuse rajamisega Vatry lennujaamaga (Prantsusmaa). Vt Leipzig/Halle kohtuotsuse punkt 93.

⁽¹²⁰⁾ Liège'i lennujaama vastus 2014. aasta lennundussuuniste teemalise avaliku konsultatsiooni raames.

- (528) Oluline on vältida investeeringuga olemasoleva kahjumliku taristu dubleerimist. Käesoleva juhtumi puhul seda dubleerimist ei toimunud. Nagu põhjendustes 516–523 on juba selgitatud, ei asu 100 kilomeetri või 60 minutilise autosõidu kaugusel ühtki teist lennujaama ning isegi laiema teeninduspiirkonna vaatlemisel ei esine mingit dubleerimist. Lähim lennujaam on Frankfurt Maini lennujaam, mille ülekoormatust pidi Frankfurt Hahni lennujaam vähendada.
- (529) Neid kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et see kokkuvõtvustingimus on täidetud.

c) Taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskmiseks tähtjaks

- (530) Saksamaa väitis, et enne, kui tehti otsus arendada edasi lennujaama taristut, koostasid väliseksperdid liikluse prognoosi, et teha kindlaks Frankfurt Hahni lennujaama liikluspotsentsiaal.
- (531) Esitatud teabest on näha, et väliseksperdid prognoosisid märkimisväärset kasvu 0,3 miljonilt reisijalt 2000. aastal kuni 3,8 miljoni reisijani 2010. aastal (vt joonised 2, 3 ja 4). Seoses kaubavedudega prognoosisid eksperdid kaubakoguste suurenemist 151 000 tonnilt 2001. aastal kuni 386 000 tonnile 2010. aastal (vt joonis 5), kusjuures kaubavedude kasvu aastatel 2006–2010 pidid kaasa tooma Frankfurt Maini lennujaamast öise lennukelu tõttu ümbersuunatavad kaubalennud. Need prognoosid said täituda siiski vaid juhul, kui investeeringud tehti kavandatud ulatuses.
- (532) Komisjon märgib, et neid liiklusprognoose (vt põhjendus 531) kinnitas liikluse tegelik areng Frankfurt Hahni lennujaamas (vt tabelid 1 ja 2). 2007. aastal teenindas Frankfurt Hahni lennujaam ligikaudu 4 miljonit reisijat. Saksamaa ja ELi lennuliiklusele mõjus pärast märkimisväärse kasvu perioodi kahjulikult 2008.–2009. aasta majandus- ja finantskriis, mis tõi endaga kaasa lennureisijate arvu vähenemise Saksamaal 2009. aastal. Reisijate arvu Frankfurt Hahni lennujaamas mõjutas veel ka lennureisijate kehtestamine Saksamaal 2011. aastal. Praegu teenindab Frankfurt Hahni lennujaam aastas ligikaudu 2,7 miljonit reisijat. Mis puudutab kaubavedu, siis 2011. aastal käideldi Frankfurt Hahni lennujaamas 565 000 tonni veoseid. Ühe kliendi pankroti tõttu käideldi 2013. aastal lennujaamas veoseid vaid 447 000 tonni.
- (533) Neid kaalutlusi arvesse võttes on võimalik järeldada, et Frankfurt Hahni lennujaam juba kasutab lõviosa oma läbilaskevõimest ning et kasutamise väljavaated keskmiseks tähtjaks olid rahuldavad.

d) Võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule

- (534) Kõigil taristu võimalikel kasutajatel on lennujaamale võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs. Frankfurt Hahni lennujaamas kohaldatavad tasumäärad on tõepoolest kõikidele võimalikele ja praegustele lennujaama kasutajatele läbipaistvalt ja mittediskrimineerivalt kättesaadavad. Erinevused taristu kasutamise eest tegelikult makstud lennujaamatasudes olid äärmiselt õigustatud ⁽¹²¹⁾.
- (535) Seega on komisjon seisukohal, et see tingimus on täidetud.

e) Kaubavahetust ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega

- (536) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 39 kohaselt võiks lennujaama kategooria olla näitajaks, mis võimaldab teha kindlaks, mil määral võivad lennujaamad üksteisega konkureerida ning mil määral võib lennujaama riiklikul rahastamisel olla konkurentsi moonutav mõju.

⁽¹²¹⁾ Komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus seoses riigiabi juhtumiga SA.21211 – Saksamaa – Frankfurt Hahni lennujaam ja Ryanair (ELTs seni avaldamata).

- (537) Frankfurt Hahni lennujaama standardses teeninduspiirkonnas (1 tund autosõitu või 100 km) ei asu ühtki teist kommertslennujaama. Komisjon leiab, et isegi teeninduspiirkonna laiendamise korral ei oleks abil põhjendamatut negatiivset mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele.
- (538) Mis puudutab Frankfurt Maini lennujaama (ligikaudu 115 kilomeetri või 1 tunni ja 15 minutilise autosõidu kaugusel asuv lähim lennujaam), siis investeeringutel Frankfurt Hahni lennujaamas ei olnud kahjulikku asendusmõju. Õigupoolest oli Fraport enne Frankfurt Hahni lennujaamas tegutsema hakkamist juba Frankfurt Maini lennujaama käitaja, kuid investeeris sellegipoolest Frankfurt Hahni lennujaama, et vähendada Frankfurt Maini lennujaama koormust, sest selle sõmlennujaama puhul võis ette näha läbilaskevõime piiratusest põhjustatud ülekoormuse tekkimist. Üks arvestatavatest põhiteguritest oli Frankfurt Maini lennujaamale kehtestatud öine lennukeeld, kuivõrd Frankfurt Hahni lennujaamal oli ööpäevaringne tegevusluba.
- (539) Ehkki liiklus Frankfurt Hahni lennujaamas suurenes ajavahemikul 2000–2007 märkimisväärselt, on tabelitest 1 ja 2 näha, et võrreldes Frankfurt Mainiga oli liikluse osatähtsus väga piiratud. Aastatel 2000–2003 kasvas reisijate arv Frankfurt Maini lennujaamas pidevalt, suurenedes 48 miljonilt 2000. aastal 54,2 miljonini 2007. aastal. 2009. aastal leidis Frankfurt Maini lennujaamas majanduskriisi tõttu aset väike langus 50,9 miljonile reisijale, millele järgnes kiire kasv 58 miljoni reisijani. Kaubavedu suurenes Frankfurt Maini lennujaamas pidevalt, kasvades 2013. aastal 1,6 miljonilt tonnilt 2,2 miljoni tonnile.
- (540) Mis puudutab teisi lennujaamu, siis komisjon on juba selgitanud, et investeeringutel Frankfurt Hahni lennujaamas ei olnud mingit märkimisväärset mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele ⁽¹²²⁾. See peab paika ka Zweibrückeni lennujaama puhul, kuivõrd pigem kujutas just selle lennujaama rajamine endast tarbetut dubleerimist (ja omas seega konkurentsi kahjustavat mõju).
- (541) Peale selle ei ole erinevalt Frankfurt Maini ja Luxembourgi lennujaamast Frankfurt Hahni lennujaamaga rongiühendust. Kokkuvõttes ei ole võimalik eeldada seoses raudteetranspordiga mingit asendusmõju.
- (542) Põhjendustes 536–541 esitatud kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et mis tahes põhjendamatult negatiivne mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele on minimaalne.

f) Ergutav mõju, vajalikkus ja proportsionaalsus

- (543) Komisjon peab kindlaks tegema, kas Frankfurt Hahni lennujaamale antud riigiabi on muutnud abisaaja käitumist nii, et ta hakkas tegelema tegevusega, mis aitab kaasa ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele ning millega ta i) ilma abita ei tegeleks või ii) millega ta tegeleks ilma abita piiratult või muul viisil. Lisaks peetakse abi proportsionaalseks ainult juhul, kui sama tulemust ei ole võimalik saavutada vähema ja vähem moonutava abiga. See tähendab, et abi summa ja osakaal peab piirduma miinimumiga, mis on vajalik abi saava tegevuse toimumiseks.
- (544) Saksamaa esitatud teabe kohaselt ei oleks ilma abita investeeringut saanud teha. Saksamaa väitel oli abi vajalik, sest sellega hüvitati üksnes rahastamiskulud, ja väiksem summa oleks kaasa toonud väiksemad investeeringud.
- (545) Tabelites 3 ja 4 kokku võetud finantstulemuste põhjal on lennujaam tõepoolest endiselt kahjumis ega suuda rahastada oma investeerimiskulusid. Seepärast võib järeldada, et abi oli vajalik selleks, et teha investeeringud, millega on võimalik vähendada lennujaamataristu ülekoormatust ja saavutada vastavus kaasaegsele lennujaamataristule esitavatele nõuetele. Ilma abita ei oleks Frankfurt Hahni lennujaam suutnud täita lennuettevõtjate, reisijate ja ekspediiitorite eeldatavat nõudlust ning lennujaama majandustegevuse tase oleks langenud.

⁽¹²²⁾ Seoses Frankfurt Hahni ja Luxembourgi lennujaamaga märgib komisjon veel, et ärireiside osakaal neis lennujaamades on märkimisväärne, samal ajal kui Frankfurt Hahni lennujaamas on ärireiside osakaal võrdlemisi piiratud.

- (546) Märkida tuleks ka seda, et riigi toetus anti ajal, mil FFHG tegi taristusse väga suuri investeeringuid (2001.–2012. aastal üle 220 miljoni euro). Sellest järeldub, et investeerimisabi kattis vaid murdosa investeerimise kogukuludest.
- (547) Seepärast leiab komisjon, et vaatlusalusel abimeetmel oli ergutav mõju ning abi summa piirdus abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga ja oli seega proportsionaalne.

Järeldus

- (548) Eespool öeldut arvesse võttes järeldab komisjon, et Frankfurt Hahni lennujaamale antud investeerimisabi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobiv, kuna see on kooskõlas 2005. aasta lennundussuuniste punktis 61 sätestatud kokkusobivustingimustega.

10.4. TEGEVUSABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA VASTAVALT 2014. AASTA LENNUNDUSSUUNISTELE

- (549) 2014. aasta lennundussuuniste punktis 5.1 on sätestatud kriteeriumid, mida komisjon kohaldab selle hindamisel, kas tegevusabi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv. Vastavalt 2014. aasta lennundussuuniste punktile 172 kohaldab komisjon neid kriteeriume kõigi tegevusabi andmise juhtumite, sh menetletavate teadete ja ebaseadusliku teatamata abi juhtumite suhtes.
- (550) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 137 kohaselt võib enne 2014. aasta lennundussuuniste avaldamist antud ebaseadusliku tegevusabi tunnistada siseturuga kokkusobivaks kõikide katmata tegevuskulude ulatuses juhul, kui on täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused:
- a) *panus ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisse*: see tingimus on täidetud muu hulgas siis, kui abi suurendab ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi või aitab kaasa regionaalarengule ⁽¹²³⁾;
 - b) *vajadus riigi sekkumiseks*: abi peab olema suunatud olukordadele, kus tänu sellisele abile on võimalik saavutada märgatavalt suuremat edu kui tavapärastes turutingimustes ⁽¹²⁴⁾;
 - c) *ergutava mõju olemasolu*: see tingimus on täidetud, kui on tõenäoline, et tegevusabi puudumise korral ning võttes arvesse võimalikku investeerimisabi ja liikluse mahtu, langeks asjaomase lennujaama majandustegevuse tase märkimisväärselt ⁽¹²⁵⁾;
 - d) *abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)*: et olla proportsionaalne, peab lennujaamadele antav tegevusabi piirduma abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga ⁽¹²⁶⁾;
 - e) *konkurentsile ja kaubandusele põhjendamatult negatiivse mõju vältimine* ⁽¹²⁷⁾.

a) *Panus ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisse*

- (551) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti a kohaselt loetakse selleks, et anda lennujaamadele aega kohaneda uue turureaalsusega ning vältida kõiki lennuliikluse ja piirkondade ühendusvõimaluste katkestusi, lennujaamadele antav tegevusabi ühistes huvides olevate eesmärkide saavutamisele kaasa aitavaks, kui see: i) suurendab ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi, luues juurdepääsupunkte ELi-sisestele lendudele või ii) vähendab lennutranspordi ülekoormatust ELi suurtes sõmlennujaamades või iii) aitab kaasa regionaalarengule.

⁽¹²³⁾ 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137, 113 ja 114.

⁽¹²⁴⁾ 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137 ja 116.

⁽¹²⁵⁾ 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137 ja 124.

⁽¹²⁶⁾ 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137 ja 125.

⁽¹²⁷⁾ 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137 ja 131.

- (552) Põhjendustes 512–519 esitatud kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et Frankfurt Hahni lennujaama tegevuse jätkumine suurendas ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi, kuna sellega loodi Hunsrücki piirkonnas juurdepääsupunkt ELi-sisestele lendudele. Peale selle aitas lennujaama tegevuse jätkumine kaasa Hunsrücki piirkonna arengule ja uute töökohtade loomisele. Lisaks vähendati Frankfurt Hahni lennujaama käitamise ja arendamisega Frankfurt Maini lennujaama ülekoormatust.
- (553) Seepärast järeldeb komisjon, et vaatlusalune meede aitab saavutada ühist huvi pakkuvat selgelt määratletud eesmärki.

b) Vajadus riigi sekkumiseks

- (554) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti b kohaselt tuleb selleks, et hinnata riigiabi tõhusust ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisel, välja selgitada lahendatav probleem. Sellega seoses peab riigiabi olema suunatud olukordadele, kus tänu abile on võimalik saavutada märgatavalt suuremat edu kui tavapärastes turutingimustes.
- (555) Komisjon märgib, et Frankfurt Hahni lennujaam on piirkondlik lennujaam, mida kasutab aastas ligikaudu 2,7 miljonit reisijat ja mille reisijate arv suurenes uuritava ajavahemikul märkimisväärselt (vt tabel 1). Lennujaama käitamise püsikulud on kõrged ja praegustes turutingimustes ei suuda lennujaam oma tegevuskulusid katta. Seepärast on olemas vajadus riigi sekkumise järele (vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 89).

c) Abimeetmete asjakohasus

- (556) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti c kohaselt peab igasugune lennujaama suhtes kohaldatav abimeede olema ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks asjakohane poliitikavahend. Seepärast peavad liikmesriigid tõendama, et muude vähem moonutavate poliitika- või abivahenditega ei oleks olnud võimalik sama eesmärki saavutada.
- (557) Saksamaa sõnul on vaatlusalused abimeetmed asjakohased, et saavutada ühist huvi pakkuv taotletav eesmärk, mida ei oleks olnud võimalik saavutada muu vähem moonutava poliitikavahendiga.
- (558) Käesoleva juhtumi puhul vastas abisumma tegelikule katmata tegevuskahjumile (vt tabel 4) ja piirdus minimaalselt vajalikuga, sest see anti üksnes tegelikult tekkinud tegevuskahjumi ulatuses. Ükski teine poliitikameede ei oleks võimaldanud lennujaamal oma tegevust jätkata. Seega on kahjumi hüvitamisel piirdutud minimaalselt vajalikuga ja sellega ei ole saadud mingit kasumit.
- (559) Põhjendusi 557 ja 558 arvesse võttes leiab komisjon, et vaatlusalused meetmed olid soovitud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks asjakohased.

d) Ergutava mõju olemasolu

- (560) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti d kohaselt on tegevusabil ergutav mõju, kui on tõenäoline, et tegevusabi puudumise korral langeks lennujaama majandustegevuse tase märkimisväärselt. Selle hindamise puhul tuleb arvesse võtta investeerimisabi olemasolu ja liikluse mahtu lennujaamas.
- (561) Ilma abita oleks Frankfurt Hahni tegevuse ulatus oluliselt väiksem ja lennujaam oleks lõppkokkuvõttes sunnitud katmata tegevuskulude tõttu turult lahkuma.
- (562) Seepärast leiab komisjon, et vaatlusalustel abimeetmetel oli ergutav mõju.

e) **Abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)**

- (563) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti e kohaselt peab lennujaamadele antav tegevusabi piirduma selleks, et olla proportsionaalne, abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga.
- (564) Käesoleva juhtumi puhul piirdus abisumma katmata tegevuskahjumiga, kuna sellega hüvitati üksnes tegelikult tekkinud kulud.
- (565) Seepärast leiab komisjon, et tegevusabi summa oli käesoleva juhtumi puhul proportsionaalne ja piirdus abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga.

f) **Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele põhjendamatu negatiivse mõju vältimine**

- (566) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti f kohaselt võetakse tegevusabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel arvesse konkurentsimoonutusi ja mõju kaubandusele.
- (567) Frankfurt Hahni lennujaama standardses teeninduspiirkonnas (1 tund autosõitu või 100 km) ei asu ühtki teist kommertslennujaama. Isegi kui seda standardset teeninduspiirkonda laiendada, nii et see hõlmaks Frankfurt Hahni lennujaama naabruses asuvaid lennujaamu (Frankfurt Maini, Luxembourg ja Saarbrückeni lennujaam), puudub põhjendamatu negatiivne mõju nende lennujaamade vahelisele konkurentsile, nagu on näidatud põhjendustes 537 ja 541.
- (568) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et FFHG-le antud tegevusabi mis tahes põhjendamatu negatiivne mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele on minimaalne.

Järeldus

- (569) Põhjendustes 551–568 esitatud kaalutlusi arvesse võttes järeldab komisjon, et meetmed on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivad.

11. JÄRELDUSED

11.1. LENNUJAAMA RAHASTAMINE

- (570) **1. meede: kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping.** Põhjendustes 291–302 esitatud kaalutlusi arvesse võttes järeldab komisjon, et ajal, mil tehti otsus sõlmida kasumi ja kahjumi ülekandmise 2001. aasta leping, võisid avalik-õiguslikud asutused õigustatult leida, et FFHG iga-aastast kahjumit kattev kahjumi ja kasumi ülekandmise leping ei kujutanud endast riigiabi.
- (571) **2. meede: kapitali suurendamine 2001. aastal.** Fraporti ja Rheinland-Pfalzi liidumaa poolne kapitali suurendamine 2001. aastal 27 miljoni euro võrra kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (572) **3. meede: kapitali suurendamine 2004. aastal, ning 4. meede: kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping.** Fraporti poolne kapitali suurendamine 2004. aastal ning kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Isegi kui tegemist oleks riigiabiga, võib seda abi lugeda ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivaks.

- (573) Rheinland-Pfalzi liidumaa ja Hesseni liidumaa poolne FFHG kapitali suurendamine 2004. aastal kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (574) **5. meede: FFHG-le turvakontrolli tegemise eest hüvitise maksmine, ning 6. meede: Rheinland-Pfalzi liidumaa otsetoetused.** Komisjon leiab, et riigi vahendid, mis anti FFHG-le otsetoetustena pärast 12. detsembrist 2000, kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (575) **12. meede: omakapitali suurendamine.** Kuna omakapitali suurendamine oli mõeldud selleks, et rahastada taristumeetmeid, oli FFHG-l tänu avalik-õiguslike aktsionäride otsusele need investeeringud teha Saksamaa sõnul õigus need vahendid saada. Seepärast leiab komisjon, et omakapitali suurendamise hindamisel tuleks arvesse võtta FFHG-le antud riigi toetust. Sellega seoses ja punktis 8.1.1 esitatud kaalutlusi arvesse võttes jäeldab komisjon, et FFHG on tegelenud alates Aéroports de Paris' kohtuotsusest (12. detsember 2000) majandustegevusega ja kujutab endast ettevõtjat ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (576) Peale selle leiab komisjon kooskõlas punktides 8.1.1, 8.1.3 ja 8.1.4 esitatud kaalutlustega, mis kehtivad ka vaatluseluse meetme puhul, et omakapitalisüst kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, sest see hõlmab riigi ressursse ja on seostatav riigiga ning sellega antakse FFHG-le valikuline majanduslik eelis, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (577) Kuna meetmed on juba antud FFHG käsutusse või pöördumatult võetud, andes FFHG-le õiguse saada kõnealused vahendid, leiab komisjon, et Saksamaa ei ole kinni pidanud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud keelust.
- (578) Põhjendusi 512–545 arvesse võttes jäeldab komisjon, et Frankfurt Hahni lennujaamale antud investeerimisabi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobiv, kuna see on kooskõlas 2005. aasta lennundussuuniste punktis 61 sätestatud kokkusobivustingimustega.
- (579) Põhjendustes 551–568 esitatud kaalutlusi arvesse võttes jäeldab komisjon, et meetmed on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivad.

11.2. LEPINGUD RYANAIRIGA JA TASUMÄÄRAD

- (580) **7., 9. ja 10. meede: 1999., 2002. ja 2005. aasta Ryanairi lepingud.** Olles analüüsinud nimetatud lepinguid ja teavet, mis oli FFHG-le kättesaadav kõnealuste lepingute sõlmimise ajal, on komisjon nõus, et FFHG-l oli põhjust eeldada, et lepingud suurendavad Frankfurt Hahni lennujaama kasumlikkust, sest eeldatav lisatulu oli suurem kui eeldatavad lisakulud. Kuna lepingud olid seega kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, ei antud nendega Ryanairile eelist.
- (581) **8. ja 11. meede: 2001. ja 2006. aasta tasumäärad.** FFHG koostatud kasumlikkuse eelanalüüsi arvesse võttes leiab komisjon, et 2001. ja 2006. aasta tasumääradega ei antud lennuettevõtjatele eelist, mida nad ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud.
- (582) Kuna üks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kumulatiivsetest kriteeriumidest ei ole täidetud, leiab komisjon, et Frankfurt Hahni lennujaama ja Ryanairi vahel sõlmitud 1999., 2002. ja 2005. aasta lepingud ning 2001. ja 2006. aasta tasumäärad ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (583) Komisjon märgib, et Saksamaa on nõus käesoleva otsuse vastuvõtmisega vaid inglise keeles,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Riigiabi, mille Saksamaa andis ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes ebaseaduslikult ettevõtjale *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* ajavahemikus 2001–2012 kapitali suurendamisega 2001. aastal 27 miljoni euro võrra ja 2004. aastal 22 miljoni euro võrra ning Rheinland-Pfalzi liidumaa otsetoetustega (niivõrd, kuivõrd need toetused ei olnud seotud puhtalt avalike ülesannetega seotud tegevusega ja ei hõlmanud investeeeringuid, mille tegemine oli lõplikult ära otsustatud enne 12. detsembrit 2000), on siseturuga kokkusobiv.

2. *Fraport AG* poolne kapitali suurendamine 2004. aastal ning kasumi ja kahjumi ülekandmise 2004. aasta leping ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

1. *Ryanairi* ja ettevõtja *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* vaheline leping, mis jõustus 1. aprillil 1999, ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

2. *Ryanairi* ja ettevõtja *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* vaheline leping, mis sõlmiti 14. veebruaril 2002, ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

3. *Ryanairi* ja ettevõtja *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* vaheline 4. novembri 2005. aasta leping, mis käsitleb 6.–18. *Ryanairi* lennuki toomist Frankfurt Hahni lennujaama aastatel 2005–2012, ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 3

Tasumäärad, mis jõustusid 1. oktoobril 2001 ja 1. juunil 2006, ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel, 1. oktoober 2014

Komisjoni nimel
asepresident
Joaquín ALMUNIA