



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
MACIEJ SZPUNAR
esitatud 27. oktoobril 2020¹

Kohtuasi C-453/19 P

Deutsche Lufthansa AG
versus

Euroopa Komisjon

Apellatsioonkaebus – Riigiabi – Üksikabi – Otsus, millega tunnistati Frankfurt-Hahni lennujaama toetuseks võetud meetmed siseturuga kokkusobivaks riigiabiks, ning tuvastati, et seda lennujaama kasutavad lennuettevõtjad ei ole riigiabi saanud –
Tühistamishagi vastuvõetamatus – Isiklik puutumus – Tõhus kohtulik kaitse

I. Sissejuhatus

1. Küsimus, kas Euroopa Komisjoni riigiabiotsuse tühistamise hagid, mille on esitanud kõnealuse meetme adressaadi konkurent, on vastuvõetavad, põhjustab palju vaidlusi. Sellest annab piisavalt tunnistust käesolev apellatsioonkaebus.
2. Apellant Deutsche Lufthansa AG palub Euroopa Kohtul tühistada Euroopa Liidu Üldkohtu 12. aprilli 2019. aasta otsuse Deutsche Lufthansa vs. komisjon (T-492/15, edaspidi „vaidlustatud kohtuotsus“, EU:T:2019:252), millega Üldkohus tunnistas vastuvõetamatuks tema hagi, milles ta palus tühistada komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsuse (EL) 2016/789 Saksamaa antud riigiabi SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07) kohta, mis on seotud Frankfurt-Hahni lennujaama rahastamisega ning selle lennujaama ja Ryanairi vaheliste finantssuhetega (ELT 2016, L 134, lk 46; edaspidi „vaidlusalune otsus“).
3. Euroopa Kohtu taotlusel analüüsitakse käesolevas ettepanekus ainult apellatsioonkaebuse esimese väite neljandat kuni kuudentat osa, mis puudutavad apellandi isikliku puutumuse hindamist ELTL artikli 263 neljanda lõigu mõttes.

II. Vaidluse taust ja vaidlusalune otsus

4. Vaidluse tausta on põhjalikult selgitatud vaidlustatud kohtuotsuses, ning sellega saab tutvuda seal.² Käesoleva ettepaneku mõistmiseks olulise ja vajaliku teabe võib kokku võtta järgmiselt.

¹ Algkeel: prantsuse.

² Vaidlustatud kohtuotsuse punktid 1–33.

5. Apellant on Saksamaal asuv lennuettevõtja, kes tegeleb peamiselt reisijate veoga.
6. Frankfurt-Hahni (Saksamaa) lennujaam asub Rheinland-Pfalzi liidumaa (Land Rheinland-Pfalz, edaspidi „liidumaa“) territooriumil, ligikaudu 115 km kaugusel Maini-äärse Frankfurti lennujaamast, mis on apellandi esimene baaslennujaam. Alates 1. aprillist 1995 on see kuulunud Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG omandisse, kelle näol oli tegemist avaliku ja erasektori partnerlusega, milles osales liidumaa, ning lennujaama on käitanud Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen (edaspidi „Flughafen Hahn“). Enamusosalus Flughafen Hahn on alates 1. jaanuarist 1998 kuulunud Flughafen Frankfurt/Main GmbH-le (edaspidi „Fraport“) – äriühingule, kes käitab ja majandab Maini-äärse Frankfurti lennujaama.
7. Flughafen-Hahn sõlmis 1999. aastal Ryanair Ltd-ga (nüüd Ryanair DAC, edaspidi „Ryanair“) viieaastase lepingu lennujaamatasude kohta, mida Ryanair pidi maksma. See leping jõustus 1. aprillil 1999 (edaspidi „1999. aastal Ryanairiga sõlmitud leping“).
8. Samal aastal sõlmisid liidumaa ja Fraport kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu, millega Fraport kohustus katma Flughafen Hahni kahjumi, saades vastutasuks ainuõiguse viimase saadud kasumile. Kasumi ja kahjumi ülekandmise leping jõustus 1. jaanuaril 2001.
9. Seejärel Holding Unternehmen Hahn & Co. ja Flughafen Hahn ühinesid, et moodustada Flughafen Hahn GmbH (nüüd Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, edaspidi „FFHG“), mille kapitalist kuulus 26,93% liidumaale ja 73,07% Fraportile.
10. 11. juunil 2001 noteeriti Fraport börsil ja 29,71% tema aktsiatest müüdi eraaktsionäridele, samas kui ülejäänud aktsiad jäid avalik-õiguslikele aktsionäridele.
11. Ajavahemikul 2001. aasta detsembrist kuni 2002. aasta jaanuarini suurendasid Fraport ja liidumaa FFHG kapitali 27 miljoni euro võrra, millest Fraport märkis 19,7 miljonit eurot ja liidumaa 7,3 miljonit eurot. Selle kapitali suurendamise eesmärk oli rahastada lennujaamataristu parendamisprogrammi kõige kiireloomulisemat osa.
12. 14. veebruaril 2002 asendati 1999. aastal Ryanairiga sõlmitud leping uue lepinguga (edaspidi „2002. aastal Ryanairiga sõlmitud leping“).
13. Samal aastal leppisid Fraport, liidumaa, FFHG ja Hesseni liidumaa (Saksamaa) kokku, et kui kapitali suurendamine peaks vajalikuks osutama, saab Hesseni liidumaast FFHG kolmas aktsionär.
14. Selleks sõlmisid Fraport, liidumaa ja Hesseni liidumaa 2005. aastal aktsionäride kokkuleppe, mille kohaselt tuli FFHG kapitali suurendada 19,5 miljoni euro võrra. Ajavahemikus 2004–2009 investeeris Fraport FFHGsse 10,21 miljonit eurot, liidumaa 540 000 eurot ja Hesseni liidumaa 8,75 miljonit eurot. Lisaks kohustusid liidumaa ja Hesseni liidumaa maksma kapitalireservina kumbki veel 11,25 miljonit eurot.
15. Selle kapitali suurendamise (edaspidi „2004. aasta kapitali suurendamine“) tulemusel kuulus FFHG kapitalis Fraportile 65% suurune osalus ning Hesseni liidumaale ja liidumaale kummalegi 17,5%.

16. Aktsionäride kokkulepe nägi muu hulgas ette, et FFHG mis tahes uue võla peavad katma Fraport, liidumaa ja Hesseni liidumaa võrdeliselt oma osalusega FFHG kapitalis ning et sõlmida tuleb uus kasumi ja kahjumi ülekandmise leping kuni 2014. aastani (edaspidi „2004. aasta leping kasumi ja kahjumi ülekandmise kohta“). See leping sõlmiti 5. aprillil 2004 ja jõustus 2. juunil 2004..

17. Ajavahemikus 1997–2004 maksis liidumaa Flughafen Hahnile ja hiljem FFHG-le otsetoetusi.

18. Lisaks kehtestas liidumaa mehhanismi, mille kohaselt makstakse FFHG-le hüvitist turvakontrolli eest, mille pealt liidumaa kogub lennundusjulgestustasu kõikidelt Frankfurt-Hahni lennujaamast lahkuvatelt reisijatelt. Liidumaa usaldas lennujaamas tehtava kontrolli alltöövõtulepinguga lennujaamale ning kandis talle üle kogu lennundusjulgestustasu kogumisest saadava tulu.

19. 4. novembril 2005 lepiti kokku, et 2002. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingusse tehakse muudatus.

20. Ajavahemikus 2003–2006 sai komisjon mitu kaebust väidetava riigiabi kohta, mida Fraport, liidumaa ja Hesseni liidumaa olevat Ryanairile ja FFHG-le andnud.

21. Komisjon algatas 17. juunil 2008 pärast kirjavahetust Saksamaa Liitvabariigiga EÜ artikli 88 lõikes 2 (nüüd ELTL artikli 108 lõige 2) ette nähtud ametliku riigiabi uurimismenetluse seoses Frankfurt-Hahni lennujaama rahastamisega ning selle lennujaama ja Ryanairi vahelise suhtega.

22. 31. detsembril 2008 müüs Fraport kogu oma osaluse FFHG-s liidumaale, mille tulemusel jäi sellest saadik liidumaale FFHG-s 82,5% enamusosalus, ülejäänud 17,5% jäi Hesseni liidumaale ning 2004. aasta leping kasumi ja kahjumi ülekandmise kohta öeldi üles.

23. 13. juulil 2011 algatas komisjon teise ametliku uurimismenetluse seoses ajavahemikus 2009–2011 FFHG rahastamiseks võetud meetmetega. Sellest alates eksisteerisid need kaks menetlust koos.

24. 1. oktoobril 2014 võttis komisjon vastu vaidlusaluse otsuse. Selles otsuses leidis komisjon, et riigiabi, mida Saksamaa andis FFHG kapitali suurendamisega Fraporti ja liidumaa poolt vahemikus 2001. aasta detsembrist kuni 2002. aasta jaanuarini, 2004. aasta kapitali suurendamisega ja liidumaa otsetoetustega, mis 1997. aasta ja 2004. aasta vahel tasuti esmalt Flughafen Hahnile ja seejärel FFHG-le, on siseturuga kokkusobiv. Teiseks leidis ta, et Fraporti poolt 2004. aasta kapitali suurendamine ning 2004. aasta leping kasumi ja kahjumi ülekandmise kohta ei kujuta endast ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi. Viimaks leidis ta, et 1999. aastal Ryanairiga sõlmitud leping, 2002. aastal Ryanairiga sõlmitud leping ja 4. novembril 2005 kokku lepitud muudatus 2002. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingusse ei kujuta endast ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi.

III. Menetlus Üldkohtus ja vaidlustatud kohtuotsus

25. Apellant esitas vaidlusaluse otsuse tühistamiseks hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 26. augustil 2015 ja mille põhjendamiseks ta esitas seitse väidet, millest esimese kohaselt on rikutud menetlusnormi, teise ja kolmanda kohaselt tehtud vigu faktiliste asjaolude hindamisel, neljanda kohaselt sisaldab vaidlusalune otsus ilmseid vastuolusid, ning viienda kuni seitsmenda väite kohaselt on rikutud ELTL artiklit 107.

26. Vaidlustatud kohtuotsusega jättis Üldkohus hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata osas, milles see puudutas Frankfurt-Hahni lennujaama ja Ryanairi suhtes kohaldatavaid abi üksikmeetmeid, mis puutuvad käesoleva ettepaneku seisukohalt ainsana asjasse.

IV. Poolte nõuded ja menetlus Euroopa Kohtus

27. Apellatsioonkaebusega, mis saabus Euroopa Kohtu kantseleisse 13. juunil 2019, palub apellant Euroopa Kohtul:

- tühistada vaidlustatud kohtuotsus;
- tunnistada tema hagi vastuvõetavaks ja põhjendatuks;
- rahuldada esimeses kohtuastmes esitatud nõuded ja tühistada vaidlusalune otsus;
- teise võimalusena saata kohtuasi Üldkohtule otsuse tegemiseks tagasi, ning
- mõista kohtukulud välja komisjonilt.

28. Komisjon ja liidumaa paluvad Euroopa Kohtul:

- jätta apellatsioonkaebus rahuldamata ning
- mõista kohtukulud välja apellandilt.

29. Ryanair palub Euroopa Kohtul:

- jätta apellatsioonkaebus rahuldamata;
- teise võimalusena saata kohtuasi Üldkohtule otsuse tegemiseks tagasi, ning
- mõista kohtukulud välja apellandilt.

30. Kohtuistungit ei peetud.

V. Analüüs

31. Esimeses väites märgib apellant, et kuna Üldkohus tunnistab hagi vastuvõetamatuks osas, milles see puudutab vaidlusaluse otsuse osa, kus käsitletakse FFHG ja Ryanairi toetuseks võetud üksikuid abimeetmeid, rikkus ta ELTL artikli 263 neljandat lõiku ja Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artiklit 47.

32. Täpsemalt, apellatsioonkaebuse esimese väite neljandas kuni kuuendas osas, mis on esitatud teise võimalusena, vaidleb apellant vastu Üldkohtu arutluskäigule ja järeldusele, mille kohaselt apellant ei ole õiguslikult piisavalt tõendanud, et otsus puudutab teda ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses isiklikult.

33. Teen kõigepealt mõne märkuse eeskirjade kohta, mis puudutavad nende hagide vastuvõetavust, mille konkurendid on esitanud komisjoni riigiabiotsuste peale, mis on vastu võetud ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametliku uurimismenetluse tulemusel. Seejärel käsitlen nende märkuste perspektiivist argumente, mille apellant on esitanud apellatsioonkaebuse esimese väite neljanda kuni kuuenda osa põhjenduseks.

A. Riigiabi valdkonnas konkurentide esitatud tühistamishagide vastuvõetavuse eeskirjad

34. Alates Lissaboni lepingu jõustumisest on ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud kaks juhtu, mil füüsilisel või juriidilisel isikul on õigus esitada hagi liidu akti peale, mis ei ole talle adresseeritud: kui see akt puudutab teda otse ja isiklikult ning kui tegemist on halduse üldaktiga, millega ei kaasne rakendusmeetmeid ja mis puudutab teda otse.³

35. Kuigi Euroopa Kohus leidis hiljuti, et komisjoni otsust abikava kohta võib eriti abisaaja või -saajate konkurendi seisukohalt pidada halduse üldaktiks, mis ei too kaasa rakendusmeetmeid,⁴ mis lihtsustab seega sedalaadi otsuse peale tühistamishagi esitamist, ei saa sama arutluskäiku üle võtta, kui kõne all on komisjoni otsused üksikmeetmete kohta.⁵

36. Neil asjaoludel on üldjoontes nii, et kuigi kolmandad isikud võivad oma otsese puutumuse tõendamise korral esitada hagi komisjoni otsuse peale, mis puudutab üldist abikava, tuleb neil juhul, kui vaidlustatud otsus puudutab üksikmeedet, lisaks tõendada oma isiklikku puutumust.

37. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt saavad isikud, kes ei ole otsuse adressaadid, tugineda ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses isiklikule puutumusele ainult siis, kui see otsus mõjutab neid mingi neile omase tunnuse või neid erinevalt kõigist teistest iseloomustava faktilise olukorra tõttu, mis seega individualiseerib neid samamoodi nagu otsuse adressaati.⁶

38. Mis sellesse puutub, siis kui hageja vaidlustab riigiabi valdkonnas selleks, et tagada talle ELTL artikli 108 lõikes 2 tagatud õiguste kaitset, komisjoni otsuse jätta selles sättes ette nähtud ametlik uurimismenetlus algatamata, piisab selleks, et teda vaidlustatud otsuse adressaadiga sarnaselt individualiseerida, üksnes sellest, et ta on ELTL artikli 108 lõike 2 tähenduses asjasse puutuv isik ja määruse (EÜ) nr 659/1999⁷ artikli 1 punkti h tähenduses huvitatud pool.⁸

39. Teisiti on aga siis, kui hagi eesmärk on seada kahtluse alla komisjoni riigiabiotsuse sisuline põhjendus: isikliku puutumuse tõendamiseks ei piisa pelgalt asjaolust, et ollakse huvitatud pool ja niisiis konkurent. Seega peab hageja tõendama, et ta on käesoleva ettepaneku punktis 37 viidatud kohtupraktika tähenduses erilises olukorras, et kõnealune otsus on vastu võetud ELTL artikli 108 lõikes 3 ette nähtud uurimise esialgse etapi tulemusel või et see on vastu võetud ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametliku uurimismenetluse tulemusel.

³ Vt nende probleemide kohta Biernat, S., „Dostęp osób prywatnych do sądów unijnych po Traktacie z Lizbony (w świetle pierwszych orzeczeń)”, *Europejski Przegląd Sądowy*, 2014, nr 1, lk 12 jj.

⁴ 6. novembri 2018. aasta kohtuotsus *Scuola Elementare Maria Montessori vs. komisjon, komisjon vs. Scuola Elementare Maria Montessori ja komisjon vs. Ferracci* (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873).

⁵ Sest üksikabi kohta tehtud otsust ei saa erinevalt abikava kohta tehtud otsustest lugeda üldkohaldatavaks aktiks ega seega ka halduse üldaktiks.

⁶ 15. juuli 1963. aasta kohtuotsus *Plaumann vs. komisjon* (25/62, EU:C:1963:17, lk 223), 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus *Sniace vs. komisjon* (C-260/05 P, EU:C:2007:700, punkt 53) ja 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus *3F vs. komisjon* (C-319/07 P, EU:C:2009:435, punkt 29).

⁷ Nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrus, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (EÜT 1999, L 83, lk 1; ELT erivaljaanne 08/01, lk 339).

⁸ 24. mai 2011. aasta kohtuotsus *komisjon vs. Kronoply ja Kronotex* (C-83/09 P, EU:C:2011:341, punkt 48).

40. Kohtuotsus Cofaz jt vs. komisjon⁹ pakkus esimese võimaluse selgemalt kirjeldada, mida selline nõue kätkeb, kui tegemist on riigiabi valdkonnas konkurentide esitatud hagidega. Selles kohtuotsuses leidis Euroopa Kohus, et hageja osalemine komisjoni haldusmenetluses oli asjaolu, mida tuleb tema isikliku puutumuse analüüsimisel arvesse võtta, „*tingimused, et vaidlustatud otsuses käsitletav abi mõjutab siiski märkimisväärselt [tema] positsiooni turul*“.¹⁰

41. Teisisõnu sõltub komisjoni riigiabiotsuse sisulist põhjendatust kahtluse alla seadva hagi esitanud konkurendi isiklik puutumus tingimusest, et tema turupositsiooni oluline kahjustamine oleks tõendatud. Hiljem kinnitas Euroopa Kohus, et see tingimus on isikliku puutumuse tuvastamise põhitingimus, samas kui hageja osalemine haldusmenetluses ei ole konkurendi isikliku puutumuse tõendamiseks vajalik tingimus,¹¹ vaid „tegur, mis omab tähtsust“.¹²

42. Samuti kontrollivad Üldkohus ja Euroopa Kohus hagi vastuvõetavuse uurimisel süstemaatiliselt, kas komisjoni riigiabiotsuse sisulise põhjendatuse kahtluse alla seadmiseks hagi esitanud konkurendi turupositsiooni on oluliselt kahjustatud.

43. Kuigi kohtupraktika on selles küsimuses praeguseks juba välja kujunenud, jääb sellel siiski vajaka selgusest, kui tõlgendatakse tingimust hageja konkurentsiolekorra *olulise* kahjustamise kohta, eriti mis puutub selle tuvastamiseks vajalikesse tõendamisviisidesse ja -standardisse.

44. Kuigi Euroopa Kohus ja Üldkohus nõustusid esialgu selle tingimuse üsna paindliku hindamisega, tuleb nimelt tõdeda, et see kohtupraktika suundumus eksisteerib nüüd kõrvuti uue, rangema suundumusega Üldkohtu praktikas tunnistada vastuvõetamatuks enamik meetme adressaadi konkurentide esitatud hagnosisid, kuna nende konkurentsiolekorda ei ole *oluliselt* kahjustatud.

1. Hageja turupositsiooni olulise kahjustamise tingimuse algne paindlik hindamine

45. Kõigepealt täpsustas Euroopa Kohus alates kohtuotsusest Cofaz jt vs. komisjon,¹³ et kui tegemist on hageja turupositsiooni olulise kahjustamise tõendamisega, ei pea Euroopa Kohus tegema lõplikku otsust hageja ja abi saanud ettevõtjate vaheliste konkurentsuhete kohta, vaid on üksnes vaja, et hageja peaks „*asjakohasel viisil põhjendama, kuidas võib komisjoni otsus kõnealusel turul oluliselt tema positsiooni kahjustades rikkuda tema seaduslikke huve*“.¹⁴

46. Selle põhjal oli kohtuotsusele Cofaz jt vs. komisjon¹⁵ järgnenud kohtupraktika kohaselt hageja turupositsiooni olulise kahjustamise tingimust lihtne täita. Nii on Euroopa Kohus ja Üldkohus sageli tunnistanud sellist olulist kahjustamist, kui hageja on olnud abi saava ettevõtja otsene konkurent sellisel turul, kus tegutseb vähe ettevõtjaid,¹⁶ kusjuures tuleb täpsustada, et kui selline

⁹ 28. jaanuari 1986. aasta kohtuotsus (169/84, EU:C:1986:42).

¹⁰ 28. jaanuari 1986. aasta kohtuotsus Cofaz jt vs. komisjon (169/84, EU:C:1986:42, punkt 25). Kohtujuristi kursiiv.

¹¹ 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Sniace vs. komisjon (C-260/05 P, EU:C:2007:700, punkt 57).

¹² 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Sniace vs. komisjon (C-260/05 P, EU:C:2007:700, punkt 56).

¹³ Vt 28. jaanuari 1986. aasta kohtuotsus (169/84, EU:C:1986:42, punkt 28).

¹⁴ Vt ka 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Hispaania vs. Lenzing (C-525/04 P, EU:C:2007:698, punkt 41) ja 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Sniace vs. komisjon (C-260/05 P, EU:C:2007:700, punkt 60).

¹⁵ 28. jaanuari 1986. aasta kohtuotsus (169/84, EU:C:1986:42).

¹⁶ Vt eelkõige 27. aprilli 1995. aasta kohtuotsus ASPEC jt vs. komisjon (T-435/93, EU:T:1995:79, punkt 65 jj), 27. aprilli 1995. aasta kohtuotsus AAC jt vs. komisjon (T-442/93, EU:T:1995:80, punkt 50 jj), 22. oktoobri 1996. aasta kohtuotsus Skibsværftsforeningen jt vs. komisjon (T-266/94, EU:T:1996:153, punkt 46) ning 5. novembri 1997. aasta kohtuotsus Ducros vs. komisjon (T-149/95, EU:T:1997:165, punkt 42). Seda kohtupraktikat kinnitati hiljem 22. novembri 2007. aasta kohtuotsusega Hispaania vs. Lenzing (C-525/04 P, EU:C:2007:698, punkt 37).

kahjustamine on kindlaks tehtud, ei saa asjaolu, et määramatu arv teisi konkurente võivad vajaduse korral samuti analoogselt kahjustamisele tugineda, takistada hageja isikliku puutumuse tuvastamist.¹⁷

47. Hageja konkurentsiolekorra oluline kahjustamine ei ilmne seega mitte asjaomase turu erinevate konkurentsuhete põhjalikul analüüsil, mille teel saaks täpselt kindlaks teha tema konkurentsiolekorra kahjustamise ulatuse, vaid põhimõtteliselt *prima facie* tuvastamisel, et komisjoni otsuses käsitletud meetme võtmise tagajärjel kahjustatakse oluliselt tema seisundit.

48. Nii on Euroopa Kohus leidnud, et tingimus, et hageja konkurentsiolekorda turul on oluliselt kahjustatud, võib olla täidetud, kui hageja esitab andmeid, millega saab tõendada, et kõnealune meede *võis* tema turupositsiooni oluliselt kahjustada.¹⁸

49. Teiseks annavad andmed, millega on kohtupraktikas sellise olulise kahjustamise tõendamiseks nõustatud, samuti tunnistust sellest, kui paindlikult seda tingimust esialgu hinnati.

50. Nii nähtub kohtupraktikast, et selline oluline kahjustamine ei pea tingimata järelsuma sellistest asjaoludest nagu käibe suur langus, tuntav finantskahju või turuosa märkimisväärne vähenemine pärast kõnealuse meetme võtmist. Hageja turupositsiooni olulist kahjustamist saab tõendada muu hulgas ka tõenditega, mis näitavad, et kõnealune meede on põhjustanud tulu saamata jäämist või ebasoodsamat arengut kui see, mis oleks toimunud juhul, kui sellist abi ei oleks antud. Pealegi võib hageja turupositsiooni kahjustamise intensiivsus varieeruda sõltuvalt paljudest teguritest, nagu asjaomase turu struktuur või kõnealuse abi laad. Seega ei saa konkurendi turupositsiooni olulise kahjustamise tõendamine piirduda vaid piiratud hulka asjaolusid käsitlevate tõenditega, mis näitavad selle konkurendi kaubandus- ja finantstulemuste halvenemist.¹⁹

51. Vaatamata neile kohtupraktikas järjepidevalt väljendatud põhimõtetele, on enamik hagsid, mille abisaaja konkurendid on komisjoni otsuse sisulise põhjendatuse kahtluse alla seadmiseks Üldkohtule esitanud, tunnistatud nüüd vastuvõetamatuks, kuna hagejad ei ole suutnud tõendada, et nende turupositsiooni on oluliselt kahjustatud.²⁰ Nii on eriti Üldkohtu praktikas hakatud viimasel ajal hageja olukorra olulise kahjustamise tingimust rangemalt hindama.

2. Konkurendi turupositsiooni olulise kahjustamise tingimuse rangema hindamise areng

52. Selle kohtupraktika suundumuse kohaselt saab kõnealuse meetme adressaadi konkurendi turupositsiooni olulist kahjustamist tuvastada vaid siis, kui ta suudab tõendada oma konkurentsiolekorra „erilisust“, nimelt et see meede kahjustab teda rohkem kui abisaaja teisi

¹⁷ 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus *British Aggregates vs. komisjon* (C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 56).

¹⁸ 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus *British Aggregates vs. komisjon* (C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 38).

¹⁹ 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus *Hispaania vs. Lenzing* (C-525/04 P, EU:C:2007:698, punktid 34 ja 35), 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus *British Aggregates vs. komisjon* (C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 53), 12. juuni 2014. aasta kohtuotsus *Sarc vs. komisjon* (T-488/11, ei avaldata, EU:T:2014:497, punkt 36) ja 5. novembri 2014. aasta kohtuotsus *Vtesse Networks vs. komisjon* (T-362/10, EU:T:2014:928, punkt 40).

²⁰ Vt eelkõige kõige näitlikumatest kohtuasjadest 27. mai 2004. aasta kohtumäärus *Deutsche Post ja DHL vs. komisjon* (T-358/02, EU:T:2004:159), 10. veebruari 2009. aasta kohtuotsus *Deutsche Post ja DHL International vs. komisjon* (T-388/03, EU:T:2009:30), 22. juuni 2016. aasta kohtuotsus *Whirlpool Europe vs. komisjon* (T-118/13, EU:T:2016:365) ning 11. juuli 2019. aasta kohtuotsus *Air France vs. komisjon* (T-894/16, EU:T:2019:508). Selle kohtupraktika tulemusel on osa autoreid kvalifitseerinud hageja konkurentsiolekorra olulise kahjustamise tõendamise *probatio diabolica*'ks ja tõstatanud küsimuse, kas see on harta artikliga 47 kooskõlas. Vt de Moncuit, A., ja Signes de Mesa, J. I., *Droit procédural des aides d'État*, 1. éd., 2019, Bruylant, Brüssel, lk 162, ja Thomas, S., „Le rôle des concurrents dans les procédures judiciaires concernant des régimes d'aides d'État ou des aides individuelles. Montessori: le début d'une révolution?“, *Revue des affaires européennes*, 2019, nr 2, lk 264.

konkurente.²¹ Teisisõnu ei hinnata hageja konkurentsiolekorra olulist kahjustamist mitte ainult mõju põhjal, mida vaadeldav meede võib avaldada üksnes hageja positsioonile asjaomasel turul, vaid võrreldes seda abisaaja teiste konkurentide konkurentsiolekorra kahjustamisega.

53. Neil asjaoludel on tõsiasi, et kõnealune meede võib teise konkurendi konkurentsiolekorda potentsiaalselt sama palju kahjustada kui hageja oma, piisav selle välistamiseks, et komisjoni otsus selle meetme kohta võiks hagejat isiklikult puudutada.

54. Järelikult on Üldkohus nüüd kehtestanud eriti range tõendamisstandardi neile tõenditele, mida võib esitada selle kinnituseks, et konkurentsiolekorda on turul oluliselt kahjustatud. Nii on Üldkohus leidnud, et hageja olulise kahjustamise tingimus oli täitmata olukorras, kus ei saanud kindlaks teha, et hageja oleks suuteline meetme adressaadist ettevõtja turult kadumise tagajärjel vabanenud nõudlust *paremini* üle võtma kui tema konkurendid keskmiselt, mistõttu hageja ei suutnud tõendada, et tal oleks jäänud saamata piisavalt suur osa tulu, *võrreldes teiste konkurentidega*²².

55. Samuti leidis Üldkohus, et isegi kui kõnealuse meetmega võib kaasneda hageja tegevuse piiramine turul, ei saa selle põhjal kvalifitseerida hageja turupositsiooni kahjustamist „oluliseks“, kuna ei ole tõendatud, et tema olukord *erineks teiste konkurentide olukorrast*.²³

56. Lisaks on hagejal muidugi raskem tõendada, et tema konkurentsiolekorda on rohkem kahjustatud kui teistel konkurentidel, kuna juhul, kui selline kriteerium peaks kehtima, on tema käsutuses vähe andmeid konkurentide täpse olukorra kohta asjaomasel turul.

57. Selline kohtupraktika suundumus tundub mulle seega liiga range ning Euroopa Kohtu praktikast lahknev.²⁴ Seda enam, et kui hagejalt nõutakse tõendamist, et meede kahjustab tema olukorda kõige rohkem, võrreldes oma olukorda teiste konkurentide omaga sel turul, põhjustab see minu arvates kriteeriumi muutumist. Kui arendada see mõttekäik äärmuseni, ei saa ettevõtjate turupositsiooni olulise kahjustamise tingimus olla täidetud siis, kui abimeede kahjustab kaht ettevõtjat, isegi siis, kui kõnealune meede võis kumbagi ettevõtjat eraldi võttes kahjustada.

58. Minu arvates ei saa asjaolu, et teiste konkurentide turupositsiooni ei ole oluliselt kahjustatud, olla hageja olulise kahjustamise tuvastamise kriteerium.²⁵ Võrrelda ei tule mitte kõigi asjaomasel turul tegutsevate konkurentide olukorda. Hageja konkurentsiolekorra oluline kahjustamine on hagejat iseloomustav asjaolu, mille hindamisel tuleb lähtuda üksnes sellest, milline oli tema turupositsioon enne vaidlustatud otsuses käsitletava meetme võtmist või milline see oleks ilma selle meetmeta.

²¹ 10. veebruari 2009. aasta kohtuotsus *Deutsche Post ja DHL International vs. komisjon* (T-388/03, EU:T:2009:30, punkt 38).

²² 22. juuni 2016. aasta kohtuotsus *Whirlpool Europe vs. komisjon* (T-118/13, EU:T:2016:365, punkt 52).

²³ 11. juuli 2019. aasta kohtuotsus *Air France vs. komisjon* (T-894/16, EU:T:2019:508, punktid 61 ja 68).

²⁴ Vt käesoleva ettepaneku punkt 46 ja 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus *British Aggregates vs. komisjon* (C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 56). Selle kohta vt ka Creve, B. A., „Locus Standi Requirements for Annulment Actions by Competitors: The Resurfacing „Unique Position Test“ Ought to Be Discarded“, *European State Aid Law Quarterly*, 2014, vol. 13, nr 2, lk 233.

²⁵ Asjaolu, et teisi konkurente pole kahjustatud, võib üksnes kaudselt viidata sellele, et kõnealune meede kahjustab hagejat tõepoolest oluliselt.

3. Konkurendi turupositsiooni olulise kahjustamise tõendamine

59. Praktilisest küljest arvan, et selle tingimuse täitmiseks peab hageja kõigepealt tõendama, et tema turupositsiooni on oluliselt kahjustatud, olgu siis tegemist tema tulemuste halvenemise või saamata jäänud tuluga, esitades selleks eri tõendeid, mis võivad seega olenevalt juhtumist varieeruda.²⁶

60. Järgmiseks eeldab olulise kahjustamise tõendamine, et hageja oleks esiteks täpsustanud, millisel turul ta meetme adressaadiga konkureerib, ja et teiseks leiaks ta, et tema konkurentsiolukorda on kahjustatud. Selles kontekstis on turu struktuuri puudutavad andmed hageja olukorra kahjustamise ulatuse kindlakstegemisel kindlasti asjakohased, kuna see ulatus võib sõltuvalt turu suuruselt erineda.²⁷

61. Rõhutan, et täpsustuste puudumine turu struktuuri, olemasolevate konkurentide arvu ja neist igapäevase turuosa kohta ei viita seevastu automaatselt sellele, et hageja pole tõendanud, et kõnealune meede on tema olukorda sel turul oluliselt kahjustanud. Nimelt võib selline kahjustamine tuleneda ka muudest asjaoludest kui üksnes eri konkurentide turuosade muutumine.²⁸

62. Viimaks peab hageja tõendama, et vaidlustatud komisjoni otsuses käsitletud meede on üks tema konkurentsiolukorra kahjustamise põhjuseid. Sellega seoses rõhutan, et põhjuslik seos, mida on vaja tõendada selle näitamiseks, et kõnealune meede kahjustab oluliselt hageja turupositsiooni, ei saa viia nõudmiseni, et tema konkurentsiolukorra kahjustamine oleks eranditult tingitud meetmest.²⁹

63. Olen nimelt arvamisel, et kui tegemist on üksnes hagi vastuvõetavuse kindlakstegemisega, mitte näiteks otsustamisega, kas hageja võib juhul, kui ta peaks olema kõnealuse meetme tõttu kahju kandnud, selle eest hüvitist saada või mitte, tuleb abimeetme ja hageja konkurentsiolukorra kahjustamise vahelise põhjusliku seose nõude täitmist hinnata paindlikult. Teisisõnu piisab minu arvates sellest, kui see meede on *üks* hageja konkurentsiolukorra kahjustamise põhjuseid. Üksnes asjaolu, et hageja konkurentsiolukorra kahjustamises asjaomasel turul võis olla märkimisväärne roll muudel teguritel, ei saa iseenesest välistada, et isikliku puutumuse tingimus on täidetud.

64. Need on kaalutlused, millest lähtudes asun analüüsima apellatsioonkaebuse esimese väite neljandat kuni kuuendat osa.

B. Esimese väite neljas osa

65. Esimese väite neljandas osas väidab apellant, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta leidis, et kuna apellant ei täpsustanud, millises ulatuses ta Fraporti aktsionäri ja kliendina Frankfurt-Hahni lennujaama rahastamises ja Ryanairi subsideerimises osales, ei ole võimalik kindlaks teha, kui palju see tema konkurentsiolukorda kahjustas.

²⁶ Vt käesoleva ettepaneku punkt 50.

²⁷ 5. novembri 2014. aasta kohtuotsus Vtesse Networks vs. komisjon (T-362/10, EU:T:2014:928, punkt 41).

²⁸ Vt eelkõige 12. detsembri 2006. aasta kohtuotsus Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid ja Federación Catalana de Estaciones de Servicio vs. komisjon (T-146/03, ei avaldata, EU:T:2006:386, punkt 50), milles Üldkohus leidis, et hageja turupositsiooni olulist kahjustamist saab kindlaks teha selle põhjal, et osa tema kliente on abisaaja juurde üle läinud, ilma et seda üleminekut oleks täpselt turuosadena väljendatud.

²⁹ Nagu märgiti 11. juuli 2019. aasta kohtuotsuses Air France vs. komisjon (T-894/16, EU:T:2019:508, punkt 65).

66. Apellandi arvates piisab üksnes asjaolust, et ta kaasrahastas osa komisjoni käsitletud meetmetest, et individualiseerida teda sarnaselt abisaajaga, mistõttu Üldkohus ei saanud nõuda, et ta tõendaks lisaks, et meetmetes osalemine tema turupositsiooni oluliselt kahjustas.

67. Niisiis ei tugine apellant mitte sellele, et ta on abisaajast ettevõtja konkurent, vaid sellele, et ta teatavate osales komisjoni otsuses nimetatud meetmete rahastamises. Neil asjaoludel väidab ta õigustatult, et Üldkohus ei võinud analüüsida seda argumenti üksnes sellest aspektist, kas tema konkurentsiolukorda turul on oluliselt kahjustatud.

68. Kuigi see kriteerium on meetme adressaadi konkurentide isikliku puutumuse kindlakstegemisel asjakohane, ei saa ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses isikliku puutumuse tingimuse täitmiseks nimelt nõuda, et sellele kriteeriumile vastaksid meetme rahastamises osalenud üksused.³⁰

69. Sellegipoolest märgin, et apellandi argumentide tagasilükkamisel tugines Üldkohus peamiselt asjaolule, et apellant jättis täpsustamata, mis ulatuses ta oli Fraporti aktsionärina selles rahastamises osalenud.

70. See täpsustus oli apellandi isikliku puutumuse tuvastamiseks aga tõesti hädavajalik.

71. Nimelt osales apellant meetmete rahastamises vaid väga kaudselt: esiteks lennujaamatasude tõttu, mida ta oma tegevuse raames Fraportile maksab. Teiseks tugineb ta asjaolule, et ta on Fraporti vähemusaktsionär, kusjuures Fraport on ise Frankfurt-Hahni lennujaama käitava äriühingu aktsionär ning võimaldas rakendada komisjoni nimetatud meetmeid.

72. Kui just ei asuta seisukohale, et üksusi, kes võivad tugineda sellele, et nad osalesid komisjoni otsuses kõne all olnud meetme rahastamises ja et seega puudutab see otsus neid automaatselt isiklikult, on potentsiaalselt lõputu hulk – ehk kõik Maini-äärse Frankfurdi lennujaamas tegutsevad ettevõtjad, kes maksavad Fraportile tasusid, ning kõik Fraporti aktsionärid või isegi nende aktsionäride aktsionärid –, oli neil asjaoludel vaja, et apellant tõendaks oma osaluse suurust, kinnitamaks, et kõnealused meetmed teda tõepoolest isiklikult puudutavad.

73. Seega ei saa Üldkohtule ette heita, et ta seda kontrollis ning järeldas sellest, et meede ei puuduta apellanti isiklikult, mistõttu tuleb apellatsioonkaebuse esimese väite neljas osa tagasi lükata.

C. Esimese väite viies osa

74. Esimese väite viiendas osas märgib apellant, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kuna ta ei kergendanud tõendamiskoormist seoses apellandi turupositsiooni olulise kahjustamisega. Selle väite kinnituseks esitab ta kolm argumenti.

75. Esiteks väidab ta, et tema turupositsiooni olulise kahjustamise tingimuse täitmist saab nõuda vaid siis, kui komisjoni otsuses nimetatud meetmed on tõepoolest ELTL artikli 107 mõttes riigiabiks kvalifitseeritud.

³⁰ Vt analoogia alusel kohtupraktikast, kus tunnistati abi rahastamises osalenud avalik-õiguslike üksuste isiklikku puutumust, 30. aprilli 1998. aasta kohtuotsus *Vlaamse Gewest vs. komisjon* (T-214/95, EU:T:1998:77, punkt 28), 6. märtsi 2002. aasta kohtuotsus *Diputación Foral de Álava jt vs. komisjon* (T-127/99, T-129/99 ja T-148/99, EU:T:2002:59, punkt 50), 23. oktoobri 2002. aasta kohtuotsus *Diputación Foral de Guipúzcoa jt vs. komisjon* (T-269/99, T-271/99 ja T-272/99, EU:T:2002:258, punkt 41) ning 23. oktoobri 2002. aasta kohtuotsus *Diputación Foral de Álava jt vs. komisjon* (T-346/99–T-348/99, EU:T:2002:259, punkt 37).

76. Nagu komisjon rõhutab, ei ole sellel argumendil mingit alust ja see tuleb tagasi lükata. Kõigepealt ei saaks kuidagi õigustada seda, et vastuvõetavuse eeskirjad sõltuks asjaolust, kas komisjoni otsus on positiivne või negatiivne. Lisaks, nagu märgib ka apellant ise, kasutatakse Euroopa Kohtu praktikas hageja konkurentsiolekorra olulise kahjustamise tingimust, olenemata sellest, kas vaidlustatud otsuses käsitletav meede on abiks kvalifitseeritud või mitte.³¹

77. Teiseks väidab apellant, et komisjon uuris kõnealuseid meetmeid ebatäielikult, ei esitanud nende kohta täpseid arvandmeid ja tõlgendas Saksa õigust valesti. Sellest tulenevalt on tegemist teabe asümmeetriaga tema kahjuks, mistõttu on tõendamiskoormise kergendamine õigustatud.

78. Sellegi argumendiga ei saa nõustuda. Ei ole selge, kuidas peaks ebatäielikust uurimisest ja Saksa õiguse väärtast tõlgendamisest olema tulenenud teabe asümmeetria apellandi kahjuks.

79. Igatahes tuleb käesoleva ettepaneku punktides 57–62 viidatud põhimõtteid arvestades märkida, nagu väidab ka komisjon, et kogu teave, mida on vaja, et tõendada apellandi konkurentsiolekorra olulist kahjustamist turul, on üksnes tema enda käsutuses. Apellandil on selle kahjustamise hindamiseks seega kõige paremad võimalused. Kuna apellant peab üksnes tõendama oma turupositsiooni muutumist pärast meetme võtmist ning tõendama seose olemasolu oma konkurentsiolekorra kahjustamise ja meetme võtmise vahel – isegi kui see seos on tõenäoline ja mitte ainus –, siis ei saa mingisugunegi teabe asümmeetria õigustada tõendamiskoormise kergendamist.

80. Kolmandaks väidab apellant, et selles osas, kui tema tõendamiskoormist kergendati, on ta oma olulist kahjustamist tõepoolest tõendanud, viidates Ryanairi saadud eelistele, millest tuleneb „tingimata“ oluline kahjustamine.

81. Kuna aga miski ei õigusta apellandi tõendamiskoormise kergendamist, ei saa see argument olla edukas. Nimelt ei saa apellant piirduda väitega, et kõnealustest meetmetest tuleneb „tingimata“ tema konkurentsiolekorra oluline kahjustamine, ilma et ta oma argumente põhjendaks.

82. Järelikult tuleb apellatsioonkaebuse esimese väite viies osa tagasi lükata.

D. Esimese väite kuues osa

83. Esimese väite kuundas osas märgib apellant, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta hindas apellandi konkurentsiolekorra olulist kahjustamist, eriti leides, et apellant peab määratlema asjaomase turu, millel tema olukorda on kahjustatud, ning tõendama põhjuslikku seost kõnealuse meetme ja tema kahjustamise vahel. Selle väiteosa põhjendamiseks esitab apellant erinevaid argumente.

84. Esmalt märgin, et mitu tema argumenti tuleb edututena tagasi lükata.

85. Esiteks heidab apellant Üldkohtule ette, et too leidis, et tal tuleb määratlema sisuliselt ja geograafiliselt asjakohane turg, võttes arvesse koondumisõiguse põhimõtteid, ning keeldus seega arvesse võtmast turgu, mida peab asjakohaseks apellant, see tähendab, liidu lennuliikluse turgu.

³¹ Vt selle tingimuse kohaldamise kohta, mis puudutab hageja konkurentsiolekorra olulist kahjustamist abiks kvalifitseeritud meetme võtmise korral, 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus Mory jt vs. komisjon (C-33/14 P, EU:C:2015:609), ning tingimuse kohta, et meede ei kujuta endast riigiabi, 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Sniace vs. komisjon (C-260/05 P, EU:C:2007:700).

Samuti eksis Üldkohus tema arvates, kui ta keeldus arvesse võtmast teatavaid asjaolusid, mis on seotud Ryanairi kasvuga Euroopa lennuliikluse turul ning mis viitasid muu hulgas turuosade muutumisele sellel turul.

86. Teiseks heidab apellant Üldkohtule ette, et viimane leidis, et apellant ei tõendanud, et tema teenindatavad lennuliinid ja Ryanairi lennuliinid tegelikult kattuvad.

87. Üldkohus leidis küll vaidlustatud kohtuotsuse punktides 150, 154 ja 156, et apellant ei ole esitanud tõendeid turgude kohta, kus tema konkurentsiolukorda on kahjustatud, ega mingit teavet nende turgude struktuuri ega seal tegutsevate konkurentide kohta. Neist punktidest paistab ka ilmnevat, et turu struktuuri puudutavad täpsustused on Üldkohtu arvates apellandi konkurentsiolukorra olulise kahjustamise tõendamiseks vajalikud andmed. Nagu ma käesoleva ettepaneku punktis 60 märkisin, läheb see nõue kaugemale sellest, mida konkurentidelt nende konkurentsiolukorra olulise kahjustamise tõendamiseks nõutakse. Täpsustuste puudumine turu struktuuri kohta ei saa automaatselt tähendada, et olulise kahjustamise kohta ei ole tõendeid esitatud.

88. Lisaks leidis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 153, et apellant ei ole esitanud mingeid tõendeid liinide kattumuse kohta.

89. Kui Üldkohus leidis, et apellant ei ole oma konkurentsiolukorra olulist kahjustamist tõendanud, ei lähtunud ta siiski üksnes neist asjaoludest.

90. Nimelt käsitles Üldkohus ka apellandi argumente, millega viimane püüdis tõendada oma konkurentsiolukorra olulist kahjustamist eri turgudel, mis vastavad nii apellandi kui ka Ryanairi lennuliinidele, ning samuti reisijate lennutranspordi laiemale turul. Niisiis täiendas Üldkohus oma arutluskäiku, mööndes esiteks turgude olemasolu, mille kohta apellant väitis, et tema turupositsiooni on seal oluliselt kahjustatud, ja teiseks lennuliinide kattumust, millele apellant tugines, ning järeldas sellest analüüsist, et apellandi konkurentsiolukorra olulist kahjustamist ei ole tõendatud.

91. Neil asjaoludel ei saa väita, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta leidis, et apellant ei ole esitanud asjaomaste turgude struktuuri ja neil turgudel tegutsevate konkurentide kohta tõendeid ega tõendanud liinide kattumust, millele ta tugines.

92. Teiseks väidab apellant, et Üldkohus rikkus õigusnorme, analüüsides tema konkurentsiolukorra olulist kahjustamist turul, eriti kui ta uuris põhjuslikku seost kõnealuste meetmete ja nende asjaolude vahel, mille apellant esitas tõenditena oma turupositsiooni kahjustamise kohta.

93. Seega väidab ta, et Üldkohus rikkus õigusnormi, leides, et apellandil tuleb tõendada, et tema ümberkorralduskava „Score“ rakendamine oli tingitud üksnes meetmetest, millest Ryanair kasu sai. Nimelt on apellandi ümberkorraldamine tema väitel „vastumeede“, mis juba iseenesest illustreerib tema turupositsiooni kahjustamist, ning seega ei olnud põhjuslikku seost vaja tõendada.

94. On tõsi, et nagu väidab apellant, võib abisaaja konkurent kohtupraktika kohaselt võtta teatud meetmeid, näiteks ümberkorralduskava, et piirata abisaajale antud abi rakendamise mõju tema konkurentsiolekorradele.³²

95. Seda kohtupraktikat tuleb siiski mõista üksnes nii, et see võimaldab juhul, kui konkurendi rahaline ja majanduslik olukord ei ole halvenenud, möönda, et tema konkurentsiolekorda turul on oluliselt kahjustatud, kuna halvenemise puudumist saab seletada tehtud ümberkorraldustega.

96. Pealegi, kuigi konkurendi võetud leevendavad meetmed võivad olla tema turupositsiooni kahjustamise märk, tuleb veel esiteks tõendada, et see nii oligi, ja teiseks, et see tulenes eelkõige mõne tema konkurendi kasuks rakendatud abimeetmetest.

97. Seega võis Üldkohus õigusnorme rikkumata nentida, et väidetava ümberkorralduskava vastuvõtmise ja kõnealuste meetmete vahelise seose tõendamine oli apellandi ülesanne.

98. Üldkohus märkis aga vaidlustatud kohtuotsuse punktides 166, 167 ja 168, et apellant ei esitanud ümberkorralduskava „Score“ kohta ühtegi dokumenti ega isegi mitte selle sisukokkuvõtet ning et seega ei saa Üldkohus selles kohtuasjas kontrollida, kas kõnealused meetmed ja ümberkorralduskava on omavahel seotud.

99. Neist põhjustest lähtudes otsustas Üldkohus õigesti, et hageja ei ole tõendanud, et ümberkorralduskava osutus vajalikuks Ryanairile ja Frankfurt-Hahni lennujaamale antud abi tõttu.

100. Kolmandaks heidab apellant Üldkohtule ette, et viimane leidis, et apellant ei ole tõendanud põhjuslikku seost kõnealuste meetmete ja Ryanairi tegevuse üleviimise vahel Maini-äärse Frankfurti lennujaama. Üldkohus rikkus niisiis õigusnorme, kuna see üleviimine tegi apellandi konkurentsiolekorra kahjustamise ilmseks.

101. Sellega seoses meenutab apellant, et ta väitis Üldkohtu menetluses, et Ryanairi tegevus oli osa üldisemast strateegiast, mis seisnes enda sisseseadmises piirkondlikesse lennujaamadesse, et saada seal toetusi ja viia oma tegevus seejärel üle teistesse lennujaamadesse. Ta väidab, et esitab apellatsioonimenetluses muid tõendeid, mis kinnitavad selle strateegia olemasolu ning tõendavad põhjuslikku seost kõnealuste meetmete ja Ryanairi tegevuse üleviimise vahel.

102. Seda tehes piirdub apellant siiski Üldkohtus juba esitatud argumentide kordamisega selleks, et faktilisi asjaolusid uuesti hinnataks, mis ei kuulu aga Euroopa Kohtu pädevusse.³³

103. Pealegi, isegi eeldusel, et oleks võimalik tuvastada põhjuslikku seost Ryanairi tegevuse üleviimise ja kõnealuste meetmete vahel, millest ta on kasu saanud, tuleb igal juhul apellandil tõendada, et selline üleviimine kahjustas oluliselt tema konkurentsiolekorda. Apellant piirdub aga väitmisega, et Ryanairi tegevuse üleviimine kahjustas „loomulikult“ tema konkurentsiolekorda, esitamata oma väite põhjendamiseks rohkem tõendeid, nagu Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 154 õigesti märgib.

³² 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus Hispaania vs. Lenzing (C-525/04 P, EU:C:2007:698, punktid 35 ja 36).

³³ 7. jaanuari 2004. aasta kohtuotsus Aalborg Portland jt vs. komisjon (C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ja C-219/00 P, EU:C:2004:6, punkt 51) ning 29. jaanuari 2020. aasta kohtumäärus Silgan Closures ja Silgan Holdings vs. komisjon (C-418/19 P, ei avaldata, EU:C:2020:43, punkt 71).

104. Neljandaks väidab apellant, et Üldkohus rikkus õigusnorme, kui ta leidis, et Frankfurt-Hahni ja Maini-äärse Frankfurdi lennujaamade geograafiline lähedus üksnes viitab nende lennujaamade vahelisele konkurentsisuhtele. See geograafiline lähedus annab apellandi arvates tunnistust ka konkurentsist neist kahest lennujaamast väljuvate eri lennuliinide vahel. See konkurents koostoimes abi suurusega kahjustas tingimata oluliselt tema konkurentsiolukorda.

105. Vaidlustatud kohtuotsuse punktides 159 ja 161 aga leidis Üldkohus, et isegi eeldusel, et geograafiline lähedus võiks viidata Ryanairi ja apellandi vahelisele konkurentsisuhtele, ei ole pelk asjaolu, et apellant on abisaajast ettevõtja konkurent, koostoimes kõnealuse abi väidetava suurusega piisav, et tõendada apellandi konkurentsiolukorra olulist kahjustamist.

106. Seetõttu piirdub apellant Üldkohtus juba esitatud argumentide kordamisega, et faktilisi asjaolusid uuesti hinnataks, ning püüab tegelikult saavutada seda, et need argumentid vaadataks uuesti läbi, mis jääb aga Euroopa Kohtu pädevusest välja. Seega tuleb see argument vastuvõetamatuse tõttu tagasi lükata.

107. Viiendaks väidab apellant ka, et Üldkohus eksis oma järelduses kõnealuste meetmete seose ja apellandi viidatud mõju kohta. Ta kinnitab, et see tingimus oli täidetud, kuna tema konkurentsiolukorra oluline kahjustamine, mida ta on oma väitel tõendanud, tulenes piisavalt vahetult asjaomastest meetmetest.

108. Ometi piirdub apellant sellega, et loetleb uuesti lühidalt meetmete mõju Ryanairi positsioonile, ning väidab, et sellest tuleneb tema turupositsiooni oluline kahjustamine. Niisiis piirdub ta Üldkohtus juba esitatud argumentide ümbersõnastamisega, et Euroopa Kohus saaks need uuesti läbi vaadata, mis – olgu veel kord öeldud – jääb tema pädevusest välja.

109. Kuuendaks ja viimaks väidab apellant, et Üldkohus rikkus harta artiklit 47, kuna nagu ta väidab oma argumentidega tõendavat, Üldkohtu kohtuotsuses esitatud nõuded on rangemad kui Euroopa Kohtu praktikas.

110. Märgin siiski, et apellant ei põhjenda oma sellekohaseid argumente kuidagi ega täpsusta, millised need väidetavad tingimused on.

111. Kuna eelnevat arvesse võttes ei ole Üldkohus igatahes rikkunud õigusnorme, kui ta hindas apellandi positsiooni olulist kahjustamist eri turgudel, ei saa edukas olla ka apellandi argument, et kohtupraktikast rangemate tingimuste tõttu on rikutud harta artiklit 47.

112. Seetõttu tuleb apellatsioonkaebuse esimese väite kuues osa tervikuna tagasi lükata.

VI. Ettepanek

113. Kõike eeltoodut arvestades olen seisukohal, et apellatsioonkaebuse esimese väite neljas kuni kuues osa tuleb tagasi lükata, ilma et see mõjutaks apellatsioonkaebuse teiste väidete põhjendatust.