



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kaheksas koda)

19. detsember 2012*

Apellatsioonkaebus — Riigiabi — Mõiste „ettevõtja” — Majandustegevus —
Lennujaama infrastruktuuri ehitamine — Stardi- ja maandumisrada

Kohtuasjas C-288/11 P,

mille ese on Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 56 alusel 6. juunil 2011 esitatud apellatsioonkaebus,

Mitteldeutsche Flughafen AG, asukoht Leipzig (Saksamaa),

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, asukoht Leipzig,

esindajad: *Rechtsanwalt* M. Núñez Müller ja *Rechtsanwalt* J. Dammann,

apellatsioonkaebuse esitajad,

teised menetlusosalised:

Euroopa Komisjon, esindajad: B. Martenczuk ja T. Maxian Rusche, kohtudokumentide
kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

kostja esimeses kohtuastmes

Saksamaa Liitvabariik,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), esindajad: *Rechtsanwalt* L. Giesberts
ja *Rechtsanwalt* G. Kleve,

menetlusse astujad esimeses kohtuastmes,

EUROOPA KOHUS (kaheksas koda),

koosseisus: koja president E. Jarašiūnas (ettekandja), kohtunikud A. Ó Caoimh ja C. Toader,

kohtujurist: E. Sharpston,

kohtusekretär: ametnik M. Aleksejev,

arvestades kirjalikus menetluses ja 14. novembri 2012. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi
ettepanekuta,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Mitteldeutsche Flughafen AG (edaspidi „MF”) ja Flughafen Leipzig-Halle GmbH (edaspidi „FLH”) esitasid apellatsioonkaebuse, milles nad paluvad osaliselt tühistada Euroopa Liidu Üldkohtu 24. märtsi 2011. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-443/08 ja T-455/08: Freistaat Sachsen jt vs. komisjon (EKL 2011, lk II-1311, edaspidi „vaidlustatud kohtuotsus”), millega Üldkohus kohtuasjas T-455/08 esiteks tühistas komisjoni 23. juuli 2008. aasta otsuse 2008/948/EÜ Saksamaa meetmete kohta ettevõtte DHL ja Leipzig/Halle lennujaama kasuks (ELT L 346, lk 1; edaspidi „vaidlusalune otsus”) artikli 1 osas, milles sellega määratakse selle riigiabi summaks, mida Saksamaa Liitvabariik kavatses anda Leipzig-Halle lennujaama uue lõunapoolse raja ning selle juurde kuuluva lennujaama infrastruktuuri ehitamiseks, 350 miljonit eurot, ning teiseks jättis hagi ülejäänud osas rahuldamata.

Vaidluse taust ja vaidlusalune otsus

- 2 Vaidlustatud kohtuotsuse punktidest 1–12 nähtub, et Leipzig-Halle lennujaama käitab FLH, mis on MF-i tütaretevõtja, mille aktsionärideks on Saksimaa liidumaa ja Saksi-Anhalti liidumaa, samuti Dresdeni (Saksamaa), Halle (Saksamaa) ja Leipzigi linnad. 4. novembril 2004 otsustas MF ehitada uue stardi- ja maandumisraja (edaspidi „uus lõunapoolne rada”), mida kavatseti rahastada avalik-õiguslike aktsionäride 350 miljoni euro suuruse kapitalimahutusega MF-i või FLH-sse.
- 3 Kiirkullerteenuste sektoris tegutsev DHL kontsern (edaspidi „DHL”), mille osalus kuulub 100% Deutsche Post AG-le, otsustas pärast mitme lennujaamaga peetud läbirääkimisi kolida alates 2008. aastast oma lastilendude Euroopa keskuse Brüsselist (Belgia) Leipzig-Hallesse. 21. septembril 2005 kirjutasid FLH, MF ja DHL Hub Leipzig GmbH (edaspidi „DHL Hub Leipzig”) alla raamlepingule, mille kohaselt peab FLH ehitama uue lõunapoolse raja ja täitma muid kohustusi kogu lepingu kestel, nagu kohustus garanteerida, et DHL saaks lõunapoolset rada katkematult käitada, ja tagada, et vähemalt 90%-il DHL-i poolt või tema tarvis teostatavatest õhuvედudest peab olema võimalik mis tahes hetkel sel rajal maanduda või sealt startida.
- 4 Saksimaa liidumaa väljastas 21. detsembril 2005 garantiikirja FLH ja DHL Hub Leipzigi kasuks (edaspidi „garantiikiri”). Sellega tagatakse FLH finantsvahendid kogu raamlepingu vältel ning Saksimaa liidumaa kohustub maksma DHL Hub Leipzigi hüvitist juhul, kui Leipzig-Halle lennujaama ei ole enam võimalik ettenähtud korras kasutada.
- 5 Saksamaa Liitvabariik teatas 5. aprillil 2006 vastavalt nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad [EÜ artikli 88] kohaldamiseks (EÜT L 83, lk 1; ELT eriväljaanne 08/01, lk 339), artikli 2 lõikele 1 Euroopa Ühenduste Komisjonile raamlepingust ja garantiikirjast.
- 6 Komisjon teavitas 23. novembri 2006. aasta kirjas Saksamaa Liitvabariiki oma otsusest algetada EÜ artikli 88 lõikes 2 ette nähtud menetlus. Menetlus puudutas raamlepingut, garantiikirja ja kapitalimahutust.
- 7 Komisjon võttis 23. juulil 2008 vastu vaidlusaluse otsuse. Ta leidis selles otsuses, et kapitalimahutus on riigiabi, mis on ühisturuga kokkusobiv vastavalt EÜ artikli 87 lõike 3 punktile c. Seevastu leidis ta, et garantiikiri ja raamlepingus ette nähtud piiramatud garantiid kujutavad endast riigiabi, mis on ühisturuga kokkusobimatu, ning ta palus Saksamaa Liitvabariigil nõuda tagasi see osa abist, mis on juba antud DHL-i käsutusse nende garantiide alusel.

- 8 Nagu nähtub vaidlustatud kohtuotsuse punktidest 62 ja 67, on kapitalimahutus tehtud enne vaidlusalust otsust, ning komisjon kinnitas seda kohtuistungil.

Menetlus Üldkohtus ja vaidlustatud kohtuotsus

- 9 Hagiavaldustes, mis saabusid Üldkohtu kantseleisse 6. oktoobril 2008, esitasid Saksimaa liidumaa ja Saksi-Anholti liidumaa kohtuasjas T-443/08 ning MF ja FLH kohtuasjas T-455/08 nõude tühistada vaidlusaluse otsuse artikkel 1 osas, milles komisjon väidab esiteks, et kapitalimahutus kujutab endast riigiabi EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses ning teiseks, et kõnealuse riigiabi summaks on 350 miljonit eurot.
- 10 Üldkohtu kaheksanda koja esimees rahuldas 30. märtsi 2009. aasta ja 24. juuni 2010. aasta määrustega esiteks Saksimaa Liitvabariigi ja Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) (edaspidi „ADV”) menetlusse astumise taotlused mõlemas kohtuasjas ja teiseks otsustas kohtuasjad suulise menetluse huvides liita.
- 11 Oma hagi põhjendamiseks esitasid MF ja FLH, keda toetas ADV, kaheksa väidet, millest esimene osutab sisuliselt EÜ artikli 87 lõike 1 rikkumisele, teine sellele, et FLH ei saa olla riigiabi saaja, kolmas sellele, et FLH-d ei saa kvalifitseerida ühteaegu riigiabi andjaks ja saajaks, neljas tagasiulatuva jõu puudumise, õiguskindluse, õiguspärase ootuse ja võrdsuse põhimõtete rikkumisele, viies esmase õiguse rikkumisele ühenduse suunistega lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (ELT 2005, C 312, lk 1, edaspidi „2005. aasta suunised”), kuues – mis on esitatud täiendava võimalusena – menetlusnormide rikkumisele, seitsmes EÜ asutamislepingust tuleneva pädevuse jaotuse rikkumisele ja kaheksas väidetava abi summat puudutavate põhjenduste vasturääkivale ja ebapiisavale laadile.
- 12 Vaidlustatud kohtuotsusega liitis Üldkohus kohtuasjad T-443/08 ja T-455/08 otsuse tegemiseks, jättis esimesena nimetatud kohtuasjas hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata ning teises tühistas vaidlusaluse otsuse artikli 1 osas, milles sellega määratakse riigiabi summaks, mida Saksimaa Liitvabariik kavatseb anda Leipzig-Halle lennujaamale uue lõunapoolse raja ning selle juurde kuuluvate lennujaama infrastruktuuride ehitamiseks, 350 miljonit eurot, ning jättis hagi ülejäänud osas rahuldamata.
- 13 Üldkohus lükkas tagasi esimese väite – mida hagejad kohtuasjas T-455/08 põhjendasid eeskätt sellega, et mõiste „ettevõtja” EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses ei ole kohaldatav piirkondlike lennujaamade suhtes lennujaama infrastruktuuri rahastamist puudutavas osas –, leides kõigepealt vaidlustatud kohtuotsuse punktides 87–100 esitatud põhjendustel, et kuivõrd FLH käitab uut lõunapoolset rada, siis teostab ta majandustegevust, millest ei saa käsitada eraldiseisvana kõnealuse raja ehitamises seisnevat tegevust.
- 14 Seejärel lükkas Üldkohus – kooskõlas komisjoni teatisega [EÜ artiklite 87 ja 88] ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamise kohta lennundussektoris antava riigiabi suhtes (EÜT L 1994, C 350, lk 5; edaspidi „1994. aasta teatis”) – vaidlustatud kohtuotsuse punktides 102–107 tagasi hagejate argumendi, mille kohaselt uue lõunapoolse raja ehitamine on regionaal-, majandus- ja transpordipoliitika alla kuuluv meede, mille üle komisjon ei saa riigiabi reguleerivate eeskirjade alusel kontrolli teostada. Selles osas tõi ta esile, et lennujaamade sektoris on toimunud areng eeskätt seoses nende korraldusega ja majandusliku ning konkurentsialase olukorraga, ning et kohtupraktikaga, mis tuleneb Üldkohtu 12. detsembri 2000. aasta otsusest kohtuasjas T-128/98: Aéroports de Paris vs. komisjon (EKL 2000, lk II-3929) ja Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2002. aasta otsusest kohtuasjas C-82/01 P: Aéroports de Paris vs. komisjon (EKL 2002, lk I-9297, edaspidi mõlemad koos „Aéroports de Paris’ kohtuotsused”), on alates 2000. aastast tunnustatud, et lennujaama käitajad teostavad majandustegevust EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses.

- 15 Samuti lükkas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 108–116 tagasi hagejate need argumendid, mis käsitlevad lennujaama infrastruktuuri ehitamises ja käitamises seisnevate tegevuste väidetavat lahutamatust. Nimelt märkis ta esiteks, et uue lõunapoolse raja ehitamine on selle käitamise eeltingimuseks, teiseks on asjaomased üksused antud juhul samad, kolmandaks – tuginedes asjaolule, et FLH käitab kõnesolevat infrastruktuuri ärieesmärkidel ning seega on tegemist ärieesmärkidel kasutatava infrastruktuuriga – on komisjon esitanud piisavalt tõendeid, mis võimaldavad kinnitada seose olemasolu uue lõunapoolse raja ehitamise ja käitamise vahel ning neljandaks kujutab uue lõunapoolse raja ehitamine endast tegevust, mis on otseselt seostatav lennujaama infrastruktuuri käitamisega, ning asjaolu, et eraõiguslikud ettevõtjad tegevust ei taga, või asjaolu, et tegevus ei ole kasumlik, ei ole majandustegevuseks kvalifitseerimise välistamiseks asjakohased kriteeriumid.
- 16 Lõpuks lükkas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 117–119 tagasi hagejate argumendid, millega püüti seada kahtluse alla Aéroports de Paris' kohtuotsuste asjassepuutuvus, ning järeldas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 120, et komisjon leidis õigustatult, et kapitalimahutus kujutas endast riigiabi EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses.
- 17 Kohtuasjas T-455/08 hagejate neljanda väite tagasilükkamiseks, mis osutas tagasiulatuva jõu puudumise, õiguskindluse, õiguspärase ootuse kaitse ja võrdsuse põhimõtete rikkumisele, selgitas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 157–164, et erinevalt sellest, mida väidavad hagejad, ei ole komisjon kohaldanud 2005. aasta suuniseid, vaid on rakendanud hoopis Aéroports de Paris' kohtuotsustest tulenevaid põhimõtteid. Sellest tulenevalt on Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 166–172, 181 ja 182 tagasi lükanud ka väited, et on rikutud õiguspärase ootuse kaitse, õiguskindluse ja võrdsuse põhimõtteid, samuti selles kohtuasjas viiendana esitatud väite, mis osutab esmase õiguse rikkumisele 2005. aasta suunistega.
- 18 Veel lükkas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 192 ja 201–209 tagasi hagejate kuuenda väite nimetatud kohtuasjas, mis osutab menetlusnormide rikkumisele ja mille raames hagejad täiendava võimalusena väitsid, et kapitalimahutust tuleb pidada „olemasolevaks abiks” määruse nr 659/1999 artikli 1 punkti b alapunkti v tähenduses, samuti seitsmenda väite, mille nad olid esitanud samas kohtuasjas ja mis osutab EÜ asutamislepingust tuleneva pädevuse jaotuse rikkumisele.
- 19 Seevastu nõustus Üldkohus hagejate kaheksanda väitega, millega nad põhjendasid hagi kohtuasjas T-455/08 ja mis osutab abi summaga seoses esitatud põhjenduste vasturääkivusele ning ebapiisavusele. Selles osas leidis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 230, et vaidlusaluse otsuse resolutsioonis märgitud 350 miljoni euro suurune summa oli otsuse põhjendustega arvestades ekslik, kuna põhjendustest nähtub, et avaliku teenuse osutamise ülesande täitmisega seotud summad ei kujuta endast riigiabi ning need tuleb seega kapitalimahutuse kogusummast maha arvata.

Poolte nõuded

- 20 MF ja FLH ning ADV paluvad Euroopa Kohtul:
- tühistada vaidlustatud kohtuotsuse resolutsiooni punkt 4, millega jäeti kohtuasjas T-455/08 esitatud hagi ülejäänud osas rahuldamata, ja kohtukulude kohta tehtud otsus;
 - teha asjas lõplik sisuline otsus ning rahuldada hagi kohtuasjas T-455/08 ka selles osas, millega taotletakse vaidlusaluse otsuse tühistamist osas, milles komisjon tuvastab, et Saksamaa Liitvabariigi poolt kapitalimahutusena antud abi uue lõunapoolse raja ning selle juurde kuuluva lennujaama infrastruktuuri ehitamiseks on riigiabi EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses;
 - mõista nii apellatsioonimenetluse kui ka esimese kohtuastme kohtukulud välja komisjonilt.

- 21 Komisjon palub jätta apellatsioonkaebus rahuldamata ja mõista apellatsiooniastme kohtukulud välja apellantidelt.

Apellatsioonkaebus

- 22 Apellandid põhjendavad oma apellatsioonkaebust viie väitega: esiteks on rikutud EÜ artikli 87 lõiget 1, teiseks on rikutud tagasiulatuva jõu puudumise, õiguspärase ootuse kaitse ja õiguskindluse põhimõtteid, kolmandaks on rikutud määruse nr 659/1999 artikli 1 punkti b alapunkti v ning artikleid 17 ja 18, neljandaks on rikutud EÜ asutamislepingust tulenevat pädevuse jaotust ja viiendaks on rikutud kohtuotsuste põhjendamise kohustust.

Esimene väide, et on rikutud EÜ artikli 87 lõiget 1

Poolte argumendid

- 23 Apellandid heidavad Üldkohtule ette seda, et ta luges uue lõunapoolse raja ehitamise rahastamise riigiabiaks, leides, et FLH-d tuleb pidada ettevõtjaks, kuna ehitamine on majandustegevus riigiabi reguleerivate eeskirjade tähenduses.
- 24 Nende sõnul tuleb lennujaama infrastruktuuri ehitamist eristada selle käitamisest. Vastupidi sellele, mida nõuab liidu kohtute väljakujunenud kohtupraktika, ei analüüsinud Üldkohus neid tegevusi eraldi võetuna ja oletas, et need on lahutamatult seotud, piirdudes vaidlustatud kohtuotsuse punktis 96 vaid sedastamisega, et maandumis- ja stardirajad kujutavad endast lennujaama käitaja teostatava majandustegevuse jaoks „olulisi” elemente ning et radade ehitamine võimaldab tal seega teostada oma peamist majandustegevust. Nii ei ole Üldkohus kontrollinud, kas need tegevused olid lahutamatult seotud, ja ta jättis tähelepanuta asjaolu, et need puudutasid erinevaid ettevõtjaid ja sektoreid.
- 25 Kui hinnatakse, kas teatud tegevus on majandustegevus, on vähetähtis, kas tegemist on muu tegevuse „eeltingimusega”, samuti ei ole vaja eristada peamist majandustegevust üksuse kõrvaltegevusest, arvestades, et kohtupraktika nõuab selle hinnangu andmist iga tema poolt teostatava tegevuse kohta.
- 26 Pealegi on infrastruktuuri ehitamise ja käitamise eristamine komisjoni otsustuspraktika aluspõhimõte, mis lennujaamasid puudutavas osas tuleneb 1994. aasta teatise punktist 12, mida 2005. aasta suunised ei tühistanud, vaid üksnes täiendasid. Seega leidis Üldkohus ekslikult, et komisjon ei pidanud kohaldama 1994. aasta teatist, mis samas ei ole esmase õigusega vastuolus, kuna EÜ asutamisleping ei anna infrastruktuuripoliitika valdkonnas Euroopa Liidule mingeid volitusi.
- 27 Veel enam, esmast õigust tõlgendades ei nõua liidu kohtud sugugi riigiabialaste õigusnormide kohaldamist lennujaama infrastruktuuriga seonduvate meetmete suhtes ja kohtute hinnangul kuuluvad need kohaldamisele vaid siis, kui on tegemist lennujaama käitamisega. Seoses sellega viitavad apellandid Üldkohtu eespool viidatud kohtuotsusele Aéroports de Paris vs. komisjon, ja 17. detsembri 2008. aasta otsusele kohtuasjas T-196/04: Ryanair vs. komisjon (EKL 2008, lk II-3643), rõhutades, et esimesena nimetatud kohtuotsuse aluseks olevad faktilised asjaolud puudutasid suure rahvusvahelise lennujaama tegevust, mis majanduslikus mõttes on diametraalselt erinevas olukorras võrreldes sellise piirkondliku lennujaamaga nagu Leipzig-Halle.
- 28 Lisaks sellele leidis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 115 ekslikult, et asjaolu, et infrastruktuuri ehitamist ei taga eraõiguslikud ettevõtjad, ei oma tähtsust, samas kui turu olemasolu eeldab, et sellised ettevõtjad põhimõtteliselt võiksid nimetatud tegevust arendada. Üldkohus piirdus oletamisega, et uue lõunapoolse raja ehitamine on majandustegevus, jättes käsitlemata argumendid, millega vaidlustati turu olemasolu selle tegevuse puhul, ja analüüsimate selle majandusliku sisu.

- 29 Lennujaama infrastruktuuri ehitamine ei saa olla majandustegevus, kui ei ole väljavaateid kasumlikkusele, kuna ehituskulud on võimatu jätta lennujaamamaksude abil lennujaama kasutajate kanda, ent Üldkohus on vaidlustanud kohtuotsuse punktis 94 vastupidisel seisukohal. Tegelikult ei saa erainvestorid neid kulusid vabalt lennujaama kasutajatele üle kanda, kuna maksude kohta peab saama lennujaama asukohajärgse liidumaa pädevate ametiasutuste loa, ent need asutused annavad loa välja selliste kriteeriumide alusel, millel ei ole mingit seost lennujaama infrastruktuuri ehituskuludega. Järelikult kuulub infrastruktuuri ehitamine selliste tegevuste hulka, mida on alati teostanud ja paratamatult teostavadki avalik-õiguslikud isikud.
- 30 Nagu apellandid leiab ka ADV, mis on Saksa lennujaamu käitavate ettevõtjate ühendus, et lennujaama infrastruktuuri rahastamise või ehitamise lugemine majandustegevuseks on liidu õigusega vastuolus.
- 31 Selle menetlusosalise sõnul on infrastruktuuri ehitamise ja käitamise sisuline eristamine vajalik nii õiguslikult kui ka faktilisi asjaolusid silmas pidades. Ta märgib nimelt, et Üldkohtu järeldus, et uue lõunapoolse raja ehitamine omab olulist tähtsust lennujaama käitamisel ja seda ei saa käsitada käitamisest eraldiseisvana, on liiga üldine ja viib lõpuks järeldusele, et iga tegevus, mis muudab lennujaama käitaja tegutsemistingimusi, kaasa arvatud avaliku võimu teostamise meetmete hulka kuuluv, on majandustegevus.
- 32 Lennujaama uue infrastruktuuri ehitamist erasektori vahenditest tegelikult ei rahastata, vähemalt mitte väikestes ja keskmise suurusega lennujaamades, ning eraettevõtjate osalus piirdub juba olemasoleva või riigi poolt ehitatud infrastruktuuri omandamise ja käitamisega. Vaatamata lennujaamasektori arengule ei ole kunagi võimalik rahastada kulukat lennujaama infrastruktuuri ehitamist käitamisest saadava tuluga. Kasumlikkuse puudumisel ei ole seega majandustegevust.
- 33 ADV väidab veel, et Üldkohus on komisjoni seisukohti järgides ekslikult ja vastuoluliselt viidanud Aéroports de Paris' kohtuotsustele. Sellest kohtupraktikast ei saa teha järeldust, et lennujaama infrastruktuuri ehitamine on majandustegevus tulenevalt sellest, et käitamine on majandustegevus. Ei komisjon ega Üldkohus ei ole õiguslikult vastuvõetavalt selgitanud põhjust, miks vastuolus 1994. aasta teatisega peaks lennujaama ehitamise rahastamine alluma komisjoni kontrollile. Tegelikult on lennujaama infrastruktuuri ehitamine üldhuviteenuste oluline osa, mistõttu kuulub see ülesanne tavapäraselt avaliku võimu teostamise hulka.
- 34 Komisjon väidab põhimõtteliselt, et apellantide kaitstav seisukoht, mille kohaselt lennujaama infrastruktuuri ehitamine on tegevus, mida tuleb hinnata sõltumatult lennujaama käitamisest, on ilmselgelt ebatäpne. Tema sõnul on nimelt alates Aéroports de Paris' kohtuotsustest tuvastatud, et lennujaamarajatiste tasu eest kasutusse andmine on majandustegevus, mis kuulub liidu konkurentsieeskirjade kohaldamisalasse. Lennujaama käitaja poolt kasutatavate rajatiste ehituskulud on seega investeerimiskulud, mida ettevõtja peab tavaliselt kandma. Selle institutsiooni arvates ei ole Üldkohus seega õigusnorme rikkunud, kui ta leidis, et FLH on ettevõtja ja uue lõunapoolse raja ehitamine on tema majandustegevuse lahutamatu osa.

Euroopa Kohtu hinnang

- 35 Apellandid, keda toetab ADV, põhjendavad oma esimest väidet sisuliselt samade argumentidega, millega nad esinesid Üldkohtus ja mille kohaselt lennujaama infrastruktuuri ehitamine või laiendamine ei ole riigiabi valdkonda käsitleva liidu õiguse kohaldamisalasse kuuluv majandustegevus, mistõttu selle rahastamine riigi vahenditest ei saa olla riigiabi.

- 36 Apellatsioonkaebuse raames tuleb kontrollida, kas Üldkohus on antud juhul rikkunud EÜ artikli 87 lõiget 1, kui ta nentis, et Leipzig-Halle lennujaama käitaja FLH tegevus, kes koos MF-iga sai kapitalimahutuse, mis oli ette nähtud uue lõunapoolse raja ehitamise rahastamiseks, oli selle ehitamise osas majandustegevus ja et komisjon leidis õigustatult, et kapitalimahutus kujutas endast riigiabi selle sätte tähenduses.
- 37 Sissejuhatuseks tuleb osundada, et nagu väidavad apellandid ja ADV, on 1994. aasta teatise punktis 12 märgitud, et „infrastruktuuridega seonduvate projektide (lennujaamad, kiirteed, sillad jne) elluviimine kujutab endast üldise majanduspoliitika meetet, mida komisjon ei saa kontrollida asutamislepingu riigiabieeskirjade alusel”.
- 38 Üldkohus lükkas tagasi hagejate argumendid, mis lähtusid sellest teatisest, selgitades vaidlustatud kohtuotsuse punktides 104–106 järgmist:
- „104 Tuleb siiski meenutada, et esiteks tuleb küsimus, kas abi kujutab endast riigiabi EÜ asutamislepingu tähenduses, lahendada objektiivsetest teguritest lähtudes, mida tuleb hinnata hetkel, kui komisjon teeb oma otsuse (vt selle kohta Euroopa Kohtu 22. juuni 2006. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-182/03 ja C-217/03: Belgia ja Forum 187 vs. komisjon, EKL 2006, lk I-5479, punkt 137, ja [1. juuli 2008. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-341/06 P ja C-342/06 P:] Chronopost ja La Poste vs. UFEX jt, [EKL 2008, lk I-4777] punkt 95), ja teiseks, et kuigi komisjon peab järgima suuniseid ja teatise, mis ta riigiabi valdkonnas vastu võtab, kehtib see kohustus üksnes niivõrd, kuivõrd need õigusaktid ei kaldu kõrvale EÜ asutamislepingu sätete nõuetekohasest kohaldamisest – neid õigusakte ei saa tõlgendada viisil, mis piirab EÜ artiklite 87 ja 88 ulatust või mis läheb vastuollu nendega taotletavate eesmärkidega (vt Euroopa Kohtu 11. septembri 2008. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-75/05 P ja C-80/05 P: Saksamaa jt vs. Kronofrance, EKL 2008, lk I-6619, punkt 65 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 105 Kuid lennujaamade sektoris on toimunud areng, millele viidatakse [vaidlusaluse] otsuse põhjendustes 169–171, eeskätt seoses nende korraldusega ja majandusliku ning konkurentsialase olukorraga. Lisaks sellele tunnistati [Aéroports de Paris] kohtupraktikaga 2000. aastast alates, et lennujaama käitajad teostavad põhimõtteliselt majandustegevust EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses, mis kuulub riigiabi käsitlevate sätete kohaldamisalasse; viimast asjaolu kinnitati eespool [...] viidatud kohtuotsusega Ryanair vs. komisjon (punkt 88).
- 106 Seetõttu, arvestades eespool punktis 104 viidatud kohtupraktikaga, oli komisjon [vaidlusalust] otsust vastu võttes kohustatud võtma arvesse seda arengut ja sellist tõlgendust ning samuti eelnevast tulenevaid tagajärgi seoses EÜ artikli 87 lõike 1 kohaldamisega selliste infrastruktuuride rahastamise suhtes, mis on seotud lennujaama käitamises seisneva tegevusega, jättes vajadusel kohaldamata 1994. aasta teatise punkti 12. Eelnevate kaalutlustega arvestades leidis komisjon seega [vaidlusaluse] otsuse põhjenduses 174 õigesti, et alates 2000. aastast ei olnud *a priori* enam põhjust välistada riigiabialaste sätete kohaldamist lennujaamade suhtes.”
- 39 Need Üldkohtu hinnangud ei riku õigusnormi. Nimelt oli komisjon kohustatud otsuse vastuvõtmise ajal esinenud faktilisi ja õiguslikke asjaolusid arvestades kontrollima kapitalimahutust talle EÜ artikliga 88 antud pädevuse piires. Seega Üldkohus esiteks lükkas õigesti tagasi hagejate argumendid, mis puudutasid 1994. aasta teatist, ja teiseks kontrollis – talle esitatud väidet läbi vaadates – konkreetselt just neid asjaolusid, mitte aga teatist arvestades, kas uue lõunapoolse raja ehitamine oli majandustegevus.
- 40 Küsimuses, kas käitamine ja ehitamine on antud juhul omavahel lahutamatult seotud, tuletas Üldkohus kõigepealt vaidlustatud kohtuotsuse punktis 89 meelde, et majandustegevus on mis tahes tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises teataval turul (1. juuli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-49/07: MOTOE, EKL 2008, lk I-4863, punkt 21), ja siis märkis vaidlustatud kohtuotsuse punktis 93 õigesti, et FLH teostab Leipzig-Halle lennujaama käitamise raames majandustegevust, kuna ta pakub

lennujaamateenuseid tasu eest, mis tuleneb eeskätt lennujaamamaksudest (vt eespool viidatud 24. oktoobri 2002. aasta kohtuotsus *Aéroports de Paris vs. komisjon*, punkt 78) piirkondlike lennujaamateenuste turul. Üldkohus nentis selles osas – andes faktilistele asjaoludele iseseisva hinnangu, mida apellandid käesolevas apellatsioonimenetluses ei ole vaidlustanud –, et sellise turu olemasolu on antud kohtuasjas tõendatud seeläbi, et Leipzig-Halle lennujaam konkureeris teiste piirkondlike lennujaamadega DHL-i Euroopa lastilendude platvormi rajamist puudutavas.

- 41 Seejärel tuvastas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 94, et uue lõunapoolse raja käitamine on osa FLH majandustegevusest, arvestades, et komisjon on vaidlusaluse otsuse põhjenduses 177 osutanud, et seda infrastruktuuri käitab tulevikus ärieesmärkidel FLH, kes nõuab selle kasutamise eest vastutasuna maksude tasumist. Ta tõi esile – nagu märkis komisjon vaidlusaluse otsuse põhjenduses 15 –, et need maksud kujutavad endast raja rahastamise peamist allikat ning rada võimaldab FLH-l suurendada oma läbilaskevõimet ja Leipzig-Halle lennujaama käitamise mahtu.
- 42 Lõpuks leidis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 95–100, et uue lõunapoolse raja ehitamises seisnevat tegevust ei tule käsitada eraldiseisvalt selle hilisemast kasutamisest, tuues just selle kohtuotsuse punktis 99 esile, et raja ehitamine ei kujuta sellisena endast oma laadi ja eesmärgi arvestades avaliku võimu teostamist, mida hagejad muide sõnaselgelt ei väitnudki. Selles osas tuleb toonitada, et kui Üldkohus nõustus tühistamisnõuet sisaldava väitega, et abi summat puudutavad põhjendused on vasturääkivad ja ebapiisavad, siis tõi ta vaidlustatud kohtuotsuse punktides 225 ja 226 esile, et komisjon möönis vaidlusaluse otsuse põhjendustes 182 ja 183, et osa kapitalimahutusega kaetud kuludest – nimelt julgeoleku- ja politseiülesannetega, tuleohutusmeetmete ning avaliku julgeoleku meetmetega, käitamise turvalisuse, Saksamaa ilmateenistuse ja lennujuhtimiskeskusega seonduvad kulud – on seotud avaliku ülesande täitmisega ja seega ei saa neid kvalifitseerida riigiabiks.
- 43 Neist kaalutlustest selgub, et Üldkohus ei rikkunud õigusnormi, kui ta sisuliselt tuvastas, et komisjon andis õige hinnangu, et uue lõunapoolse raja ehitamine FLH poolt on majandustegevus ja et järelikult on kapitalimahutus riigiabi EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses, välja arvatud avaliku ülesande täitmisega seotud kulud, mis tuleb selle kogusummast lahutada.
- 44 Erinevalt sellest, mida väidavad apellandid, keda toetab ADV, ilmneb tegelikult, et selleks, et kindlaks määrata, kas komisjon võis uue lõunapoolse raja ehitamise riigiabiks kvalifitseerida, analüüsis Üldkohus seda tegevust kooskõlas kohtupraktikaga (vt 19. jaanuari 1994. aasta otsus kohtuasjas C-364/92: *SAT Fluggesellschaft, EKL 1994, lk I-43*, punkt 19; eespool viidatud 24. oktoobri 2002. aasta kohtuotsus *Aéroports de Paris vs. komisjon*, punkt 75, ja eespool viidatud kohtuotsus *MOTOE*, punkt 25) ning uuris, mis laadi see tegevus oli. Nii toimides ta ei oletanud, vaid tegi konkreetseid asjaolusid arvestades ja õigusnormi rikkumata kindlaks, et seda tegevust ei saanud lahutada lennujaama infrastruktuuri käitamisest FLH poolt, mis on majandustegevus, ja et uue lõunapoolse raja ehitamine ei seonu sellisena ka oma laadi ja eesmärgi arvestades avaliku võimu teostamisega.
- 45 Seda hinnangut ei saa seada kahtluse alla apellantide ja ADV esitatud muude argumentidega.
- 46 Esiteks tuleb tõesti tagasi lükata argument, mille kohaselt lennujaama infrastruktuuri ehitamine ja lennujaama käitamine puudutavad erinevaid ettevõtjaid ja sektoreid, kuna – nagu tuvastas Üldkohus iseseisvalt vaidlustatud kohtuotsuse punktis 111, ilma et seda oleks käesoleva apellatsioonimenetluse raames vaidlustatud – asjaomased üksused olid antud juhul igatahes samad.
- 47 Teiseks on väheoluline, et Üldkohus märkis vastavalt vaidlustatud kohtuotsuse punktides 96, 110 ja 111, et „maandumis- ja stardirajad [kujutavad] endast lennujaama käitaja teostatava majandustegevuse jaoks olulisi elemente”, et „maandumisraja ehitamise eesmärk [on] seotud lennujaama peamise majandustegevusega” ja et „raja ehitamine ja laiendamine on raja käitamise eeltingimuseks”. Kahtlemata, kuna need kaalutlused on üldist laadi ja võiksid sama hästi käia teatud tegevuste kohta, mis on seotud avaliku võimu teostamisega, siis ei sobi need selle kindlakstegemiseks, kas antud lennujaama infrastruktuuri ehitamine on majandustegevus. Sellegipoolest ei mõjuta need

Üldkohtu nende järelduste õiguslikku põhjendatust, mida käsitlevad käesoleva kohtuotsuse punktid 40–42 ja millest tuleneb, et uue lõunapoolse raja ehitamine oli käesoleval juhul majandustegevus.

- 48 Kolmandaks, vastuseks ADV kinnitusele, et lennujaama infrastruktuuri ehitamine on üldhuviteenuste oluline osa ja kuulub seega tavapäraselt avaliku võimu teostamise hulka, piisab osutamisest sellele, et Üldkohus nentis vaidlustatud kohtuotsuse punktis 99, et hagejad ise ei väidagi sõnaselgelt, et uue lõunapoolse raja ehitamine kujutas sellisena endast avaliku võimu teostamist.
- 49 Lõpuks argumendi, mille kohaselt lennujaama infrastruktuuri ehitamist ei saa tagada eraõiguslikud ettevõtjad, sest sellise tegevusliigi jaoks puudub turg, kuna ei ole väljaavaateid kasumlikkusele, lükkas Üldkohus tagasi, selgitades vaidlustatud kohtuotsuse punktis 114, et eelnevatest kaalutlustest tulenevalt on uue lõunapoolse raja ehitamine tegevus, mis on otseselt seostatav lennujaama käitamisega, mis omakorda on majandustegevus. Kui see oli tuvastatud, siis sellest tulenevalt ei asunud Üldkohus uurima, kas lennujaama infrastruktuuri ehitamise jaoks eksisteerib spetsiaalne turg.
- 50 Peale selle on Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 115 õigesti meelde tuletanud, et asjaolu, et eraõiguslikud ettevõtjad tegevust ei taga või asjaolu, et tegevus ei ole kasumlik, ei ole selle majandustegevuseks kvalifitseerimise raames asjakohased kriteeriumid. Nagu Üldkohus selle kohtuotsuse punktides 88 ja 89 märkis, on nimelt väljakujunenud kohtupraktikas selgitatud, et esiteks mõiste „ettevõtja” konkurentsioiguse kontekstis hõlmab majandustegevust teostavat mis tahes üksust, sõltumata üksuse õiguslikust vormist ja rahastamisviisist, ning teiseks on majandustegevus mis tahes tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises teataval turul (vt eelkõige eespool viidatud 24. oktoobri 2002. aasta kohtuotsus *Aéroports de Paris vs. komisjon*, punkt 75; eespool viidatud kohtuotsus *MOTOE*, punktid 22 ja 22, ning 26. märtsi 2009. aasta otsus kohtuasjas C-113/07 P: *SELEX Sistemi Integrati vs. komisjon*, EKL 2009, lk I-2207, punkt 69). Siit tulenevalt see, kas tegevus on või ei ole majandustegevus, ei sõltu sellest, kas seda teostaval üksusel on eraõigusliku või avalik-õigusliku isiku staatus, ega ka mitte tegevuse kasumlikkusest.
- 51 Veel enam, vastuseks argumentidele, mille apellandid selles kontekstis esitasid lennujaamamaksude summa suuruse kohta, olgu meelde tuletatud, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 41, et Üldkohus tuvastas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 94, et lennujaamamaksud kujutasid endast uue lõunapoolse raja rahastamise peamist allikat, nagu märkis komisjon vaidlusaluse otsuse põhjenduses 15. Selle faktilise asjaolu tuvastamine, millest nähtub, et erinevalt sellest, mida kinnitavad apellandid, on selle raja ehitamise kulud osaliselt lennujaama kasutajatele edasi kantud, ei kujuta endast – välja arvatud faktiliste asjaolude või tõendite moonutamise korral, mida käesolevas kohtuasjas ei ole väidetud – õigusküsimust, mis alluks sellisena Euroopa Kohtu kontrollile apellatsioonimenetluse raames (vt selle kohta eelkõige 22. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-487/06 P: *British Aggregates vs. komisjon*, EKL 2008, lk I-10515, punkt 97 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 52 Sellest järeldub, et apellatsioonkaebuse esimene väide tuleb tagasi lükata, kuna see on osalt vastuvõetamatu ja osalt põhjendamatu.

Teine väide, et on rikutud tagasiulatuva jõu puudumise, õiguspärase ootuse kaitse ja õiguskindluse põhimõtteid

Poolte argumendid

- 53 Apellandid, keda toetab ADV, leiavad, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta sedastas, et komisjon ei olnud kohaldanud 2005. aasta suunised. Nende sõnul on komisjon neid suuniseid *de facto* kohaldanud ja kui Üldkohus keeldus seda tunnistamast, rikkus ta tagasiulatuva jõu puudumise, õiguspärase ootuse kaitse ja õiguskindluse põhimõtteid.

- 54 Kõigepealt rõhutavad nad seoses esimesega neist põhimõtetest, et FLH-le antud kapitalimahutust käsitlev otsus on vastu võetud ajal, mil kuulus kohaldamisele üksnes 1994. aasta teatis. Alles 2005. aasta lõpus muutis komisjon oma poliitikat, ent see institutsioon ei tunnistanud teatist kehtetuks, vaid hoopis täiendas seda 2005. aasta suunistega. Viimasena nimetatud suunistes oli mis tahes tagasiulatav kohaldamine sõnaselgelt välistatud.
- 55 Seejärel osutavad apellandid õiguspärase ootuse kaitse ja õiguskindluse põhimõtete väidetavat rikkumist käsitledes, et erinevalt kaalutlustest, mille Üldkohus esitas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 167, ei olnud enne uue lõunapoolse raja ehitamise ja rahastamise kohta 4. novembri 2004. aasta otsuse vastuvõtmist ei 1994. aasta teatisest kõrvalekalduvat otsustuspraktikat ega kohtupraktikat küsimuses, kas riigiabi reguleerivad eeskirjad on lennujaama infrastruktuuri ehitamise rahastamise suhtes kohaldatavad, mistõttu komisjoni lähenemisviisi järsku muutmist ei olnud võimalik ette näha.
- 56 Lennujaama infrastruktuuri rahastamist puudutavate komisjoni otsuste analüüs kinnitab nimelt, et enne 2005. aasta suuniste avaldamist ei olnud institutsioon teinud ühtki sellise sisuga otsust. Ta on neid meetmeid varem sõnaselgelt käsitanud majanduspoliitika üldiste meetmetena, mis ei kuulu riigiabi reguleerivate eeskirjade kohaldamisalasse, ning seda isegi pärast Aéroports de Paris' kohtuotsuste kuulutamist. Alles 19. jaanuari 2005. aasta otsuses, mis käsitleb riigiabi N 644i/2002 (Saksamaa – Piirkondlike lennujaamade ehitamine ja arendamine), ja 20. aprilli 2005. aasta otsuses, mis käsitleb riigiabi N 355/2004 Anvers'i lennujaamale, kavandas komisjon esimest korda nende eeskirjade kohaldamist lennujaama infrastruktuuri ehitamise ja arendamise suhtes, tuletades samas meelde põhimõtet, et need ei ole kohaldatavad. Sellegipoolest, isegi kui eeldada, et need otsused olid asjakohased, ei oleks need tohtinud kõigutada asjaomaste majandustegevuses osalejate õiguspäraseid ootusi, arvestades, et need avaldati terviklikult mitte Euroopa Liidu Teatajas, vaid hiljem komisjoni veebisaidil ainuüksi menetluskeeles.
- 57 Selles osas viitas Üldkohus ekslikult ennekõike eespool viidatud kohtuotsustele Aéroports de Paris ja Ryanair vs. komisjon, mis käsitlesid ainult lennujaama infrastruktuuri käitamist, seejärel komisjoni 13. märtsi 2001. aasta otsusele riigiabi N 58/2000 kohta (Itaalia – Piemonte maakonna lennujaamade süsteemi edendamine, edaspidi „komisjoni 13. märtsi 2001. aasta otsus”), mis ei seadnud sugugi kahtluse alla seda, et lennujaama infrastruktuuri rahastamise meetmed on majanduspoliitika üldised meetmed, ning lõpuks sellele, et Saksamaa valitsus teatas riigiabist N 644i/2002, mis ei käsitlenud individuaalset meedet, vaid hoopis abikava. Ent liikmesriigid teatavad sageli oma siseriiklikest õigusaktidest õiguskindluse kaalutlustel, isegi kui nende endi hinnangul ei ole tegemist abiga.
- 58 Kohtuistungil lisasid apellandid, et Aéroports de Paris' kohtuotsused ja komisjoni 13. märtsi 2001. aasta otsus on Euroopa Ühenduste Teatajas avaldatud vaid lühendatult, et need ei olnud saksa keeles komisjoni veebisaidil kättesaadavad ning et komisjoni ja liikmesriikide vahetatud teavet ei ole üldse avaldatud.
- 59 Lõpetuseks heidavad apellandid Üldkohtule ette, et ta jättis käsitlemata argumendid, millega nad vaidlustasid 2005. aasta suuniste õiguspärasuse. Kuid lisaks tõsiasi, et need on esmase õigusega vastuolus selles osas, milles lennujaama infrastruktuuri ehitamine loetakse majandustegevuseks, on need sisemiselt vastuolulised, kuna need kinnitavad 1994. aasta teatist ja samas kalduvad sellest kõrvale, eirates seega õiguskindluse põhimõtet.
- 60 Komisjon vaidleb kõigile neile argumentidele vastu, sest tema sõnul ei jää need püsima, kui lihtsalt lugeda vaidlusalust otsust, millest nähtub, et abi tuvastamine tugineb mitte 2005. aasta suunistele, vaid hoopis EÜ artikli 87 lõikele 1, nagu seda on tõlgendatud Aéroports de Paris' kohtuotsustes. Ta osutab, et arvestades nende kohtuotsustega antud selgitust riigiabi mõiste kohta, mis on objektiivne õiguspärase, ei saanud ta 1994. aasta teatise punkti 12 enam kohaldada, rikkumata seda artiklit.

- 61 Peale selle, arvestades Aéroports de Paris' kohtuotsuseid ja neile järgnevat otsustuspraktikat, ei olnud komisjoni arvates 2004. aasta lõpus enam õiguspärast põhjust uskuda, et lennuvälja stardi- ja maandumisraja riigipoolset rahastamist ei saa ühelgi juhul pidada riigiabiks. Õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet ei ole seega rikutud. Ühtlasi, kuna 2005. aasta suuniseid ei ole kohaldatud, puudub õiguskindluse põhimõtte rikkumist puudutaval väiteosal ilmselgelt ese.

Euroopa Kohtu hinnang

- 62 Mis puudutab esiteks väidet, et on rikutud tagasiulatuva jõu puudumise põhimõtet, siis tõi Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 157–160 esile järgmist:

„157[...] tuleb tuvastada, et kapitalimahutuse kvalifitseerimist riigiabiks EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses puudutavas ei võimalda ükski element [vaidlusaluses] otsuses asuda seisukohale, et komisjon kohaldas 2005. aasta suuniste sätteid.

158 Nimelt, mis puudutab esiteks ettevõtja ja majandustegevuse kriteeriumi, siis märkis komisjon [vaidlusaluse] otsuse põhjenduses 173, et [Aéroports de Paris'] kohtupraktikast tuleneb, et lennujaamade haldajad teostavad põhimõtteliselt majandustegevust EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses, mis kuulub riigiabialaste õigusnormide kohaldamisalasse. Arvestades hiljutiste arengutega selles sektoris, leidis komisjon, nagu on märgitud [vaidlusaluse] otsuse põhjenduses 174, et alates 2000. aastast, mil Üldkohus tegi eespool [...] viidatud [12. detsembri 2000. aasta] kohtuotsuse Aéroports de Paris vs. komisjon, ei olnud *a priori* enam põhjust välistada riigiabialaste õigusnormide kohaldamist lennujaamade suhtes. Komisjon järeldas seega [vaidlusaluse] otsuse põhjenduses 176, et alates sellest kohtuotsusest tuli selle sektori suhtes kohaldada riigiabialaste õigusnorme, rõhutades, et see ei kujutanud endast 2005. aasta suuniste tagasiulatuvat kohaldamist, sest tegemist oli üksnes mõiste „abi” selgitamisega Euroopa Kohtu poolt.

159 See lähenemisviis tuleb heaks kiita, sest tõlgendus, mille Euroopa Kohus annab liidu õiguse sättele, piirdub selle sätte tähenduse ja ulatuse selgitamise ning täpsustamisega, nagu seda oleks tulnud mõista ja kohaldada alates selle jõustumisest (vt Üldkohtu 12. veebruari 2008. aasta otsus kohtuasjas T-289/03: BUPA jt vs. komisjon, EKL 2008, lk II-81, punkt 159 ja seal viidatud kohtupraktika).

160 Sellest tuleneb, et majandustegevuse kriteeriumi hindamist puudutavas võis komisjon õigustatult rakendada [Aéroports de Paris'] kohtupraktikast tulenevaid põhimõtteid, kohaldades neid käesoleva kohtuasja asjaoludele, seda eeskätt lennujaamade infrastruktuuride rahastamist puudutavas, ning see ei kujuta endast 2005. aasta suuniste tagasiulatuvat kohaldamist.”

- 63 Muu hulgas on Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 161 toonitanud, et vaidlusaluse otsuse põhjenduses 174 sisalduv väide, mille kohaselt komisjon „laiendas” 2005. aasta suunistes lennujaama sektoris toimunud arenguga arvestades Aéroports de Paris' kohtuotsustes kasutatud lähenemisviisi kõikidele lennujaamadele, ei võimalda asuda seisukohale, et komisjon kohaldas käesoleva juhtumi suhtes kõnealuseid suuniseid. Üldkohus nentis vaidlustatud kohtuotsuse punktides 162 ja 163, et komisjon ei ole 2005. aasta suuniseid kohaldanud ka majandusliku eelise ja riigi vastutuse kriteeriumide kontrollimise käigus, ning järeldas selle kohtuotsuse punktis 164, et seoses kapitalimahutuse kvalifitseerimisega riigiabiks EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses ei ole komisjon kohaldanud 2005. aasta suuniseid. Sellest tulenevalt lükkas ta väite tagasi.

- 64 Nii toimides ei ole Üldkohus õigusnorme rikkunud. Nagu esiteks ilmneb apellatsioonkaebuse esimese väite analüüsist, on ta tegelikult sisuliselt õigesti leidnud – käesoleva kohtuotsuse punktis 38 taasesitatud põhjustel –, et komisjoni kõrvalekaldumine 1994. aasta teatisest oli õiguspärane. Teiseks

on ta samuti sisuliselt õigesti tuvastanud, et komisjon ei ole kvalifitseerinud kapitalimahutust riigiabiks 2005. aasta suuniseid kohaldades, vaid on seda hinnates tuginenud järeldustele, millele ta oli jõudnud Aéroports de Paris' kohtuotsuste põhjal ja mis puudutasid EÜ artikli 87 lõike 1 kohaldamist.

65 Järelikult on Üldkohus samuti õigesti jätnud käsitlemata argumendid, millega hagejad vaidlustasid 2005. aasta suuniste õiguspärasuse, tunnistades vaidlustatud kohtuotsuse punktis 182, et sellega seotud väited ei saa anda tulemusi.

66 Teiseks, mis puutub väidetes, et on rikutud õiguspärase ootuse kaitse ja õiguskindluse põhimõtteid, siis need on Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 166 tagasi lükanud põhjendusega, et need tuginevad ekslikule eeldusele, et 2005. aasta suuniseid kohaldata tagasiulatuvalt. Nimetatud kohtuotsuse punktis 167 selgitas ta veel järgmist:

„Igal juhul ei ole need etteheited põhjendatud. Nimelt, [Aéroports de Paris'] kohtupraktika, mille kohaselt lennujaama käitamine kujutab endast majandustegevust, pärineb 2000. aastast. Lisaks sellele kinnitati eespool [...] viidatud kohtuotsuses Ryanair vs. komisjon, mis käsitles 2005. aasta suuniste vastuvõtmisele eelnevat olukorda, [Aéroports de Paris'] kohtupraktikat piirkondliku lennujaama käitamise kontekstis. Lisaks tuleneb komisjoni 13. märtsi 2001. aasta otsusest [...], et sel kuupäeval ei välistanud komisjon, et piirkondlike lennujaamade infrastruktuuride arendamist soodustav meede võib endast teatud tingimustel kujutada riigiabi. Nimelt leidis komisjon kõnealuses otsuses, mis vastupidi hagejate väidetele seondus ka lennujaama infrastruktuuride rahastamisega, sisuliselt – nagu tuleneb eeskätt põhjendusest 17 –, et kui kõnealust meedet oleks tulnud käsitada riigiabina, oleks see olnud ühisturuga kooskõlas EÜ artikli 87 lõike 3 punkti c alusel. Lõpetuseks tuleb märkida, et kui Saksamaa ametiasutused teatasid 2002. aastal riigiabist N 644i/2002 õiguskindluse kaalutlustel, nagu seda väidavad hagejad [...], siis tähendab see seda, et nad arvestasid võimalusega, et kõnealused meetmed, mille eesmärk oli parendada piirkondliku lennujaama infrastruktuuri, võisid kujutada endast riigiabi. Muu hulgas andis komisjon kõnealuse abiga seonduva menetluse raames Saksamaa ametiasutustele 30. juunil 2003 [Aéroports de Paris'] kohtupraktikale viidates sisuliselt teada, et ta ei olnud kindel, et „piirkondlike lennujaamade ehitamiseks ja arendamiseks antavat meedet saab [...] käsitada infrastruktuuridega seonduva üldise meetmena, mis ei ole riigiabi seisukohast oluline”.

67 Selles osas olgu märgitud, nagu Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 166 õigesti nentis, et apellantide argumendid põhinevad selle väite osas ekslikul eeldusel, et komisjon kohaldas vaidlusaluse otsusega tagasiulatuvalt 2005. aasta suuniseid. Seega on Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 169 need väited põhjendatult tagasi lükanud.

68 Ülejäänud osas, milles samade argumentidega püütakse seada kahtluse alla vaidlustatud kohtuotsuse punkt 167, ei saa need anda tulemusi ja kuuluvad samuti tagasilükkamisele, kuna käsitlevad nimetatud kohtuotsuse täiendavaid põhjendusi (vt selle kohta 2. aprilli 2009. aasta otsus kohtuasjas C-431/07 P: Bouygues ja Bouygues Télécom vs. komisjon, EKL 2009, lk I-2665, punkt 148 ja seal viidatud kohtupraktika).

69 Järelikult tuleb apellatsioonkaebuse teine väide tagasi lükata, kuna osalt ei saa see anda tulemusi ja osalt on põhjendamatu.

Kolmas väide, et on rikutud määruse nr 659/1999 artikli 1 punkti b alapunkti v ning artikleid 17 ja 18

Poolte argumendid

70 Hagejate sõnul, keda toetab ADV, peaks kapitalimahutuse, kui seda tuleb pidada riigiabiks, igal juhul kvalifitseerima olemasolevaks abiks, kuna Leipzig-Halle lennujaama laiendamise otsuse vastuvõtmise kuupäeval 2004. aastal turgu ei eksisteerinud; piirkondlikud lennujaamad ei teostanud

majandustegevust ega konkureerinud teiste lennujaamadega. Seega muutus asjaomane meede abiks vaid lennujaamaturu hilisema arengu tõttu. Üldkohus järelilikult rikkus õigusnorme, lükates tagasi väite, mis selle kohta täiendava võimalusena esitati.

- 71 Komisjoni hinnangul on see väide ilmselgelt põhjendamatu. Esiteks olid turutingimused kapitalimahutuse andmise ajaks juba sügava muutuse läbi teinud, mistõttu seda tuli pidada uueks abiks. Teiseks on määruse nr 659/1999 artikli 1 punkti b alapunkt v ning artiklid 17 ja 18 kohaldatavad ainult abikavade suhtes.

Euroopa Kohtu hinnang

- 72 Olgu öeldud, et vaidlustatud kohtuotsuse punktides 191–193 Üldkohus – olles eelnevalt esitanud põhjendused, miks ta leiab, et asjaomane kapitalimahutus tehti ajal, mil komisjon oli juba märkinud, et tema seisukohast võis sellise rahastamise puhul tegemist olla riigiabiga – selgitas järgmist:

„191 Mis puudutab hagejate argumente, mille kohaselt selliste lennujaamade puhul, nagu on Leipzig-Halle lennujaam, ei olnud lõunapoolse raja korraldamist puudutava otsuse vastuvõtmise hetkel olemas turgu, sest need lennujaamad ei teostanud majandustegevust ning ei konkureerinud omavahel, siis piisab selle meelde tuletamisest, et esimese hagi aluse raames tuvastati, et FLH teostab majandustegevust ning konkureerib teiste lennujaamadega, ning tuvastamisest, et ükski element ei võimalda asuda seisukohale, et olukord oli kapitalimahutuse tegemise hetkel teistsugune. Mis puudutab arengut, millele komisjon viitab oma 2005. aasta suunistes, siis see eelnes lõunapoolse raja rahastamise 2004. aasta otsusele. Nimelt viitab komisjon oma suuniste punktis 5 arengule, mis toimus „viimastel aastatel“. Lisaks sellele viitas komisjon sellele arengule juba 2001. aastal [13. märtsi 2001. aasta] otsuses [...], eeskätt selle põhjenduses 11.

192 Neil tingimustel ei saa asuda seisukohale, et kapitalimahutus ei kujutanud endast selle tegemise hetkel riigiabi, vaid muutus selleks hiljem ühisturu arengu tõttu.

193 Eelnevast tuleneb, et kapitalimahutuse näol ei olnud tegemist olemasoleva abiga määruse nr 659/1999 artikli 1 punkti b alapunkti v tähenduses.”

- 73 Ent käsitletava väitega ei osuta apellandid üldse sellele, et see mõttekäik sisaldaks ühte või mitut õigusnormi rikkumist või faktide moonutamist, vaid nad piirduvad – korrates sisuliselt juba esimeses kohtuastmes esitatud argumente – vaidlustatud kohtuotsuse punktis 191 Üldkohtu poolt faktilistele asjaoludele antud hinnangute vaidlustamisega, väites, et Leipzig-Halle lennujaama laiendamise otsuse vastuvõtmise kuupäeval 2004. aastal turgu ei eksisteerinud.

- 74 Sellest järeldub, et apellandid püüavad nende argumentidega sisuliselt saavutada Üldkohtule esitatud hagi ja vaidlustatud kohtuotsuses Üldkohtu poolt faktilistele asjaoludele antud hinnangute uuesti läbivaatamist, mis aga ei kuulu Euroopa Kohtu pädevusse apellatsioonkaebuse raames (vt käesoleva kohtuotsuse punktis 51 osundatud kohtupraktika ja 4. juuli 2000. aasta otsus kohtuasjas C-352/98 P: Bergaderm ja Goupil vs. komisjon, EKL 2000, lk I-5291, punktid 34 ja 35, ning 30. septembri 2003. aasta otsus kohtuasjas C-76/01 P: Eurocoton jt vs. nõukogu, EKL 2003, lk I-10091, punktid 46 ja 47).

- 75 Seega tuleb apellatsioonkaebuse kolmas väide jätta vastuvõetamatusse tõttu läbi vaatamata.

Neljas väide, et on rikutud EÜ asutamislepingust tulenevat pädevuse jaotust

Poolte argumendid

- 76 Apellandid, keda toetab ADV, väidavad, et Üldkohus rikkus õigusnorme, kui ta vaidlustatud kohtuotsuse punktis 203 leidis, et kapitalimahutuse riigiabi kvalifitseerimisega ei ületanud komisjon oma pädevuse piire. Ta jättis arvestamata tõsiasja, et transpordi infrastruktuuri ehitamist käsitlev otsus on maakasutuse planeerimise valdkonna otsus, mis on vastu võetud liikmesriigi avalik-õiguslike sätete alusel. Kuna Üldkohus luges infrastruktuuri laiendamise rahastamise riigiabieeskirjade kohaldamisalasse kuuluvaks, omistas ta komisjonile volitused, mis piiravad liikmesriikide õigusi maakasutuse planeerimise valdkonnas. See on vastuolus ka subsidiaarsuse põhimõttega.
- 77 Komisjoni sõnul tuvastas Üldkohus õigesti, et EÜ artikkel 88 lubab, isegi kohustab komisjoni uurima ja kontrollima riigiabi ning et abi ühisturuga kokkusobivuse kontrollimine on tema ainupädevuses. Seega on apellantide argumendid tema arvates alusetud.

Euroopa Kohtu hinnang

- 78 Apellatsioonkaebuse esimese väite analüüsist ilmneb, et Üldkohus ei ole rikkunud õigusnorme, kui ta leidis, et komisjon andis õiguspärase hinnangu, et kapitalimahutus kujutab endast riigiabi EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses. Seega ei rikkunud Üldkohus oma otsusega õigusnorme ka siis, kui ta EÜ asutamislepingust tuleneva pädevuse jaotuse rikkumise kohta talle esitatud väite tagasilükkamiseks selgitas vaidlustatud kohtuotsuse punktides 203–205 järgmist:

„203 Käesolevas kohtuasjas tuleb [...] seoses etteheitega, mille kohaselt komisjon rikkus liikmesriikide pädevust, märkida, et nagu tuleneb esimese hagi aluse uurimisest, asus komisjon õigustatult seisukohale, et kapitalimahutus kujutas endast riigiabi EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses. Seetõttu oli tema pädevuses hinnata abi kõnealuse artikli lõigete 2 ja 3 alusel [...]. Seega ei ole ta selles osas liikmesriikide pädevust rikkunud.

204 Mis puudutab väidet, mille kohaselt regionaal- ja majanduspoliitika, mille alla lõunapoolse raja korraldamine kuulub, kuuluvad liikmesriikide ainupädevusse, siis tuleb tuvastada, et isegi kui see nii oleks, ei saaks see asjaolu tingida komisjoni ilmajätmist tema riigiabi kontrollimise pädevusest, mis on talle antud EÜ artiklitega 87 ja 88, olukorras, kus sellise poliitika raames antud rahastamine kujutab endast riigiabi EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses.

205 Lõpetuseks, mis puudutab asjaolu, et komisjon ei ole võimeline tagama tõhusamat kontrolli kui riigi tasandil läbiviidav kontroll, nagu nõuab EÜ artikli 5 lõige 2, siis tuleb tuvastada, et see argument ei ole asjakohane, sest on tõendatud, et komisjonil oli EÜ asutamislepingu alusel pädevus kontrollida käesolevas kohtuasjas kõne all olevat meetet tingimusel, et tegemist on riigiabiga.”

- 79 Nimelt, kui Üldkohus oli tuvastanud, et komisjon leidis õigustatult, et asjaomane meede kujutab endast riigiabi, võis ta sellest õiguspäraselt järeldada, et komisjon teostas meetme üle kontrolli, milleks ta on volitatud EÜ artikliga 88, ega ole seega ületanud oma pädevust ja järelikult ka mitte liidule antud pädevust. Veel enam, kuna abi ühisturuga kokkusobivuse hindamine on komisjoni ainupädevuses ja selle üle teostab kontrolli liidu kohus (vt selle kohta eelkõige 16. detsembri 1992. aasta otsus kohtuasjas C-17/91: Lornoy jt, EKL 1992, lk I-6523, punkt 30, ja 23. märtsi 2006. aasta otsus kohtuasjas C-237/04: Enirisorse, EKL 2006, lk I-2843, punkt 23), siis leidis Üldkohus õigesti, et komisjon ei saanud rikkuda subsidiaarsuse põhimõtet.
- 80 Sellest järeldub, et apellatsioonkaebuse neljas väide tuleb põhjendamatusse tõttu tagasi lükata.

Viies väide, et on rikutud kohtuotsuste põhjendamise kohustust

Poolte argumendid

- 81 Apellandid, keda toetab ADV, kaebavad, et vaidlustatud kohtuotsus on lünklik selles osas, milles Üldkohus oletab majandustegevuse teostamist ainuüksi vaidlusalsele otsusele viidates, jättes käsitlemata nende esitatud vastupidised argumendid ja uurimata tegelikku majanduslikku olukorda.
- 82 Komisjon juhib tähelepanu, et Üldkohus analüüsis põhjalikult argumente, mis käsitlevad EÜ artikli 87 lõike 1 väidetavat rikkumist. Seega on ta komisjoni arvates kohtuotsuste põhjendamise kohustuse täitnud.

Euroopa Kohtu hinnang

- 83 Olgu meenutatud, et kohtuotsuste põhjendamise kohustus tuleneb Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artiklist 36, mis sama põhikirja artikli 53 esimese lõigu ja Üldkohtu kodukorra artikli 81 kohaselt on kohaldatav Üldkohtu suhtes. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab kohtuotsuse põhjendus näitama selgelt ja ühemõtteliselt Üldkohtu arutluskäiku, et huvitatud isik saaks teada vastuvõetud otsuse põhjenduse ja Euroopa Kohus võiks oma kohtulikku kontrolli teostada (14. oktoobri 2010. aasta otsus kohtuasjas C-280/08 P: Deutsche Telekom vs. komisjon, EKL 2010, lk I-9555, punktid 135 ja 136).
- 84 Üldkohus täitis selle kohustuse, esitades vaidlustatud kohtuotsuse punktides 87–121 selgelt ja ühemõtteliselt põhjendused, miks ta lükkas hagejate argumendid tagasi ja leidis, et komisjoni hinnang, et kapitalimahutus oli riigiabi EÜ artikli 87 lõike 1 tähenduses, on õige.
- 85 Kuna apellatsioonkaebuse viies ja viimane väide on järelikult põhjendamatu, tuleb see tagasi lükata ja sellest tulenevalt jätta apellatsioonkaebus rahuldamata.

Kohtukulud

- 86 Vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 138 lõikele 1, mida selle kodukorra artikli 184 lõike 1 kohaselt kohaldatakse ka apellatsioonkaebuste lahendamisel, on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna apellatsioonkaebus jäeti rahuldamata, kannavad apellandid ise enda kohtukulud ning vastavalt komisjoni nõudele mõistetakse neilt välja ka komisjoni kohtukulud.
- 87 Sama kodukorra artikli 184 lõike 4 alusel kannab menetlusse astuja ADV, kes osales Euroopa Kohtu menetluses, ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kaheksas koda) otsustab:

- 1. Jätta apellatsioonkaebus rahuldamata.**
- 2. Jätta Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig-Halle GmbH kohtukulud nende endi kanda ja mõista neilt välja Euroopa Komisjoni kohtukulud.**
- 3. Jätta Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) kohtukulud tema enda kanda.**

Allkirjad