



Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (üheksas koda)

15. märts 2018*

Riigiabi – Puerto de Las Nieves'e sadama infrastruktuuri kasutamise tingimused ühele mereveoettevõtjale – Avalikest vahenditest rahastavate infrastruktuuride ainukasutamine kontsessiooniväliselt – Sadamatasude maksimisest osaline vabastamine – Konkurendi kaebus – Pärast esialgset uurimist tehtud otsus, milles tuvastati riigiabi puudumine – Tõsised raskused vaidlusaluste meetmete uurimise ajal – Olukorra hindamine haldusmenetluses – Mõiste „riigi ressurssidest antud eelis“ – Asjaolude ebaõige hindamine ja õigusnormirikkumised – Liikmesriigi kohtu otsus, millega peatakse riigihanke toime – Kaebuse hoolika ja erapooletu läbivaatamise kohustus

Kohtuasjas T-108/16,

Naviera Armas, SA, asukoht Las Palmas de Gran Canaria (Hispaania), esindajad: advokaadid J. L. Buendía Sierra ja Á. Givaja Sanz,

hageja,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: A. Bouchagiar, G. Luengo ja S. Noë,

kostja,

keda toetab

Fred Olsen, SA, asukoht Santa Cruz de Tenerife (Hispaania), esindaja: advokaat F. Marín Riaño,

menetlusse astuja,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue tühistada komisjoni 8. detsembri 2015. aasta otsus C(2015) 8655 final riigiabi SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) kohta – Hispaania – Fred Olsen,

ÜLDKOHUS (üheksas koda),

koosseisus: koja president S. Gervasoni, kohtunikud L. Madise ja R. da Silva Passos (ettekandja),

kohtusekretär: vanemametnik J. Palacio González,

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 21. septembri 2017. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: hispaania.

otsuse

Vaidluse taust

- 1 Hageja, Naviera Armas, SA, on Kanaari saartel (Hispaania) asutatud mereveoettevõtja. Ta pakub reisijate ja kaupade mereveoteenuseid selle saarestiku peamiste saarte vahel, saarestiku ja Hispaania mandriosa ning Hispaania mandriosa ja Maroko vahel. Hageja teenindab muu hulgas Las Palmas de Gran Canaria (Hispaania) ja Santa Cruz de Tenerife (Hispaania) vahelist mereliini.
- 2 Kuna Gran Canaria ja Tenerife on saarestiku kõige tihedamini asustatud saared, annab nende kahe saare vaheline kaubanduslik merevedu olulise osa mereveoettevõtjate käibest selles saarestikus.

Kaubanduslik merevedu Puerto de Las Nievesest (Gran Canaria)

- 3 Puerto de Las Nieves (Hispaania) on Gran Canaria looderannikul asuv sadam, Tenerife vastas. See endine kalasadam ehitati 1990. aastate keskel ümber kaubandusliku mereveo sadamaks. Alates 1990. aastate lõpust võimaldab sadama infrastruktuur vastu võtta kiirlaevu.
- 4 Mereveoettevõtja Fred Olsen, SA, kes on üks hageja peamisi konkurente, oli 1993. aasta novembris esimese, kes taotles luba avada Puerto de Las Nievese ja Santa Cruz de Tenerife sadama vahel regulaarne reisijate ja kaupade mereveoliin.
- 5 Hispaania ehitustööde-, transpordi- ja keskkonnaministeeriumi kaubandusliku meresõidu peadirektoraat väljastas 21. detsembril 1994 Fred Olsen'ile loa teenindada ühte nende kahe sadama vahelist kabotaažiliini. See luba anti *prior in tempore, potior in jure* põhimõtte alusel.
- 6 Sellest ajast peale on Fred Olsen ainus mereveoettevõtja, kes teenindab Puerto de Las Nievese ja Santa Cruz de Tenerife sadama vahel regulaarset reisijate ja kaupade mereveoliini. Alates 1999. aastast teenindavad seda liini kaks kiirlaeva, mis lahkuvad oma lähtesadamatest üheaegselt ja kohtuvad poolteel.
- 7 Fred Olsenil tuleb Puerto de Las Nievese sadamainfrastruktuuri kasutamise eest tasuda mitut 29. juuli 1994. aasta seadusandliku dekreeidi 1/1994 Kanaari saarte autonoomse piirkonna makse ja avalike teenuste tasusid reguleerivate õigusnormide ümbersõnastamise kohta (decreto legislativo 1/1994 por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias) (BOC n° 98, 10.8.1994, lk 5603) artiklis 115 ette nähtud tasu. Need tasud puudutavad muu hulgas laevade sissesõitu sadamasse ja samas viibimist (edaspidi „tasu T 1“), sildumist (edaspidi „tasu T 2“), reisijaid (edaspidi „tasu T 3“), kaupu (edaspidi „tasu T 4“) ning ladustamisteenust ja rajatiste või hoonete kasutamisteenust (edaspidi „tasu T 9“).
- 8 Alates 1994. aastast on hageja korduvalt taotlenud Puertos Canarios'e sadamaametilt (Kanaari saarte sadamaid haldav asutus) (edaspidi „sadamaamet“) luba sildumiseks Puerto de Las Nieveses, esialgu tavalisega ja seejärel, pärast 3. juuli 2013. aasta taotluse esitamist, kiirlaevaga. Kuni Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri laiendamistööde tegemiseni 2014. aastal on sadamaamet kõik need taotlused rahuldamata jättnud. Neid otsuseid põhjendati sisuliselt Puerto de Las Nievese vastuvõtuvõime piiratusega ning vajadusega tagada laevade manööverdamise turvalisus sadamasse sissesõidul ja sadamas.
- 9 Samadel põhjendustel jättis sadamaamet rahuldamata ühe teise mereveoettevõtja (Trasmediterránea) 2004. aastal esitatud taotluse sildumiseks Puerto de Las Nieveses kiirlaevaga.

Haldusmenetlus ja olukorra hindamine selles menetluses

- 10 Hageja esitas 26. aprillil 2013 Euroopa Komisjonile kaebuse, väites eelkõige, et Hispaania ametiasutused on erinevate, Puerto de Las Nievest puudutavate meetmetega andnud Fred Olsenile ebaseaduslikku riigiabi (edaspidi „kaebus“).
- 11 Selle kaebuse kohaselt tuleneb riigiabi esiteks sadamaameti otsusest anda Fred Olsenile ilma läbipaistvat ja mittediskrimineerivat riigihankemenetlust korraldamata ainuõigus arendada Puerto de Las Nieveses kaubandusliku mereveo tegevust, teiseks Fred Olseni osaliselt teatavate sadamatasude – nimelt tasud T 2 ja T 9 – maksmisest vabastamisest, ning kolmandaks Puerto de Las Nieveses Fred Olseni ainukasutuseks ehitatud infrastruktuuri rahastamisest avalikest vahenditest.
- 12 Kaebuse mittekonfidentsiaalne versioon saadeti Hispaania ametiasutustele, kes esitasid selle kohta oma seisukohad 4. juulil 2013. Vastuseks komisjoni teabenõudele saatsid Hispaania ametiasutused talle 20. augustil 2013 täiendavad seisukohad.
- 13 Komisjon saatis 22. oktoobril 2013 hagejale kirja esialgse hinnanguga, mille kohaselt polnud esmapilgul ilmnenud, et vaidlusalused meetmed võiks kvalifitseerida riigiabiks ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses. Hagejale saadetud kirjast võis mõista, et Hispaania ametiasutus oli esitanud ühelt poolt tõendid selle kohta, et Fred Olsen on sadamatasusid tasunud nõuetekohaselt, ja teiselt poolt tehnilise aruande, millest selgub, et Puerto de Las Nievese vastuvõtuvõime on piiratud. See kiri viitas ka Hispaania ametiasutuse kavatsusele laiendada kõnealuse sadama infrastruktuuri.
- 14 Hageja vaidlustas selle esialgse hinnangu oma 13. detsembri 2013. aasta kirjaga, rõhutades, et komisjonil tuleks algatada ametlik uurimismenetlus ELTL artikli 108 lõike 2 tähenduses. Komisjon esitas need seisukohad 18. veebruaril 2014 Hispaania ametiasutusele ning see asutus vastas 18. märtsil 2014.
- 15 2014. aasta oktoobris sai komisjonile pressis vahendusel teatavaks, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil kasutamise õiguse andmiseks oli kuulutatud välja riigihange. Fred Olsen esitas omal initsiatiivil komisjonile seisukohad, mille peale komisjon palus 9. detsembril 2014 Hispaania ametiasutusel esitada talle teatavaid andmeid ja hoida teda kõnealuse hankemenetluse käiguga korrapäraselt kursis. Hispaania ametiasutus vastas sellele kirjale 16. jaanuaril 2015 ning saatis seejärel veebruarist kuni oktoobrini 2015 komisjonile mitu teabekirja. Fred Olsen teavitas samuti 2015. aasta jooksul kahel korral komisjoni hankemenetluse käigust.
- 16 Komisjonini jõudnud teabe kohaselt avaldas sadamaamet 14. oktoobril 2014 teate, et kuulutada välja hange kahele osale kaubandusliku mereveo teenindusaegadele Puerto de Las Nieveses. Hankemenetlusele järgnesid kõnealuses sadamas 2014. aastal ehitustööd, et võimaldada kahel kiirleaval üheaegselt silduda. Sadamaameti nõukogu jättis Fred Olseni poolt selle hankemenetluse peale esitatud vaide 24. novembril 2014 rahuldamata. Oma 3. veebruari 2015. aasta otsusega tunnistas ta hanke esimeses osas edukaks Fred Olseni pakkumuse ja hanke teises osas hageja pakkumuse, kusjuures need kaks ettevõtjat olidki ainsad pakkujad.
- 17 Fred Olsen vaidlustas hankemenetluse Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife's (Kanaari saarte Santa Cruz de Tenerife kõrgeim kohus, halduskolleegiumi 1. osakond, Hispaania) põhjendusega, et riigihankemenetlust reguleerivaid õigusnorme on rikutud. Esitades sisulise nõude, palus Fred Olsen kohtul ka hankemenetlus peatada. Hankemenetlus peatati 27. veebruari 2015. aasta kohtumäärusega (edaspidi „27. veebruari 2015. aasta peatamismäärus“), mida kinnitati Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) 7. juuli 2016. aasta määrusega.

- 18 Hageja saatis komisjonile 6. oktoobril 2015 kirja, paludes esitada ERTL artikli 265 tähenduses hagi. Komisjon saatis 28. oktoobril 2015 Hispaania ametiasutusele viimase teabenõude, millele vastati sama aasta 23. novembril.

Vaidlustatud otsus

- 19 Komisjon võttis 8. detsembril 2015 vastu otsuse C(2015) 8655 final riigiabi SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) kohta – Hispaania – Fred Olsen (edaspidi „vaidlustatud otsus“).
- 20 Vaidlustatud otsuse punktis 42 leidis komisjon, et kõigepealt tuleb koos analüüsida kaebuse esimest ja kolmandat väidet, kuna nendes sisuliselt kritiseeritakse eelist, mille Fred Olsen on väidetavalt saanud tänu sellele, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuur on ilma läbipaistvat ja mittediskrimineerivat riigihankemenetlust korraldamata olnud tema ainukasutus.
- 21 Komisjon esitab neli põhjendust, jõudes vaidlustatud otsuse punktis 62 järeldusele, et see ainukasutus ei tähendanud riigiabi andmist.
- 22 Esiteks märkis komisjon vaidlustatud otsuse punktis 43, et nii Puerto de Las Nievese esialgne arendamine võimaldamaks kaubanduslikku merevedu kui ka sadama kohandamine kiirlaevade vastuvõtmiseks olid toimunud enne, kui kuulutati 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsus *Aéroports de Paris vs. komisjon* (T-128/98, EU:T:2000:290). Komisjon järeldas sellest, et pädevad asutused võisid sel perioodil õiguspäraselt leida, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri avalikest vahenditest rahastamine ei kujutanud endast riigiabi ning et seega ei olnud komisjoni sellest vaja teavitada.
- 23 Teiseks märkis komisjon vaidlustatud otsuse punktis 44 sisuliselt, et Puerto de Las Nievesesse kaubandusliku mereveo võimaldamiseks ehitatud infrastruktuuri ei olnud esialgu planeeritud ega arendatud konkreetselt Fred Olseni ega ühegi teise mereveoettevõtja jaoks.
- 24 Kolmandaks tõi komisjon vaidlustatud otsuse punktis 45 esile, et hageja ei olnud väitnud, et Fred Olseni suhtes kehtivate Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuritasude määr oleks tähendanud riigiabi andmist. Komisjon järeldas sellest, et see osa kaebusest ei määratlenud ühtegi riigi ressurssidest antud eelist ning selline eelis ei saanud tuleneda asjaolust, et Fred Olsen oli *de facto* ainus Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutaja.
- 25 Neljandaks analüüsis komisjon vaidlustatud otsuse punktides 46–61, kas kaebuses kirjeldatud olukord oli kooskõlas tema otsustuspraktikaga, mille kohaselt ei saa avalikest vahenditest rahastatud sadama infrastruktuuri kasutaja riigiabi juhul, kui ühelt poolt saab selle infrastruktuuri käitaja kasutajalt tasu, mis on võrreldav teistes samalaadsetes sadamates võetava tasuga, ja teiselt poolt on see infrastruktuur ettevõtjaid diskrimineerimata kasutamiseks avatud.
- 26 Mis puutub esimesse tingimusse, siis komisjoni hinnangul oli see käesoleval juhul täidetud, kui arvestada Hispaania Kuningriigi antud kinnitust – mida hageja ei ole vaidlustanud –, et sadamaamet sai sadamatasu kõigist Kanaari saartel tema haldusalas olevatest sadamatest.
- 27 Teise tingimuse puhul eristab komisjon 3. juulile 2013 eelnenud ajavahemikku sellele järgnenud ajavahemikust; nimelt just sel kuupäeval väljendas hageja esimest korda ametlikult oma soovi alustada Puerto de Las Nieveses kiirlaevadega kaubandusliku mereveo tegevust.
- 28 3. juulile 2013 eelnenud ajavahemiku kohta leidis komisjon sisuliselt, et kuna ükski mereveoettevõtja polnud üles näidanud huvi sellesse sadamasse kiirlaevadega siseneda, siis võis asuda seisukohale, et Hispaania ametiasutus ei olnud võtnud ühtegi meetet, mis annaks Fred Olsenile ainukasutusõiguse või mis oleks teiste võimalike kasutajate suhtes diskrimineeriv. Ta rõhutas selles osas, et

Trasmediterránea ja hageja poolt varem Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamiseks esitatud taotlused puudutasid tavalaevu ning Hispaania ametiasutus oli kindlaks teinud, et ohutuse kaalutlustel oli põhjendatud lubada Puerto de Las Nieveses silduda vaid kiirlaevadel.

- 29 3. juulile 2013 järgnenud ajavahemiku kohta leidis komisjon, et sadamaamet ei olnud suutnud rahuldada hageja taotlust Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamiseks 1. septembriks samaks aastaks, kuna see tähtaeg oli olnud lühike. Siiski leidis ta, et sadamaamet kui Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri haldaja oli kohustatud võtma selle taotluse saamisest alates meetmed, et tagada kõigile kiirlaevadega opereerivatele potentsiaalsetele kasutajatele selle infrastruktuuri kasutamise võimalus diskrimineerimata.
- 30 Lisaks jõudis komisjon järeldusele, et pärast 2014. aastal aset leidnud Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri laiendamist oli sadamaamet selle kohustuse täitnud mõistliku tähtaja jooksul peale seda, kui hageja oli 3. juulil 2013 esitanud sadama kasutamise taotluse. Vaidlustatud otsuse punktis 59 täpsustas komisjon selle kohta, et hange kahele osale teenindusaegadele oli Puerto de Las Nievese sadamas silduvate laevade vastuvõtuvõime kasvamisel parem variant, kui vähendada Fred Olseni laevadele mineku ja laevadelt tuleku sagedust, kuna esiteks oli sellel ettevõtjal õiguspärane ootus, et sadama kasutamise tingimused jäävad samaks, ning teiseks oleks sellise vähendamise kasulik mõju konkurentsile olnud piiratud.
- 31 Vaidlustatud otsuse punktides 60–62 jõudis komisjon järeldusele, et kuna Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise tasud olid samad kui muudes samalaadsetes sadamates ning kuna 27. veebruari 2015. aasta peatamismäärusest tulenev *status quo* oli ajutine, siis oli sadamaamet võtnud vajalikud meetmed tagamaks, et sadam oleks ettevõtjaid diskrimineerimata kasutamiseks avatud, ning et seega polnud Fred Olsen mingisugust riigiabi saanud. Ta rõhutas siiski, et see järeldus ei peaks sadamaametit takistama jätkuvalt selle poole püüdlemast, et lubada võimalikult kiiresti mõnel teisel kiirlaevadega opereerival ettevõtjal pakkuda Puerto de Las Nieveses mereveoteenuseid.
- 32 Mis puutub teise väitesse, mis käsitleb Fred Olsenile teatavate sadama kasutustasude maksimisest antud osalist vabastust, siis komisjon rõhutas vaidlustatud otsuse punktis 63, et Hispaania ametiasutus oli kinnitanud, et Fred Olsen peab tasuma kõiki kehtivaid sadamatasusid, ning oli pealegi tõendanud, et see ettevõtja oli vähemalt alates 2005. aastast tasunud kõik talle esitatud arved.
- 33 Vaidlustatud otsuse punktis 66 jõudis komisjon – olles sisuliselt meenutanud, et tal ei ole vaja võtta seisukohta selle suhtes, kuidas sadamatasusid koguti – järeldusele, et ei olnud tõendatud, et Fred Olsen oleks saanud tasu T 9 osas mingigi eelise, kuna Hispaania ametiasutuse esitatud selgituste kohaselt oli see tasu arvatud samal viisil, mida kasutati kõigis sadamaameti haldusalas asuvates Kanaari saarte sadamates.
- 34 Komisjon lükkas tagasi ka argumendi, mille kohaselt oleks Fred Olsenilt tulnud võtta tasu T 2 teisaldatavate rampide kasutamise eest 24-tunniste ajavahemike kohta, mitte üksnes ajavahemike kohta, mil neid tegelikult kasutati. Ta märkis, et Hispaania ametiasutus oli talle esitanud piisavalt andmeid selle kohta, et tasu T 2 oli arvatud samal viisil, mida kasutati kõigis tema haldusalas asuvates Kanaari saarte sadamates. Kuna ei olnud tõendatud, et Fred Olsen oleks saanud sellega seoses mis tahes eelise, leidis komisjon vaidlustatud otsuse punktis 70, et ELTL artikli 107 lõikes 1 ette nähtud muude tingimuste analüüsimine ei olnud meetme riigiabiks kvalifitseerimise seisukohalt antud juhul vajalik.
- 35 Kõigist neist asjaoludest järeldas komisjon vaidlustatud otsuse punktis 71, et kõnealused meetmed ei kujutanud endast riigiabi.

Menetlus ja poolte nõuded

- 36 Hageja esitas käesoleva menetluse algatamiseks hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 17. märtsil 2016.
- 37 16. juunil 2016 esitas Fred Olsen Üldkohtule taotluse käesolevasse menetlusse astumiseks komisjoni nõuete toetuseks.
- 38 Üldkohtu teise koja president andis 7. septembri 2016. aasta määrusega Fred Olsenile menetlusse astumise loa.
- 39 Menetlusse astuja esitas oma seisukohad 31. oktoobril 2016. Hageja esitas oma seisukohad nende peale 19. detsembril 2016, komisjon aga teatas 17. novembril 2016, et tal ei ole selle peale midagi lisada.
- 40 Kuna Üldkohtu kodade koosseisu muudeti, suunati käesolev kohtuasi üheksandale kojale, milles määrati uus ettekandja-kohtunik.
- 41 Üldkohtu kodukorra artikli 90 alusel võetud menetlust korraldava meetme raames esitas Üldkohus pooltele kirjalikud küsimused kohtuistungil vastamiseks.
- 42 Hageja palub Üldkohtul:
- tunnistada hagiavalduses esitatud tühistamisväited vastuvõetavaks ja põhjendatuks ning sellest tulenevalt tühistada vaidlustatud otsus;
 - mõista kohtukulud välja komisjonilt.
- 43 Komisjon ja menetlusse astuja paluvad Üldkohtul:
- jätta hagi põhjendamatusesse tõttu rahuldamata;
 - mõista kohtukulud välja hagejalt.

Õiguslik käsitlus

- 44 Hageja esitab oma hagi põhjendamiseks üheainsa väite, mille kohaselt jättis komisjon ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametliku uurimismenetluse algatamata vaatamata tõsistele raskustele, mis olid kaebuses välja toodud meetmete hindamisel tekkinud. See ainus väide põhineb kolmel rühmal argumentidel, mis puudutavad esialgse uurimise kestust ning komisjoni ja Hispaania vahel toimunud teabevahetuse tihedust, asjaolude hindamisel tehtud ilmseid vigu, õigusnormirikkumisi ja ebapiisavat põhjendust.
- 45 Sissejuhatuseks tuleb meenutada käesolevas kohtuasjas kohaldatavat kohtupraktikat ning seejärel analüüsida esiteks hageja neid argumente, mis on esitatud tühistamisnõude toetuseks ja milles viidatakse esialgse uurimise käigus tekkinud tõsistele raskustele, ning teiseks argumente, mis puudutavad vaidlustatud otsuse sisu.

Sissejuhatavad kaalutlused

- 46 Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et kui komisjon ei suuda ELTL artikli 108 lõikes 3 ette nähtud menetluses läbi viidava esialgse uurimise käigus jõuda veendumuseni, et kõnealune riiklik meede kas ei kujuta endast „abi“ ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses, või kui meede kvalifitseeritakse abiks, on see

kooskõlas EL toimimise lepinguga, või kui kõnealune menetlus ei võimaldanud tal ületada kõiki raskusi, mis tekkisid asjaomase meetme ühisturuga kokkusobivuse hindamise käigus, on kõnealusel institutsioonil kohustus algatada ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud menetlus, ilma et tal oleks kaalutusõigust (vt 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus, *British Aggregates vs. komisjon*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 113 ja seal viidatud kohtupraktika; vt selle kohta ka 10. mai 2005. aasta kohtuotsus, *Itaalia vs. komisjon*, C-400/99, EU:C:2005:275, punkt 48).

- 47 See kohustus on selgelt kinnitatud nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 4 lõikega 4 ja artikli 13 lõikega 1, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad [ELTL artikli 108] kohaldamiseks (EÜT 1999, L 83, lk 1; ELT eriväljaanne 08/01, lk 339), sätetega (22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus, *British Aggregates vs. komisjon*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 113, ja 14. septembri 2016. aasta kohtuotsus, *Trajektna luka Split vs. komisjon*, T-57/15, ei avaldata, EU:T:2016:470, punkt 59; vt selle kohta ka 12. detsembri 2006. aasta kohtuotsus, *Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid ja Federación Catalana de Estaciones de Servicio vs. komisjon*, T-95/03, EU:T:2006:385, punkt 134 ja seal viidatud kohtupraktika), mis on sisuliselt üle võetud 14. oktoobril 2015 jõustunud nõukogu 13. juuli 2015. aasta määruse (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT 2015, L 248, lk 9), artikli 4 lõikega 4 ja artikli 15 lõikega 1 ning seega oli see määrus vaidlustatud otsuse vastuvõtmise kuupäeval kohaldatav.
- 48 Pealegi on mõiste „tõsised raskused“, mille olemasolu kohustab komisjoni algatama ametliku uurimismenetluse, objektiivne. Selliste raskuste olemasolu tuleb otsida nii vaidlustatud akti vastuvõtmise tingimustes kui ka hinnangutes, millele komisjon tugines, ning seda tuleb teha objektiivselt, võrreldes otsuse põhjendusi nende tõenditega, mis komisjonil olid siis, kui ta võttis seisukoha vaidlusaluse abi siseturuga kokkusobivuse osas (vt selle kohta 2. aprilli 2009. aasta kohtuotsus, *Bouygues ja Bouygues Télécom vs. komisjon*, C-431/07 P, EU:C:2009:223, punkt 63; 18. novembri 2009. aasta kohtuotsus, *Scheucher – Fleisch jt vs. komisjon*, T-375/04, EU:T:2009:445, punkt 74 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 28. märtsi 2012. aasta kohtuotsus, *Ryanair vs. komisjon*, T-123/09, EU:T:2012:164, punkt 77 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 49 Sellest tuleneb, et tõsiste raskuste olemasolu õiguspära kontroll, mida Üldkohus teostab, ei või piirduda ilmse hindamisvea kontrollimisega (27. septembri 2011. aasta kohtuotsus, *3F vs. komisjon*, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, punkt 55, ja 17. märtsi 2015. aasta kohtuotsus, *Pollmeier Massivholz vs. komisjon*, T-89/09, EU:T:2015:153, punkt 49 (ei avaldata)). Täielik kohtulik kontroll on seda enam vajalik juhul, kui – nagu käesolevas asjas – hageja kritiseerib seda hinnangut, mille komisjon on andnud seoses vaidlusaluste meetmete kvalifitseerimisega riigiabiks, kuna EL toimimise lepingus määratletud riigiabi mõiste on juriidiline ning seda tuleb tõlgendada, arvestades objektiivseid asjaolusid (22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus, *British Aggregates vs. komisjon*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 111, ja 17. märtsi 2015. aasta kohtuotsus, *Pollmeier Massivholz vs. komisjon*, T-89/09, EU:T:2015:153, punkt 47 (ei avaldata)).
- 50 Samuti nähtub kohtupraktikast, et komisjoni uurimise ebapiisavus või puudulikkus esialgses uurimismenetluses viitab tõsiste raskuste olemasolule (vt 17. märtsi 2015. aasta kohtuotsus, *Pollmeier Massivholz vs. komisjon*, T-89/09, EU:T:2015:153, punkt 50 (ei avaldata) ja seal viidatud kohtupraktika).
- 51 Tõsiste raskuste esinemise tõendamise kohustus on hagejal ning ta võib seda täita paljude selliste kokkulangevate kaudsete tõendite esitamise, mis puudutavad esiteks esialgse uurimismenetluse asjaolusid ja kestust ning teiseks vaidlustatud otsuse sisu (3. märtsi 2010. aasta kohtuotsus, *Bundesverband deutscher Banken vs. komisjon*, T-36/06, EU:T:2010:61, punkt 127, ja 16. septembri 2013. aasta kohtuotsus, *Colt Télécommunications France vs. komisjon*, T-79/10, ei avaldata, EU:T:2013:463, punkt 37; vt selle kohta ka 15. märtsi 2001. aasta kohtuotsus, *Prayon-Rupel vs. komisjon*, T-73/98, EU:T:2001:94, punkt 49).

Argumendid esialgse uurimismenetluse kohta

- 52 Tõendamaks, et käsitletavate meetmete uurimine tekitas tõsiseid raskusi, tugineb hageja kõigepealt sellele, et esialgne uurimismenetlus oli pikk ning komisjonil ja Hispaania Kuningriigil oli selle käigus tihe teabevahetus.
- 53 Ühelt poolt on kaebuse esitamise ja vaidlustatud otsuse tegemise vahele jäänud rohkem kui kahe aasta ja kaheksa kuuline ajavahemik liiga pikk, kui arvestada määruse nr 659/1999 artikli 4 lõikes 5 ning alates selle määruse kehtetuks tunnistamisest määruse 2015/1589 artikli 4 lõikes 5 esialgseks uurimiseks ette nähtud kuni kahekuulist tähtaega. Selline kestus näitab asja keerukust, eriti kui arvestada, et komisjon võttis vaidlustatud otsuse vastu alles pärast seda, kui hageja oli talle meeldetuletuse saatnud.
- 54 Teiselt poolt väidab hageja sisuliselt, et komisjoni ja Hispaania Kuningriigi vahel toimunud korduv teabevahetus, mida on vaidlustatud otsuses kirjeldatud, ületas kaugeltki selle, mida võis riigiabi valdkondkonnas toimuva esialgse uurimise puhul eeldada. Selline teabevahetus, mida võib seletada sellega, et Hispaania Kuningriik ei teinud piisavalt koostööd, oleks kaebuse uurimisel tekkinud tõsiste raskuste puudumisel arusaamatu. Komisjonil esialgse uurimise käigus tekkinud raskusi kinnitab ka asjaolu, et ta sai hankemenetluse korraldamisest teada meedia vahendusel pärast kaebuse esitamist ning lisaks jõudis ta vaidlustatud otsuses järeldusele, et tegemist ei ole riigiabiga, alles arvestades kõnealuse olukorra sisulist muutumist ja seda, et hankemenetluse kohtulik peatamine on ajutine.
- 55 Käesolevas kohtumenetluses möönis komisjon ise, et ta oli vaidlustatud otsuse vastuvõtmist hankemenetluse tulemust oodates teadlikult edasi lükanud. See näitab, et komisjoni hinnangul oli Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamiseks avamine kõnealuste meetmete uurimise seisukohalt peamine, ning vastupidi sellele, mida komisjon väidab nüüd, ei olnud seda, et väidetavalt ei olnud riigi ressursside abil eelist antud, käsitatud määrava tähtsusega asjaoluna.
- 56 Mis puutub komisjoni katsesse põhjendada esialgse uurimismenetluse kestust rea argumentidega, mille oli esitanud hageja mitmete EL toimimise lepingu sätete alusel, siis see on alusetu. Ühelt poolt oli komisjon kohe alguses otsustanud käsitleda kaebuse seda osa, milles viidati ELTL artikli 106, koosmõjus ELTL artikliga 102, rikkumisele eraldi sellest, mis puudutab vaidlustatud otsust ning milles viidatakse ELTL artikli 107 lõike 1 rikkumisele. Teiselt poolt oli komisjon otsustanud kaebuse menetlemise 19. juulil 2013 lõpetada, mistõttu ei saanud see mingil määral takistada kõnealuste meetmete uurimist.
- 57 Hageja rõhutab veel, et ta väljendas oma seisukohta kõnealuste meetmete analüüsi osas vaid ühel korral, nimelt kui ta esitas oma seisukohad komisjoni esialgsete järelduste kohta, ning et järelikult ei saa esialgses menetluses tekkinud viivitust talle mingil juhul ette heita.
- 58 Komisjon rõhutab sarnaselt menetluse astujaga, et ei teabevahetuse sagedus liikmesriigiga esialgse uurimismenetluse käigus ega ka selle pikkus ei näita tingimata seda, et kõnealuste meetmete analüüsimisel olid tekkinud tõsised raskused. Esialgse uurimismenetluse pikkust võib seletada komisjoni töökoormusega, mis tulenes muu hulgas teistest kaebustest või asjaomase riigi korduvatest teabetaotlustest või ka asjaolude muutumisest.
- 59 Komisjoni sõnul tuleb esialgse uurimise kestuse hindamisel esiteks arvesse võtta asjaolu, et ta tegi hagejale oma esialgsed järeldused teatavaks juba 22. oktoobril 2013 ning et need on seejärel jäänud üldjoontes samaks. Teiseks on kõnealune olukord kogu esialgse uurimismenetluse jooksul muutunud, alates sellest, kui hageja esitas 3. juulil 2013 taotluse Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamiseks, ning vaidlustatud otsus on vastu võetud vaid mõni kuu pärast 27. veebruari 2015. aasta peatamismääruse tegemist. Kolmandaks on menetluse pikkus seletatav hageja kaebuse mitme alusega, mida pidi uurima mitu komisjoni talitust. Neljandaks tekkis hageja arvukate reageerimiste tõttu esialgse uurimise käigus mitmel korral vajadus vahetada Hispaania ametiasutusega teavet, et saada

kõnealuse meetme kohta kõik andmed. Mis puutub Hispaania ametiasutusega toimunud teabevahetuse tihedusse, siis on see peamiselt tingitud asjaolust, et olles hankemenetluse korraldamisest teada saanud, leidis komisjon, et see võimaldab tal teha kõnealuse meetme kohta konkreetsema ja tõhusama otsuse. Samas rõhutab komisjon sisuliselt, et ei selline asjade käik ega ka asjaolu, et hankemenetluse tulemus kohtulikult peatati, ei saanud mõjutada tõdemust, et kõnealune meede ei kujutanud endast riigiabi.

- 60 Selles osas tuleb kõigepealt meenutada, et komisjon ei pea juhul, kui asjaomane liikmesriik ei teavitanud teda vaidlusalustest riiklikest meetmetest, teostama nende meetmete esialgset uurimist kindlaksmääratud tähtajal. Siiski, kuna komisjonil on ainupädevus hinnata riigiabi kokkusobivust ühisturuga, peab ta riigiabi käsitlevate EL toimimise lepingu alussätete nõuetekohase kohaldamise huvides kontrollima kaebust, milles teatatakse ühisturuga kokkusobimatust riigiabist, hoolikalt ja erapooletult. Sellest järeldeb eelkõige, et komisjon ei saa lõputult pikendada kaebuse esemeks olevate riiklike meetmete esialgset uurimist, kui ta on, nagu käesolevas asjas, nõustunud sellise uurimise algatamisega, nõudes asjaomaselt liikmesriigilt teabe esitamist (10. mai 2006. aasta kohtuotsus, *Air One vs. komisjon*, T-395/04, EU:T:2006:123, punkt 61; 12. detsembri 2006. aasta kohtuotsus, *Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid ja Federación Catalana de Estaciones de Servicio/Commission*, T-95/03, EU:T:2006:385, punkt 121, ja 9. septembri 2009. aasta kohtuotsus, *Diputación Foral de Álava jt vs. komisjon*, T-30/01–T-32/01 ja T-86/02–T-88/02, EU:T:2009:314, punkt 260). Selle uurimise ainus eesmärk on nimelt võimaldada komisjonil luua esimene arvamus tema hinnanguks esitatud meetmete kvalifitseerimisest ja nende kokkusobivusest ühisturuga (vt 25. novembri 2014. aasta kohtuotsus, *Ryanair vs. komisjon*, T-512/11, ei avaldata, EU:T:2014:989, punkt 68 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 61 Esialgse uurimise ebamõistlikku kestust tuleb hinnata sõltuvalt iga juhtumi konkreetsetest asjaoludest ja eeskätt selle kontekstist, erinevatest menetlusetappidest, mida komisjon peab läbima, juhtumi keerukusest ning selle tähtsusest erinevatele huvitatud pooltele (vt 20. septembri 2011. aasta kohtuotsus, *Regione autonoma della Sardegna jt vs. komisjon*, T-394/08, T-408/08, T-453/08 ja T-454/08, EU:T:2011:493, punkt 99 ja seal viidatud kohtupraktika; vt selle kohta ka 27. septembri 2011. aasta kohtuotsus, *3F vs. komisjon*, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, punkt 58 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 16. oktoobri 2014. aasta kohtuotsus, *Portovesme vs. komisjon*, T-291/11, EU:T:2014:896, punkt 72 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 62 Käesoleval juhul sai komisjon hageja kaebuse 26. aprillil 2013 ja esitas oma esialgsed järeldused hagejale sama aasta 22. oktoobril. Sealjuures lähtus komisjon parimate tavade juhendi riigiabi kontrollimenetluste teostamiseks (ELT 2009, C 136, lk 13) punktis 48 toodud reeglist, mis näeb ette, et „komisjon [peab] 12 kuu jooksul põhimõtteliselt [...] saatma kaebuse esitajale esimese ametliku kirja, milles tuuakse välja järelevalveameti esialgne seisukoht mitteprioriteetsete juhtumite kohta“ (vt selle kohta 14. septembri 2016. aasta kohtuotsus, *Trajektna luka Split vs. komisjon*, T-57/15, ei avaldata, EU:T:2016:470, punkt 67).
- 63 Samas on vaidlustatud otsus vastu võetud 8. detsembril 2015 ehk 31 kuud pärast kaebuse kättesaamist ning kaks aastat pärast seda, kui komisjon tegi hagejale teatavaks oma esialgsed järeldused.
- 64 Kuid isegi kui võtta arvesse komisjoni õigust anda talle esitatud kaebustele erinev prioriteet (vt 4. juuli 2007. aasta kohtuotsus, *Bouygues ja Bouygues Télécom vs. komisjon*, T-475/04, EU:T:2007:196, punkt 158 ja seal viidatud kohtupraktika), on eespool punktis 63 nimetatud tähtajad kaebuses välja toodud meetmete esmasel uurimisel märkimisväärselt ületatud. Selles osas on kohus leidnud, et see asjaolu võib koos teiste asjaoludega viidata sellele, et komisjonil olid olulised hindamisraskused, mis nõudsid ELTL artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse algatamist (vt selle kohta 10. mai 2000. aasta kohtuotsus *SIC vs. komisjon*, T-46/97, EU:T:2000:123, punkt 102; 27. septembri 2011. aasta kohtuotsus, *3F vs. komisjon*, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, punkt 72, ja 14. septembri 2016. aasta kohtuotsus, *Trajektna luka Split vs. komisjon*, T-57/15, ei avaldata, EU:T:2016:470, punkt 62).

- 65 Siinkohal tuleb hinnata, kas esialgse uurimismenetluse erakordne pikkus võis käesoleval juhul osaliselt tuleneda asjaoludest, millel ei ole kõnealuste meetmete uurimisel tekkinud tõsiste raskustega midagi pistmist.
- 66 Mis kõigepealt puudutab asjaolu, et hageja viitas oma kaebuses mitte ainult ELTL artikli 107, vaid ka ELTL artiklite 102 ja 106 rikkumisele, siis tuleb rõhutada, et selle viimase osa suhtes kaebusest lõpetati menetlus 19. juulil 2013. Nagu hageja õigesti rõhutab, ei saanud see, kui komisjon käsitles kaebuse osa, mis puudutas väidetavat ELTL artiklite 102 ja 106 rikkumist, seega põhjustada kaebuses riigiabiks nimetatud meetmete esialgsel uurimisel mingisugust märkimisväärset viivitust.
- 67 Mis edasi puutub selle hindamise, milline oli kõnealune olukord haldusmenetluse ajal, siis tuleb märkida, et hageja esitas tõesti sadamaametile Puerto de Las Nieveses sildumise taotluse 3. juulil 2013 ehk veidi rohkem kui kaks kuud pärast komisjonile kaebuse esitamist. Nagu vaidlustatud otsuse punktidest 23–27 selgub, jättis sadamaamet selle taotluse mitte ainult rahuldamata, vaid seepeale kavandas ta lubada Puerto de Las Nievesesse kaubandusliku mereveo eesmärgil opereerima ühe teise mereveoettevõtja ning teha selle võimaldamiseks sadamas laiendustöid ja korraldada riigihankemenetlus. Sellised objektiivsed asjaolud muutsid vaieldamatult neid tingimusi, millistel menetluse astujal oli kuni selle ajani lubatud Puerto de Las Nieveses sadama infrastruktuuri kasutada. Kuna need tingimused olidki just hageja selle kaebuse esemeks, milles ta viitas sellele, et menetluse astujale oli antud riigiabi, siis kujutas ülalkirjeldatud olukorra areng endast objektiivset asjaolu, mille tõttu oli põhjendatud kaebuse käsitlemiseks vajalikku tähtaega pikendada.
- 68 Sama kehtib menetluse astuja poolt hankemenetluse peale Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife'le (Kanaari saarte Santa Cruz de Tenerife kõrgeim kohus, halduskollegiumi 1. osakond, Hispaania) esitatud kaebuse ja 27. veebruari 2015. aasta peatamismääruse kohta, kuna pärast kaebuse esitamist aset leidnud asjaolud on loonud ebakindluse küsimuses, kas menetluse astujale seatud Puerto de Las Nieveses kasutamise tingimused, mida on kaebuses nimetatud, jäävad kehtima.
- 69 Mis puutub komisjoni ja Hispaania ametiasutuse vahelisse korduvasse teabevahetusse, siis tuleb meenutada, et pelka asjaolu, et arutelud komisjoni ja kõnealuse liikmesriigi vahel toimusid esialgse uurimise faasis ja et selle raames sai komisjon küsida täiendavaid andmeid kontrollitavate meetmete kohta, ei saa lugeda tõendiks, et see institutsioon oli silmitsi tõsiste hindamisraskustega (vt 27. septembri 2011. aasta kohtuotsus 3F vs. komisjon, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, punkt 71 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 70 Selles osas tuleb ühelt poolt rõhutada, et hageja vaidlustas komisjoni poolt talle 22. oktoobri 2013 saadetud kirjas esitatud esialgse hinnangu üksikasjalikult, ning et see asjaolu võis õigustada seda, et komisjon püüdis saada Hispaania ametiasutuselt täiendavat teavet.
- 71 Teiselt poolt võis eespool punktides 67 ja 68 analüüsitud olukorra areng anda põhjust selleks, et alustada Hispaania Kuningriigiga uut teabevahetust Puerto de Las Nieveses sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil kasutamise tingimuste üle ja järelikult pikendada nende tingimuste esialgse uurimise tähtaega. See on käesolevas asjas nii seda enam, et menetluse astuja esitas pärast seda, kui komisjon oli palunud Hispaania ametiasutuselt hankemenetluse kohta selgitusi, omal algatusel komisjonile oma seisukohad ja teavitas seejärel 2015. aasta jooksul kahel korral komisjoni hankemenetluse käigust (vt eespool punkt 15).
- 72 Eelnevast tuleneb, et nii kõnealuse olukorra areng kui ka komisjoni ja Hispaania Kuningriigi vahel ühelt poolt ning komisjoni ja menetluse astuja vahel teiselt poolt toimunud täiendav teabevahetus on objektiivsed asjaolud, mis võisid pikendada kaebuses riigiabina määratletud meetmete esialgse uurimise kestust.

- 73 Järelikult ei ole esialgse uurimismenetluse kestus iseenesest märk tõsistest raskustest, mis kohustavad komisjoni algatama ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametliku uurimismenetluse.
- 74 Seega tuleb analüüsida teisi argumente, mille hageja esitas oma ainsa väite põhjenduseks tõendamaks, et ainuüksi vaidlustatud otsuse sisu – sealhulgas otsuse see osa, milles analüüsiti kaebuse esitamise järgset asjaolude arengut – sisaldab viiteid selle kohta, et kõnealune meetmete uurimine tekitas tõsiseid raskusi, millest tulenevalt oleks komisjon pidanud algatama ametliku uurimismenetluse.

Argumendid, mis puudutavad vaidlustatud otsuse sisu

- 75 Kõigepealt tuleb analüüsida ainsa väite teist ja kolmandat osa, milles hageja kinnitab, et vaidlustatud otsuses on asjaolude hindamisel tehtud ilmseid vigu ja esineb mitu õigusnormirikkumist, eristades pärast esialgsete seisukohtade esitamist siiski vaidlustatud otsuse seda osa, mis puudutab menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõigusliku kasutamise tingimusi (kaebuses esitatud esimene ja kolmas etteheide), osast, mis puudutab tasu T 9 kohaldamist menetlusse astuja suhtes Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise eest (kaebuses esitatud teine etteheide).

Sissejuhatavad märkused

- 76 Kui hagi eesmärk on – nagu käesolevas asjas – vaidlustada otsus, milles esialgse uurimismenetluse tulemusel leitakse, et ei ole tegemist riigiabiga, siis tuleb Üldkohtul vastavalt eespool punktides 48–51 viidatud kohtupraktikale hinnata vaidlustatud otsuse sisust tulenevaid tõendeid, et tuvastada, kas polnud tegemist tõsiste raskustega (vt selle kohta 7. novembri 2012. aasta kohtuotsus, CBI vs. komisjon, T-137/10, EU:T:2012:584, punkt 66 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 77 Käesolevas asjas tuleb märkida, et miski kohtutoimikus ei võimalda oletada, et menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievesest osutatud kaubandusliku mereveo teenused hõlmaksid üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid. Järelikult ei saa kõnealuseid meetmeid analüüsida kohtupraktika alusel, mille kohaselt ei kuulu riigi meede ELTL artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse siis, kui see on käsitatav hüvitisena, mis on tasu abi saanud ettevõtjate poolt avaliku teenindamise kohustuse täitmisel osutatud teenuse eest, mistõttu ei saa need ettevõtjad tegelikult rahalist eelist ja see sekkumine ei anna nendele ettevõtjatele paremat konkurentsipositsiooni võrreldes nendega konkureerivate ettevõtjatega (24. juuli 2003. aasta kohtuotsus, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 87, ja 6. aprilli 2017. aasta kohtuotsus, Regione autonoma della Sardegna vs. komisjon, T-219/14, EU:T:2017:266, punkt 91).
- 78 Edasi tuleb nentida, et menetlusse astuja tegevus Puerto de Las Nieveses, mis on käesoleva kohtuvaidluse esemeks, seisneb sadama avaliku infrastruktuuri kasutamises ärieesmärkidel. Seega on menetlusse astuja siiski ettevõtja, kes tegeleb ELTL artikli 107 lõike 1 reguleerimisalasse kuuluva majandustegevusega, mis on määratletud kui igasugune tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises teataval turul (vt 1. juuli 2008. aasta kohtuotsus, MOTOE, C-49/07, EU:C:2008:376, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 79 Kui ükski Üldkohtule esitatud tõend ei võimalda järeldada, et menetlusse astujale on alates sellest ajast, kui ta tegeleb Puerto de Las Nievesest kaubandusliku mereveo tegevusega, antud kontsessioon või mõni muu ainuõigus Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamiseks kaubandusliku mereveo eesmärgil, siis tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal oli ta alates 1994. aastast olnud ainus, kellel oli õigus kasutada seda infrastruktuuri sellel eesmärgil, ning teiste ettevõtjate taotlused – sealhulgas hageja oma – sadamas silduda jättis sadamaamet kõik rahuldamata kuni 2014. aastal hankemenetluse korraldamiseni, mille tulemusel tehti 27. veebruari 2015. aasta peatamismäärus. Seda tõdemust, mis puudutab Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri

kasutamist konkreetselt reisijate ja kaupade mereveoks, ei sea kahtluse alla ka kohtuistungil komisjoni poolt korratud argument, mille kohaselt ei olnud menetluse astujal selle sadama kasutamiseks ainuõigust, kuna sellest sadamast tegeletakse ka kalapüügi ja purjetamise tegevusega.

Menetluse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõigusliku kasutamise tingimuste (kaebuses esitatud esimene ja kolmas etteheide) analüüs

- 80 Hageja kritiseerib kõiki nelja põhjendust, millele vaidlustatud otsuses tugineb järeldus, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõiguslik kasutamine menetluse astuja poolt ei kujuta endast riigiabi (vt eespool punktid 21–31). Seega tuleb üksteise järel analüüsida iga põhjenduse vastu suunatud etteheiteid, et hinnata, kas need võimaldavad välja tuua menetluse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõigusliku kasutamise tingimuste analüüsimisel tekkinud tõsiseid raskusi.

– Esimese põhjenduse vastu suunatud etteheited, milles viidatakse 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsusele Aéroports de Paris vs. komisjon (T-128/98)

- 81 Mis puutub vaidlustatud otsuse punktis 43 esitatud esimesse põhjendusse, siis hageja väidab, et komisjon järeldas ekslikult, et Kanaaride ametiasutus pidi sadama infrastruktuuride käitamise tegevust käsutama majandustegevusena alles alates 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsuse Aéroports de Paris vs. komisjon (T-128/98, EU:T:2000:290) kuulutamisest. Liidu kohtu poolt selles kohtuotsuses ELTL artikli 107 lõikele 1 antud tõlgendus on aga tema sõnul puhtalt deklaratiivne ning pealegi kooskõlas varasema kohtupraktikaga, mille kohaselt kujutab majandustegevuse rahastamine avalikest vahenditest endast riigiabi. Järelikult pelk asjaolu, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubanduslikuks mereveoks kohandamine toimus enne 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsuse Aéroports de Paris vs. komisjon (T-128/98, EU:T:2000:290) kuulutamist, ei vabastanud pädevat asutust kohustusest tagada sellest ajast alates, et sadam oleks ettevõtjaid diskrimineerimata kasutamiseks avatud, vältimaks, et need kasutustingimused toovad endaga kaasa riigiabi andmise. Igal juhul ei saa komisjoni arutuluskäik hageja hinnangul põhjendada menetluse astujale pärast selle kohtuotsuse kuulutamist abi andmist ning pealegi pole see arutuluskäik asjakohane, kuna see puudutab infrastruktuuri majandamise kvalifitseerimist majandustegevuseks, mitte selle infrastruktuuri kasutamist ärieesmärkidel, nagu põhikohtuasjas.
- 82 Komisjon kinnitab, et vaidlustatud otsuse punkt 43 piirdus tõdemisega, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuur on vana ja seda kohandatakse järkjärgult majandustegevusega tegelemiseks. Samas tuleb tema sõnul eristada teatava olukorra kasutajale ainuõigusliku kontsessiooni andmist – nagu käesolevas asjas –, kus ettevõtja kasutab infrastruktuuri selle piiratud vastuvõtuvõime tõttu üksi. Sellist kasutamist ei saa mingil juhul samastada ainuõiguse andmisega. Kuna Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri rajamine ja arendamine toimusid enne 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsuse Aéroports de Paris vs. komisjon (T-128/98, EU:T:2000:290) kuulutamist, siis pelk asjaolu, et Hispaania ametiasutus seda infrastruktuuri puudutavatest meetmetest ei teatanud, ei põhjustanud esialgse uurimise käigus mingeid tõsiseid raskusi.
- 83 Ilma et oleks vaja võtta seisukoht vaidlustatud otsuse punktis 43 komisjoni poolt tehtud ajalise eristamise kohta, mis viitab 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsuse Aéroports de Paris vs. komisjon (T-128/98, EU:T:2000:290) kuulutamisele, piisab, kui märkida – nagu hageja õigesti rõhutab –, et kaebuses nimetatud meetmete kasusaaja ei ole infrastruktuuri haldaja, nagu nimetatud kohtuotsuses kirjeldatud olukorras, vaid selle infrastruktuuri kasutaja. Järelikult vaidlustatud otsuses komisjoni poolt selle kohtuotsuse kohta esitatud kaalutlused ei saa olla aluseks väitele, et kõnealuste meetmete puhul ei ole riigiabiga tegemist, kuna need ei võimalda kõrvaldada nimetatud meetmete uurimisel tekkinud tõsiseid raskusi.

– Teise põhjenduse vastu suunatud etteheited, milles viidatakse asjaolule, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ei olnud esialgu planeeritud ega arendatud konkreetselt menetlusse astuja ega ühegi teise mereveoettevõtja jaoks

- 84 Mis puutub vaidlustatud otsuse punktis 44 esitatud teise põhjendusse, siis hageja vaidlustab sisuliselt seal toodud järelduse, mille kohaselt ei olnud Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ehitamise ajal seda planeeritud konkreetselt menetlusse astuja jaoks ning samuti ei antud seda siis tema ega ühegi teise mereveoettevõtja kasutusse. Sellega eiras komisjon hageja sõnul riigiabi mõiste objektiivset laadi ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses. Tähtsust omab vaid asjaolu, et menetlusse astuja saab kõnealuse sadama kasutamise monopoli ja sellest tulenevalt ilmse eelise oma konkurentide ees. Igal juhul on käesoleval juhul ilmne Kanaaride ametiasutuse tahe menetlusse astujat eelistada ning see on tõend selle kohta, et ta on saanud riigiabi. Kohtupraktikas on nimelt välistatud, et selliste avalike infrastruktuuride kulud, mida kasutab konkreetne ettevõtja, kannaks üldsus. Mis puutub *prior in tempore, potior in jure* põhimõttesse, siis hageja väidab, et see ei saa mingil juhul õigustada menetlusse astujale Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainukasutamise õiguse andmist. Viite puudumine vaidlustatud otsuses sellele põhimõttele on selgitatav asjaoluga, et liidu õiguses riigiabi reguleerivate aluspõhimõtetega on ilmselgelt vastuolus selline eelis, mis pigem viitab riigiabi andmisele. Hageja vaidleb selles osas vastu analoogiale, millele komisjon viitas seoses kaitsega, mille liidu õigus annab lennundusettevõtjatele eraldatud teenindusaegadele, kuna mereveo valdkonnas võrreldavat kaitset ette nähtud ei ole.
- 85 Komisjon väidab, et olemasolevate andmete põhjal ei ilmne ühestki asjaolust, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuur oleks konkreetselt rajatud menetlusse astuja jaoks: tema oli vaid esimene, kes 1994. aastal hakkas seda sadamat ärieesmärkidel kasutama, kuni sadama vastuvõtuvõime ammendus. Teiste ettevõtjate poolt sadama kasutamiseks esitatud taotluste rahuldamata jätmine on peamiselt seletatav ohutuse kaalutlustega, mitte tahtega anda selle infrastruktuuri ainukasutamise õigus menetlusse astujale. Samas tuleneb 14. jaanuari 2015. aasta kohtuotsusest Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9, punkt 45), et selline asjaolu omab tähtsust selle kindlakstegemisel, kas avalike infrastruktuuride ettevõtjate kasutusse andmist saab kvalifitseerida riigiabiks.
- 86 Sellega seoses tuleb meenutada, et ELTL artikli 107 lõikes 1 ei ole tehtud vahet riigi sekkumiste põhjuste ja eesmärkide vahel, vaid riigi sekkumised on määratletud nende mõju põhjal (19. märtsi 2013. aasta kohtuotsus, Bouygues ja Bouygues Télécom jt vs. komisjon jt ja komisjon vs. Prantsusmaa jt, C-399/10 P ja C-401/10 P, EU:C:2013:175, punkt 102, ning 30. juuni 2016. aasta kohtuotsus, Belgia vs. komisjon, C-270/15 P, EU:C:2016:489, punkt 40), kuna riigiabi mõiste on objektiivne mõiste, mis sõltub üksnes sellest, kas riiklik meede annab ühele või mitmele konkreetsele ettevõtjale eelise või mitte (vt 6. märtsi 2003. aasta kohtuotsus, Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen vs. komisjon, T-228/99 ja T-233/99, EU:T:2003:57, punkt 180 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 13. septembri 2010. aasta kohtuotsus, Kreeka jt vs. komisjon, T-415/05, T-416/05 ja T-423/05, EU:T:2010:386, punkt 211 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 87 Seega võib eelis olla antud ELTL artikli 107 lõiget 1 rikkudes isegi siis, kui seda ei ole konkreetselt kavandatud ühele või mitmele kindlaksmääratud ettevõtjale soodustuse andmiseks.
- 88 Käesolevas asjas tuleneb eespool punktides 86 ja 87 toodud põhimõtetest, et isegi kui lugeda tõendatuks vaidlustatud otsuse punktis 44 tehtud järeldust, mille kohaselt ei olnud Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ehitamise ajal seda planeeritud konkreetselt menetlusse astuja jaoks ning samuti ei antud seda siis tema ega ühegi teise mereveoettevõtja kasutusse, siis ei saa selle pinnalt välistada, et tingimused, millistel see infrastruktuur menetlusse astujale ärieesmärkidel kasutamiseks anti, võisid tähendada talle riigiabi andmist.
- 89 Seda tõdemust ei sea kahtluse alla ka vaidlustatud otsuses osundatud 14. jaanuari 2015. aasta kohtuotsuse Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9) punkt 45, millele komisjon oma kirjalike seisukohtade punktis 44 viitas. Selle kohtuotsuse aluseks olnud asjas küsis eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa

Kohtult sisuliselt, kas turvalise ja tõhusa transpordisüsteemi loomiseks mustade taksode, kuid mitte eraüürisõidukite lubamine avalikul teel olevale bussirajale kellaaegadel, mil kehtivad sellel rajal liiklemise piirangud, välja arvatud sellise sõiduki tellinud reisijate pealevõtmiseks või mahaminekuks, kujutab endast riigi ressursside kasutamist ja annab taksodele valikulise majandusliku eelise ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses.

- 90 Euroopa Kohus tõesti rõhutas 14. jaanuari 2015. aasta kohtuotsuse Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9) punktis 45, et Londonis (Ühendkuningriik) ei ole bussiradu ehitatud konkreetse ettevõtja ega teatava kategooria ettevõtjate jaoks, nagu mustad taksod või bussiteenuse pakkujad, ning bussiradu ei ole nende kasutusse määratud pärast nende ehitamist, vaid need ehitati Londoni teedevõrgu ühe osana ja ennekõike bussidega osutatava ühistransporditeenuse lihtsustamiseks. Siiski soovitas Euroopa Kohus 14. jaanuari 2015. aasta kohtuotsuse Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9) punktides 54–61 eelotsusetaotluse esitanud kohtul kontrollida, kas Londoni taksod olid saanud valikulise majandusliku eelise sellega, et nad kasutasid tasuta bussiradu, mille kasutamine oli eraüürisõidukitele keelatud. Teatavate toimikus toodud asjaolude põhjal jõudis Euroopa Kohus järeldusele, et taksod ja eraüürisõidukid olid erinevas olukorras, eriti kui arvestada taksodel lasuvaid teatavaid õigusnormidest tulenevad kohustusi, ning välistas taksodele antava valikulise majandusliku eelise olemasolu. Käesolevas asjas aga ei ole hageja ja menetlusse astuja olukordades selliseid erinevusi, mistõttu oleks komisjon igal juhul pidanud kontrollima, kas muud asjaolud peale selle, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ei olnud planeeritud ega arendatud konkreetselt menetlusse astuja jaoks, võimaldasid viimasele riigiabi andmise välistada.

– Kolmanda ja neljanda põhjenduse vastu suunatud etteheited, mis puudutavad hageja argumentatsiooni ulatust kaebuses ja avalikest vahenditest rahastatud sadama infrastruktuuri kasutajale riigiabi andmise kindlakstegemise kriteeriume

- 91 Mis puutub vaidlustatud otsuse punktis 45 toodud kolmandasse põhjendusse, siis hageja väidab, et vastupidi selles põhjenduses märgitule kujutab see, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuur on menetlusse astuja ainukasutuses – isegi kui oletada, et see ettevõtja on tasunud kõik ette nähtud tasud –, iseenesest eelist, mis on antud riigi ressurssidest valikuliselt. Ta viitab ühelt poolt kohtupraktikale ja komisjoni teatisele Euroopa Liidu riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT 2012, C 8, lk 4), väites, et ainuõiguste andmine riigivarale ilma selleks läbipaistvat ja mittediskrimineerivat menetlust korraldamata võib tähendada riigi ressurssidest loobumist ja anda saajatele eelise. Teiselt poolt väidab ta, et Hispaania õigusnormide kohaselt oleks menetlusse astujale kontsessiooni alusel ainukasutamise õiguse andmine eeldanud seda, et viimane maksab selle eest tasu. Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise majanduslikku väärtust, sadamatasudest sõltumata, kinnitavad tasusummad, mida nii hageja kui ka menetlusse astuja sadamaameti poolt 2014. aastal välja kuulutatud hankemenetluses esitatud pakkumustes pakkusid.
- 92 Niisiis on vaidlustatud otsuses tehtud vigu, kuna komisjon jättis kontrollimata, kas menetlusse astuja poolt makstud sadamatasud katsid sadamaameti kulusid ning andsid talle mõistliku kasumi, võttes arvesse kõnealuse infrastruktuuri ainukasutamise turuväärtust.
- 93 Hageja lisab oma repliigis, et vaidlustatud otsuses on välja toodud, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamine on menetlusse astuja konkurentide jaoks probleem, mis võib viidata riigiabi olemasolule. Komisjon püüab aga seda osa vaidlustatud otsusest ümber kirjutada, väites nüüd, et neljas selles otsuses analüüsitud põhjendus oli kõrvaline võrreldes järeldusega, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõiguslikku kasutamist menetlusse astuja poolt ei saanud käsitleda kui riigi ressurssidest antud eelist. Komisjoni väljakujunenud otsustuspraktikast tuleneb aga hageja sõnul, et ELTL artikli 107 lõike 1 rikkumise vältimiseks on vaja, et sadama infrastruktuuride potentsiaalsetele kasutajatele oleksid need infrastruktuurid diskrimineerimata kasutamiseks avatud ning et nad maksaksid selle eest turuhinnaga võrreldavat tasu.

- 94 Pealegi ei tule kaebajal, vastupidi sellele, mida väidab komisjon, tõendada, et kõik riigiabi elemendid on olemas, kuna komisjon peab ise uurima, kas talle teatavaks tehtud meetmed vastavad ELTL artikli 107 lõikele 1.
- 95 Igal juhul on hageja tema enese sõnul tõendanud, et käesoleval juhul on riigi ressursse kasutatud. Nii tuleneb kohtupraktikast esiteks, et avalike infrastruktuuride suhtes ettevõtjale ainuõigusliku kontsessiooni andmine võib tähendada riigi ressurssidest loobumist. Teiseks on menetlusse astuja saanud õiguse kasutada Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ilma selle eest tasu maksmata. Hageja sõnul aga võimaldas hoolikas uurimine komisjonil aru saada, et kontsessiooni andmine hankemenetluse tulemusel, mida põhimõtteliselt nõuab 8. aprilli 2003. aasta seaduse Kanaaride sadamate kohta 14/2003 (Ley 14/2003 de Puertos de Canarias) (BOC n° 85, 6.5.2003) artikkel 43, oleks eeldanud kasutustasu maksmist. Seda kinnitavad ka sadamaameti poolt 2014. aasta juulis välja kuulutatud hanke tehnilised tingimused. Kolmandaks väidab komisjon lõpuks vääralt, et menetlusse astuja poolt makstud sadamatasu oli kindlaks määratud turuhinna tasemel, ainuüksi selle põhjal, et sadamaamet kehtestas samad ja samal viisil arvutatud sadamatasud kõigis tema haldusalas olevates sadamates. Komisjoni teatise riigiabi mõiste kohta ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT 2016, C 262, lk 1) punkt 227 näeb küll ette, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi võib hinnata sellise võrreldava infrastruktuuri kasutamise tingimuste alusel, millest lähtuaksid sarnases olukorras sarnase infrastruktuuri kasutamist võimaldades sarnased eraettevõtjad, eeldusel, et selline võrdlus on võimalik. Samas ei analüüsinud komisjon vaidlustatud otsuses sarnaste infrastruktuuride suhtes kehtestatud kasutustasusid võrreldes Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutustasudega ega võtnud võrdlusaluseks arvesse erasadamate kasutamise eest võetavaid tasusid. Ta ei teinud ka Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kulustruktuuri analüüsi, mistõttu ei võimalda miski järeldada, et menetlusse astuja makstud sadamatasud katsid selle sadama infrastruktuuri käitamise ja amortisatsiooni kulud.
- 96 Komisjon rõhutab sisuliselt, et hageja kaebuses esitatud asjaolude hindamise võimalikest vigadest sõltumata ei võimalda miski järeldada, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõiguslik kasutamine menetlusse astuja poolt oleks tähendanud, et talle anti riigi ressurssidest eelis. Hageja ei ole oma kaebuses väitnud, et sadama kasutamise eest võetavate tasude määr oleks tähendanud riigiabi andmist, mistõttu ei ole selles kaebuse osas määratletud mingisugust riigi ressurssidest antud eelist. Pealegi ei saa selline eelis tuleneda pelgalt asjaolust, et *de facto* oli menetlusse astuja ainus mereveoettevõtja, kes Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutas.
- 97 Komisjon viitab oma kirjalikes seisukohtades ühelt poolt veel 22. jaanuari 2013. aasta kohtuotsuse Salzgitter vs. komisjon (T-308/00 RENV, EU:T:2013:30) punktidele 113–122 ja teiselt poolt 9. detsembri 2015. aasta kohtuotsuse Kreeka ja Ellinikos Chrysos vs. komisjon (T-233/11 ja T-262/11, EU:T:2015:948) punktile 137 põhjendamaks oma seisukohta, et kuna hageja polnud haldusmenetluses ühelgi ajahetkel väitnud, et menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise eest makstava tasu määr oleks tähendanud riigiabi andmist, siis ei pidanud ka tema vaidlustatud otsuses omal algatusel sellist analüüsi tegema.
- 98 Selles osas tuleb kõigepealt märkida, et need vaidlustatud kohtuotsuse osad, millele komisjon viitab ja mida on nimetatud eespool punktis 97, puudutavad käesoleva kohtuvaidluse esemeks olevast erinevast problemaatikast, nimelt komisjoni ja asjaomase liikmesriigi teabevahetust ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametliku uurimismenetluse käigus, mille tulemusena tehakse otsus, milles kvalifitseeritakse teavad ettevõtjale antud eelised siseturuga kokkusobimatuks riigiabiks.
- 99 Väljakujunenud kohtupraktikast – mille hulka komisjoni viidatud kohtuotsused kuuluvad – tuleneb küll tõesti, et kui on algatatud ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametlik uurimismenetlus, peavad liikmesriik ja potentsiaalsed riigiabi saajad esitama oma argumendid tõendamaks, et abikava vastab ELTL kohaldamiseks ette nähtud eranditele, kuna ametliku uurimismenetluse eesmärk on täpsemalt teavitada komisjoni juhtumi kõigist asjaoludest (vt 27. septembri 2012. aasta kohtuotsus, Wam Industriale vs. komisjon, T-303/10, ei avaldata, EU:T:2012:505, punkt 118 ja seal viidatud

kohtupraktika). Ehkki ELTL artikli 108 lõige 2 kohustab komisjoni koguma enne otsuse langetamist asjasse puutuvate poolte käest teavet, ei keela see tal niisuguste märkuste puudumisel järeldada, et abi on siseturuga kokkusobimatu. Selles kontekstis ei saa komisjonile ette heita, et ta ei võtnud arvesse faktilisi või õiguslikke asjaolusid, mis talle oli haldusmenetluses võimalik esitada, kuid mida ei tehtud, sest komisjon ei ole kohustatud omal algatusel ja oletustele tuginedes uurima, milline on see teave, mida oleks talle võidud esitada (vt 27. septembri 2012. aasta kohtuotsus, *Wam Industriale vs. komisjon*, T-303/10, EU:T:2012:505, punkt 119 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 28. jaanuari 2016. aasta kohtuotsus, *Austria vs. komisjon*, T-427/12, ei avaldata, EU:T:2016:41, punkt 50 ja seal viidatud kohtupraktika).

- 100 Samas heidab see kohtupraktika valgust vaid sellele, kuidas kulgeb ametlik uurimismenetlus juhtumite asjades, milles on kahtluse alla seatud abimeetme kokkusobivus ühisturuga, ega täpsusta uurimise ulatust, mille komisjon peab teatavate meetmete riigiabiks klassifitseerimisega seonduva esialgse uurimismenetluse jooksul läbi viima, ning seda eelkõige juhul, kui talle on esitatud kaebus.
- 101 Selle kohta on kohus leidnud, et komisjon võis teatud juhtudel olla kohustatud minema kaebuse menetlemisel talle kaebaja poolt teatavaks tehtud faktiliste ja õiguslike asjaolude uurimisest kaugemale. Nimelt peab komisjon riigiabi käsitlevate asutamislepingu alussätete kohaldamisel hea halduse huvides hoolikalt ja erapooletult kaebust analüüsima, mille tõttu võib vastupidi komisjoni väitele osutada vajalikuks, et komisjon uurib ka asjaolusid, millele kaebaja ei ole sõnaselgelt viidanud (2. aprilli 1998. aasta kohtuotsus, *komisjon vs. Sytraval ja Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punkt 62, ja 17. märtsi 2015. aasta kohtuotsus, *Pollmeier Massivholz vs. komisjon*, T-89/09, EU:T:2015:153, punkt 106 (ei avaldata); vt selle kohta ka 2. septembri 2010. aasta kohtuotsus, *komisjon vs. Scott*, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punkt 90).
- 102 Niisiis tuleneb nii komisjonile esitatud kaebuste hoolika ja erapooletu analüüsimise nõudest kui ka määruse nr 659/1999 artikli 10 lõigetest 1 ja 2, mis on sisuliselt üle võetud määruse 2015/1589 artikli 12 lõigetega 1 ja 2, et kui sellele institutsioonile on esitatud kaebus ELTL artikli 107 lõike 1 väidetava rikkumise kohta, tuues üheselt mõistetavalt ja üksikasjalikult välja selle rikkumise sisuks olevad meetmed, siis tuleb tal hoolikalt uurida, kas neid meetmeid võib kvalifitseerida riigiabiks, paludes vajaduse korral asjaomasel liikmesriigil koostööd teha ja võttes arvesse talle kaebaja poolt sõnaselgelt teatavaks tehtud asjaolud. Selline lahendus on seda enam vajalik, et nagu hageja oma kaebuses ise märkis, ei ole kaebajal komisjonile ELTL artikliga 108 antud uurimispädevust ega põhimõtteliselt ka komisjoni omaga võrreldavat uurimisvõimekust.
- 103 Käesoleval juhul selgub toimiku uurimisel, et hageja on oma kaebuses muu hulgas väitnud, et menetlusse astuja oli juba mitu aastat saanud riigiabi tänu tingimustele, millistel tal oli lubatud ainuõiguslikult Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri äritegevuse eesmärkidel kasutada, ilma et oleks korraldatud hankemenetlus ja ilma selle infrastruktuuri rahastamisse panustamata.
- 104 Mis konkreetsemalt puutub eelise andmise tingimusse, siis hageja täpsustas kaebuses muu hulgas sisuliselt, et see tulenes „sadama avaliku ala kasutamiseks (või muude majandusliku väärtusega eri- või ainuõiguste kasutamiseks) ainuõiguste andmisest ilma läbipaistvat ja mittediskrimineerivat riigihankemenetlust korraldamata, mis lõi praktikas selle kasusaajatele eelise, kes [olid] oma konkurentidega võrreldes soodsamas olukorras“. Olles rõhutanud, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri rahastati avalikest vahenditest, märkis ta veel, et komisjoni otsustuspraktikast tuleneb, et „kui infrastruktuuri ainsaks eesmärgiks [oli] eraettevõtja vajaduste rahuldamine, siis [pidi] tema tagama infrastruktuuri rahastamise“, ning et käesoleval juhul „[kujutas] kulude katmisest vabastamine seega samuti endast [menetlusse astuja] jaoks eelist“. Ta järeldas sellest, et „[oli] ilmne, et [vaidlusalused] avalikud vahendid (riigiabi) soodusta[sid] [menetlusse astuja tegevust], andes talle eelise, vabastades ta isiklikel eesmärkidel infrastruktuuri kasutamise eest tasu maksmisest, mida ta muidu oleks pidanud tegema“.

- 105 Mis lisaks puutub avalike vahendite kasutamise kriteeriumi, siis hageja meenutab oma kaebuses kõigepealt, et vastavalt kohtupraktikale ja komisjoni teatisele Euroopa Liidu riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes „[võib] ainuõiguste andmine riigivara kasutamiseks, ilma selleks läbipaistvat ja mittediskrimineerivat menetlust korraldamata [...] tähendada ilmselget riigi ressurssidest loobumist“. Seejärel täpsustas ta muu hulgas, et „mis tahes liiki sellise infrastruktuuri täielik või osaline rahastamine avalikest vahenditest, mis on mõeldud teatava ettevõtja isiklikel eesmärkidel kasutamiseks ning vastab tema huvidele ja vajadustele, ilma ühegi üldhuvi eesmärgita, vastab „avalike vahendite kasutamise“ kriteeriumile“.
- 106 Lõpuks rõhutas hageja, et tal ei olnud võimalik esitada veenvaid tõendeid väidetava riigiabi olemasolu ja ulatuse kohta, kuna tegemist oli kas ametiasutuse käsutuses oleva finantsteabega või konkurenti puudutavate isiklikku laadi majandusandmetega. Seega tegi ta komisjonile ettepaneku pöörduda teabenõudega Hispaania Kuningriigi poole, kasutades vajaduse korral tema käsutuses olevaid sunnivahendeid, et tagada toimiku optimaalne menetlemine.
- 107 Neid asjaolusid arvestades tuleb asuda seisukohale, et hageja märkis oma kaebuses ühemõtteliselt, et menetlusse astuja sai riigiabi seeläbi, et sisuliselt ei pidanud ta maksma Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil üksinda kasutamise eest vastutasu, mis vastaks selle kasutamise tegelikule majanduslikule väärtusele. Sellest järeldub, et vastupidi komisjoni väitele oli hageja oma kaebuses piisavalt täpselt määratlenud, miks ta leidis, et selle infrastruktuuri menetlusse astuja poolt kasutamise tingimused olid andnud viimasele riigi ressurssidest rahastava eelise.
- 108 Järelikult polnud komisjonil õigus, kui ta vaidlustatud otsuse punktis 45 leidis, et hageja oli kaebuses jätnud määratlemata riigi ressurssidest antud eelise, pelgalt selle põhjal, et ta ise ei olnud seadnud selle puhul kahtluse alla menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil kasutamise eest makstava sadamatasu määra.
- 109 Eespool punktis 107 toodud järeldusi arvestades ei oma tähtsust ka asjaolu, et hageja ei väitnud haldusmenetluses, et menetlusse astuja ei maksnud Kanaari saarestikus sadamate ainukasutajatele ette nähtud kasutustasu.
- 110 Neil asjaoludel pidi komisjon seega talle esitatud kaebust oma kohustusest lähtudes hoolikalt ja erapooletult analüüsima ning kontrollima asjakohaseid kriteeriumeid kasutades, kas menetlusse astuja oli saanud riigi ressurssidest antud eelise ETL artikli 107 lõike 1 tähenduses nende tingimuste tõttu, millistel ta alates 1990. aastate keskpaigast kasutas Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil. Kuid ilmneb, nagu hageja seda eespool punktis 92 toodud argumendis sisuliselt väitis, et komisjon ei ole kontrollinud, kas menetlusse astuja poolt makstud sadamatasu kattis sadamaameti kulud ja andis viimasele mõistliku kasumi.
- 111 Komisjon väidab siiski, et riigi ressurssidest antud eelise olemasolu tingimus ei ole käesoleval juhul täidetud ja kaebuse selle osa analüüsimine ei tekitanud mitte mingisuguseid tõsiseid raskusi. Ta väidab selle osas ühelt poolt, et menetlusse astuja oli ära maksnud kõik Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise eest nõutavad tasud, ja teiselt poolt, et sadamaamet oli vastavalt seaduse Kanaaride sadamate kohta artikli 41 lõikes 1 ette nähtud nõuetele need tasud välja arvutanud selliselt, et need katsid kulud ja amortisatsiooni ning andsid mõistliku kasumi. Mis puutub hageja kirjalikes seisukohtades rõhutatud asjaolu, et menetlusse astuja ei pidanud kasutustasu maksma, siis on see seletatav sellega, et teda ei saa mingil juhul pidada Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainukontsessioonäriks, vaid selle tavaliseks kasutajaks. Komisjon märgib veel sisuliselt, et pelk asjaolu, et hankemenetlust ei korraldatud, ei ole piisav järeldamiseks, et riigi ressurssidest oli antud eelis, eriti juhul, kui riik haldab avalikke ressursse või nappe riiklikke vahendeid, mis tähendab, et mitmele kasutajale samal ajal kasutusõiguse andmisel on füüsiline või ajaline limit.

- 112 Selles osas tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb üksnes neid eeliseid, mis on antud otse või kaudselt riigi ressurssidest või mis kujutavad endast riigile lisakohustust, pidada riigiabiks ETL artikli 107 lõike 1 tähenduses (12. detsembri 2014. aasta kohtuotsus, Banco Privado Português ja Massa Insolvente do Banco Privado Português vs. komisjon, T-487/11, EU:T:2014:1077, punkt 50; vt selle kohta ka 24. jaanuari 1978. aasta kohtuotsus, van Tiggele, 82/77, EU:C:1978:10, punktid 24 ja 25). Seetõttu ei saa riiklikku meedet, millega ei kaasne riigi ressursside otsesest või kaudset ülekandmist, lugeda riigiabiks EÜ artikli 107 lõike 1 tähenduses, isegi kui see täidab teised selles sättes esitatud tingimused (vt 12. detsembri 2006. aasta kohtuotsus, Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid ja Federación Catalana de Estaciones de Servicio vs. komisjon, T-95/03, EU:T:2006:385, punkt 104 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 113 Pealegi on komisjonil õigus kaebuse menetlemine esialgse uurimise tulemusel lõpetada, kui ta suudab kohe pärast seda, kui on kindlaks teinud, et üks ETL artikli 107 lõike 1 kohaldamise tingimustest ei ole täidetud, välistada, et vaidlusaluse meetme võiks kvalifitseerida riigiabiks (vt selle kohta 5. aprilli 2006. aasta kohtuotsus, Deutsche Bahn vs. komisjon, T-351/02, EU:T:2006:104, punkt 104).
- 114 Siiski esiteks ei piisa pelgast asjaolust, et riigivara saab selle iseloomulike tunnuste tõttu anda vaid piiratud arvu kasutajate või vaid üheainsa kasutaja valdusse, et välistada, et sellist kasutusvaldust võiks käsitleda kui riigi ressurssidest antud valikulist eelist, sealhulgas juhul, kui selle piirangu põhjuseks on ohutuse kaalutlused.
- 115 ETL artikli 107 lõike 1 eesmärk on hoida ära liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamine avaliku võimu poolt ükskõik missugusel kujul antavate eeliste tõttu, mis kahjustavad või ähvardavad kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist. Abi mõiste võib hõlmata mitte üksnes toetust positiivses tähenduses, nagu subsiidiumid, laenu või osalus ettevõtjate kapitalis, vaid ka mitmesuguses vormis sekkumisi, mis leevendavad äriühingu eelarvet tavaliselt koormavaid kohustusi ja mis seetõttu ei ole küll subsiidiumid selle sõna kitsas tähenduses, ent on siiski samalaadsed ja samasuguse mõjuga (vt 8. mai 2003. aasta kohtuotsus, Itaalia ja SIM 2 Multimedia vs. komisjon, C-328/99 ja C-399/00, EU:C:2003:252, punkt 35 ja seal viidatud kohtupraktika; 14. jaanuari 2015. aasta kohtuotsus, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 16. juuli 2015. aasta kohtuotsus, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 116 Nagu sai juba meenutatud eespool punktis 86, tuleneb ETL artikli 107 lõikest 1, et riigiabi mõiste on objektiivne mõiste, mis sõltub üksnes sellest, kas riiklik meede annab ühele või mitmele konkreetsele ettevõtjale eelise või mitte.
- 117 Selleks et hinnata, kas riiklik meede kujutab endast abi, tuleb eelkõige kindlaks teha, kas adressaadist ettevõtja saab majandusliku eelise, mida ta ei oleks saanud tavapärasel turutingimustel (11. juuli 1996. aasta kohtuotsus, SFEI jt, C-39/94, EU:C:1996:285, punkt 60, ja 29. aprilli 1999. aasta kohtuotsus, Hispaania vs. komisjon, C-342/96, EU:C:1999:210, punkt 41; vt ka 12. juuni 2014. aasta kohtuotsus, Sarc vs. komisjon, T-488/11, ei avaldata, EU:T:2014:497, punkt 90 ja seal viidatud kohtupraktika). Praeguseks väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib soodustingimustel kaupade või teenuste pakkumine niisiis kujutada endast riigiabi ETL artikli 107 lõike 1 tähenduses (vt 11. juuli 1996. aasta kohtuotsus, SFEI jt, C-39/94, EU:C:1996:285, punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika; 1. juuli 2010. aasta kohtuotsus, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni vs. komisjon, T-62/08, EU:T:2010:268, punkt 57 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 28. veebruari 2012. aasta kohtuotsus, Land Burgenland vs. komisjon, T-268/08 ja T-281/08, EU:T:2012:90, punkt 47 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 118 Turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja kriteeriumi kohaldamisel võrreldakse avaliku võimu kandja tegutsemist sarnase suurusega eraettevõtja tegevusega samasugustel asjaoludel. Kui riik ei tee tegelikult midagi muud kui käitub nii, nagu seda teeks tavapärasel turutingimustel tegutsev eraettevõtja (vt selle kohta 1. oktoobri 2015. aasta kohtuotsus, Electrabel ja Dunamenti Erõmü vs.

komisjon, C-357/14 P, EU:C:2015:642, punkt 144 ja seal viidatud kohtupraktika), siis riigi sekkumisest eelist ei teki, kuna kasusaaja oleks põhimõtteliselt võinud sama kasu saada ka turu tavapärasel toimimisel (vt 30. aprilli 2014. aasta kohtuotsus, *Erömú vs. komisjon*, T-468/08, ei avaldata, EU:T:2014:235, punkt 85 ja seal viidatud kohtupraktika; vt selle kohta ka 28. veebruari 2012. aasta kohtuotsus, *Land Burgenland vs. komisjon*, T-268/08 ja T-281/08, EU:T:2012:90, punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika).

- 119 Käesoleval juhul, nagu komisjon seda ka kohtuistungil vastuseks Üldkohtu küsimusele kinnitas, kujutab tegevus, millega sadamaamet Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri haldab ja annab selle sadamatasu eest ühe mereveoettevõtja kasutusse, endast küll „majandustegevust“ (vt analoogia alusel seoses lennujaama infrastruktuuride haldamisega 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsus, *Aéroports de Paris vs. komisjon*, T-128/98, EU:T:2000:290, punktid 121 ja 125, ja 24. märtsi 2011. aasta kohtuotsus, *Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt vs. komisjon*, T-443/08 ja T-455/08, EU:T:2011:117, punkt 93). Sellisel juhul tuleb komisjonil seega turumajanduses tegutseva, eraõigusliku investori kriteeriumi alusel kontrollida, kas sadamaameti tegevus andis menetlusse astujale eelise, mida ta tavapärastes turutingimustes ei oleks saanud (vt selle kohta 17. detsembri 2008. aasta kohtuotsus, *Ryanair vs. komisjon*, T-196/04, EU:T:2008:585, punkt 85).
- 120 Seda järeldust kinnitab ka komisjoni teatise riigiabi mõiste kohta ETL artikli 107 lõike 1 tähenduses punkt 225, mille kohaselt eeldatakse, et avalikku infrastruktuuri kasutavad ettevõtjad saavad riigiabina käsitatava eelise, välja arvatud juhul, kui selle infrastruktuuri kasutamise tingimused vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, mis tähendab juhul, kui infrastruktuur on nende kasutusse antud turutingimustel. Seda toetavad ka sama teatise punktid 226 ja 228, milles komisjon täpsustab ühelt poolt, et sellise eelise saamine on välistatud, kui infrastruktuuri kasutustasu on kindlaks määratud läbipaistava ja mittediskrimineeriva hankemenetluse tulemusel, ning teiselt poolt, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium võib selliste avatud infrastruktuuride rahastamisel, mis ei ole reserveeritud ühele või mitmele konkreetsele kasutajale, olla täidetud siis, kui kasutajad järk-järgult eelnevalt panustavad projekti või käitaja tasuvusse.
- 121 Teiseks, komisjoni rõhutatud asjaolu, et menetlusse astuja sai Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutada ilma kontsessioonilepinguta ning ilma kasutustasu maksmata, puudutab vaid õiguslikku vormi, millesse see kasutamine asetub, mitte aga küsimust sellest, kas kõnealuse kasutamise majanduslikud tingimused võimaldasid menetlusse astujal saada eelise, mida ta tavapärastel turutingimustel ei oleks saanud. Arvestades eespool punktides 116 ja 117 meenutatud põhimõtteid, ei saanud pelgalt see asjaolu välistada, et menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil kasutamise tingimused võisid anda talle riigi ressurssidest rahastatava eelise. Selles kontekstis ei ole Üldkohtul vaja võtta seisukohta hageja argumenti kohta, mille kohaselt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamine menetlusse astuja poolt ilma kontsessioonilepinguta ning seega ilma kasutustasu maksmata eirab seaduse Kanaaride sadamate kohta artiklit 43, kuna see küsimus jääb vaid siseriikliku õiguse kohaldamisalasse.
- 122 Samal põhjusel tuleb tagasi lükata menetlusse astuja argument, mille kohaselt sisuliselt andsid luba silduda Puerto de Las Nieveses, mis tal oli olnud juba kakskümmend aastat, ja selle sadama katkematu kasutamine kõnealuse aja jooksul talle subjektiivse õiguse, et sellised kasutustingimused jäävad kehtima. Isegi kui oletada, et selline subjektiivne õigus on kõnealuses olukorras siseriikliku õiguse alusel tekkinud, ei välista see õigus tõdemust, et need kasutustingimused andsid menetlusse astujale riigi ressurssidest rahastava eelise.
- 123 Kolmandaks, kõrvale tuleb jätta komisjoni argument, mille kohaselt tuleneb see, et menetlusse astujale ei ole riigi ressurssidest rahastavat eelist antud, asjaolust, et ta oli ära maksnud kõik Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise eest nõutavad tasud, et need tasud oli kõigis sadamaameti haldusalas olevates sadamates samad ning et need on seaduse Kanaaride sadamate kohta alusel välja arvatud selliselt, et katavad kulud ja amortisatsiooni ning annavad mõistliku kasumi.

- 124 Eespool punktides 117–119 meenutatud kohtupraktikast tuleneb nimelt, et käesoleva kohtuasja asjaoludel eeldas uurimine, kas menetlusse astujale on riigi ressurssidest antud eelis nende tingimuste tõttu, millistel tal lubati Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil kasutada, seda, et komisjon hindab konkreetselt, kas menetlusse astuja makstud sadamatasud, mis on samastatavad Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise eest võetavate tasudega, olid vähemalt võrdväärised hüvitisega, mida oleks tavapärares turutingimustes tegutsev eraettevõtja võinud sellise kasutusvaldusesse andmise eest saada (vt selle kohta 12. juuni 2014. aasta kohtuotsus, *Sarc vs. komisjon*, T-488/11, ei avaldata, EU:T:2014:497, punkt 91 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 125 Samas ei vabastanud komisjoni sellise konkreetse hindamise kohustusest ei asjaolu, et menetlusse astuja oli ära maksnud kõik Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise eest nõutavad tasud, ega ka vaidlustatud otsuse punktides 47 ja 62 rõhutatud asjaolu, et sadamaamet kehtestas samad ja samal viisil arvutatud sadamatasud kõigis tema haldusalas olevates sadamates.
- 126 Ka argument, mille komisjon rajab seaduse Kanaaride sadamate kohta artikli 41 lõikele 1, millest tuleneb, et Kanaaride sadamate kasutajatelt nõutavad tasud tuleb välja arvutada selliselt, et need katavad kulud ja amortisatsiooni ning annavad mõistliku kasumi, ei vabastanud komisjoni kohustusest viia läbi eespool punktis 124 nimetatud konkreetne kontroll, mis on ELTL artikli 108 sätete kohaselt tema vastutusest tulenev ülesanne. Nimelt ei ole selline Kanaaride sadamate kasutamise eest nõutavate tasude suurust käsitlev norm, mis on ette nähtud siseriiklikus õiguses, iseenesest piisav tõendamaks, et sadamaameti poolt menetlusse astujalt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil kasutamise eest nõutav tasu kattis vähemalt selle vastutasu, mille eraettevõtja oleks võinud tavapärares turutingimustel ühelt mereveoettevõtjalt samadel tingimustel infrastruktuuri kasutamise eest saada.
- 127 Seega ei ole tõendatud, et riigi ressurssidest antud eelise olemasolu tingimus ei olnud käesoleval juhul mingil juhul täidetud. Niisiis, kuna komisjon ei viinud läbi konkreetset analüüsi, millele on viidatud eespool punktides 117 ja 124, siis tuleb asuda seisukohale, et esialgses uurimismenetluses on kaebuse esimese ja kolmanda etteheite analüüsimisel oluline puudus. See puudus kujutab eespool punktis 50 viidatud kohtupraktika kohaselt endast tõendit selle kohta, et nendes etteheidetes välja toodud meetme analüüsimisel tekkis tõsiseid raskusi.
- 128 Vastupidi sellele, mida väidavad komisjon ja menetlusse astuja, ei tulene toimikust, et hagejale kehtisid Kanaari saarestiku ühes teises sadamas sarnased kasutustingimused kui need, mida kaebuses käsitletakse. Igal juhul, isegi kui oletada, et selline asjaolu on tõendatud, ei võimaldaks pelgalt see asjaolu ilma Tenerifet teiste Kanaari saarte sadamatega ühendavaid liine teenindavate mereveoettevõtjate faktilist ja õiguslikku olukorda uurimata asuda seisukohale, et menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise tingimused ei kujuta endast riigiabi.
- 129 Eespool punktis 127 toodud järeldust ei saa kahtluse alla seada ka komisjoni kirjalikes seisukohtades esitatud argument, mis tugineb 14. jaanuari 2015. aasta kohtuotsusele *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9) ja 4. juuli 2007. aasta kohtuotsusele *Bouygues ja Bouygues Télécom vs. komisjon* (T-475/04, EU:T:2007:196), ning kohtuistungil esitatud argument, mis tugineb 12. juuni 2014. aasta kohtuotsusele *Sarc vs. komisjon* (T-488/11, ei avaldata, EU:T:2014:497), mille kohaselt ei ole hankemenetluse korraldamine vajalik, et välistada abi olemasolu kõigil juhtudel, mil liikmesriik haldab avalikke ressursse.
- 130 Nimelt piisab, kui sellega seoses märkida, et eespool punktides 112–128 toodud kaalutlused ei rajane sugugi eeldusel, et menetlusse astujale antud eelise kvalifitseerimine ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses põhineb pelgalt asjaolul, et menetlusse astuja sai Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri üksinda kaubanduslikuks mereveoks kasutada, ilma et sadamaamet oleks korraldanud riigihanke. Eespool asuvate punktide 112–128 kohaselt kehtib käesoleva kohtuvaidluse suhtes hoopis

eespool punktis 86 viidatud kohtupraktika, mille kohaselt on riigiabi mõiste objektiivne mõiste, mis sõltub üksnes sellest, kas riiklik meede annab ühele või mitmele konkreetsele ettevõtjale eelise, mida on rahastatud riigi ressurssidest.

- 131 Samas tuleb täpsustada, et kuna Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuur anti menetlusse astuja kasutusse kaubandusliku mereveo eesmärgil 1990. aastate keskel ilma läbipaistvat ja mittediskrimineerivat hankemenetlust korraldamata, lihtsalt *prior in tempore, potior in jure* põhimõttel, siis seda enam oli vaja, et komisjon viiks käesoleval juhul läbi hindamise, millele on osundatud eespool punktis 124. Nimelt tuleneb sellest asjaolust, et kuni ajani, mil sadamaamet korraldas 2014. aastal hankemenetluse, ei olnud üksi konkurentsi loov menetlus võimaldanud tavapäraistes turutingimustes mõõta, kui suur väärtus on mereveoettevõtja jaoks õigusel kasutada Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil üksi, ja kui suur on rahaline vastutasu, mida sellistel tingimustel tegutsev ettevõtja võiks nimetatud infrastruktuuri kasutamiseks andmise eest saada.
- 132 Eespool punktis 127 toodud järeldust ei sea kahtluse alla ka vaidlustatud otsuses komisjoni poolt tõdetu, et Hispaania ametiasutus tegi vajalikud pingutused selleks, et mõistliku tähtaja jooksul tagada võimalus Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamiseks läbipaistvatel ja mittediskrimineerivatel alustel, alates ajast, mil hageja oli väljendanud oma soovi kiir-laevaga sadamas silduda (neljas väide).
- 133 Selles osas tuleb veel kord meenutada, et riigiabi mõiste on objektiivne mõiste, mis sõltub eelkõige sellest, kas riiklik meede annab ühele või mitmele konkreetsele ettevõtjale eelise või mitte (vt selle kohta eespool punktis 86 viidatud kohtupraktika).
- 134 Sellest tuleneb, et Hispaania ametiasutuse pingutused, millele komisjon viitab ja mis on vaidlustatud otsuse ülesehituses kesksel kohal, ei võimalda iseenesest välistada, et menetlusse astuja võis saada riigiabi nende objektiivsete tingimuste tõttu, millistel tal oli lubatud paljude aastate jooksul üksi Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil kasutada, ega järelikult võimalda komisjonil ka eitada tõsiste raskuste olemasolu kaebuse esimese ja kolmanda etteheite analüüsimisel.
- 135 Igal juhul väidab hageja õigesti, et vaidlustatud otsuse neljandas põhjenduses, millel rajaneb komisjoni järeldus, mille kohaselt ei tähendanud Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõiguslik kasutamine riigiabi andmist (vt eespool punkt 25), on tehtud kaks hindamisviga.
- 136 Esiteks, nagu komisjon oma kirjalikes seisukohtades möönab, tõdes ta vaidlustatud otsuse punktis 49 ekslikult, et ükski menetlusse astujaga konkureeriv ettevõtja ei olnud kuni ajani, mil hageja 3. juulil 2013 oma taotluse esitas, ametlikult huvi väljendanud Puerto de Las Nieveses kiir-laevadega opereerida.
- 137 Toimiku uurimisel selgub nimelt, et kolmanda mereveoettevõtja Trasméditerranéa poolt 2004. aastal esitatud kõnealuses sadamas sildumise taotlus puudutas kiir-laeva, mitte tavalaeva, nagu on märgitud vaidlustatud otsuse punktis 50. Nagu hageja õigesti rõhutab, on selle laeva tehnilised omadused, mille jaoks Trasméditerranéa seda luba taotles, kogupikkuse ja püsikiiruse osas väga lähedased kiir-laevade omadustele, millega menetlusse astuja Puerto de Las Nieveses opereerib.
- 138 Sellest järeldub, et Trasméditerranéa poolt 2004. aastal taotluse esitamisest möödus ligikaudu kümme aastat, enne kui sadamaamet 2014. aasta juulis hankemenetluse korraldas. Neil asjaoludel ja ilma et see seaks kahtluse alla eespool punktides 128, 133 ja 134 tõdetut, ei olnud komisjonil õigus, kui ta vaidlustatud otsuse punktis 58 sisuliselt leidis, et sadamaamet oli mõistliku aja jooksul võtnud vajalikud meetmed tagamaks, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuur oleks ettevõtjaid diskrimineerimata kasutamiseks avatud.

- 139 Seda asjaolude hindamisel tehtud viga ei sea sugugi kahtluse alla komisjoni vasturepliigis esitatud argument, mille kohaselt puudutas vaidlustatud otsuses tehtud analüüs vaid neid meetmeid, mille Hispaania ametiasutus pärast seda, kui hageja oli esitanud sildumistaotluse, 2013. aasta jooksul võttis, ning seega ei puudutanud see küsimust, kas 2004. aastal esitatud taotluse tagasilükkamine tähendas seda, et sellel ajavahemikul ei olnud Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuur ettevõtjatele diskrimineerimata kasutamiseks avatud. Selles osas piisab, kui märkida, et vaidlustatud otsuse punktist 50 selgub ühemõtteliselt, et käsitletava olukorra analüüs, mille komisjon enne 3. juulit 2013 tegi, rajanes vales eeldusel, et Trasmediterránea poolt 2004. aastal esitatud sildumistaotlus puudutas tavalaeva.
- 140 Teiseks tuleb tõdeda, et komisjoni poolt 27. veebruari 2015. aasta peatamismäärusele vaidlustatud otsuses antud hinnang on samuti väär.
- 141 Selle kohta tuleb nentida, et vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal takistas 27. veebruari 2015. aasta peatamismäärus sadamaametil sõlmida teenindusaegade esimese osa suhtes lepingut menetlusse astujaga ja teise osa suhtes hagejaga. Kuigi see peatamine oli ajutine, oli selle toimeks säilitada tingimused, millistel menetlusse astuja kasutas Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri üksi, võttes sellega hagejalt tema taotletud võimaluse seda kaubandusliku mereveo eesmärgil kasutada. Seega säilitas see peatamine infrastruktuuri kasutamise tingimused, millele hageja oli oma kaebuses viidanud.
- 142 Teiselt poolt – nagu hageja õigesti märgib – ei hoidnud selle peatamise ajutisus sugugi ära seda, et liikmesriigi kohtud lõpuks sadamaameti korraldatud hanke tulemuse tühistasid. Selline võimalus oli seda enam hüpoteetiline, et nagu seda kinnitab 27. veebruari 2015. aasta peatamismääruses esitatud põhjendus, eeldati selle peatamisega ilmselt, et liikmesriigi kohus tunnustab menetlusse astuja poolt kõnealuse hankemenetluse peale esitatud hagi hea õiguse hõngu (*fumus boni juris*).
- 143 Neil asjaoludel ja sõltumata võimalusest, et kõnealused meetmed võidakse kvalifitseerida riigiabiiks, ei olnud komisjonil alust tugineda 27. veebruari 2015. aasta peatamismääruse „ajutisele laadile“ – nagu ta seda vaidlustatud otsuse punktis 61 tegi – järeldamiseks sisuliselt, et sellest menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise tingimuste suhtes tulenev *status quo* ei seadnud kahtluse alla sadamaameti poolt selleks tehtavaid pingutusi, et nimetatud infrastruktuur oleks ettevõtjaid diskrimineerimata kasutamiseks avatud. Vastupidi, see asjaolu on täiendav tõend tõsistest raskustest, mis tekkisid nende tingimuste analüüsimisel ELTL artikli 107 lõikes 1 sätestatud keelu seisukohast.
- 144 Seda järeldust ei sea kahtluse alla ka komisjoni argument, mille kohaselt sisuliselt oleks hagejal mõistlik esitada tulevikus uus kaebus sõltuvalt selle hagi sisulisest tulemusest, mille menetlusse astuja Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife'le (Kanaari saarte Santa Cruz de Tenerife kõrgeim kohus, halduskollegiumi 1. osakond, Hispaania) esitas. Siinkohal piisab, kui märkida, et mis tahes tulemus sellel ka ei oleks, ei mõjutaks see kuidagi eespool punktis 141 tehtud järeldust, et vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal oli 27. veebruari 2015. aasta peatamismääruse toimeks säilitada menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise tingimused, mida kaebuse esimeses ja kolmandas etteheites kritiseeriti.
- 145 Eeltoodud kaalutlusi arvestades ja ilma et oleks vaja võtta seisukoht hageja muude argumentide kohta, millega ta vaidlustab selle, kuidas komisjon oli uurinud menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõigusliku kasutamise tingimusi, saab teha järelduse, et kuna komisjon ei hinnanud konkreetselt küsimust, kas menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil ainuõigusliku kasutamise eest makstav tasu vastas hüvitisele, mida eraõiguslik investor oleks võinud sellise kasutusse andmise eest tavapärasel turutingimustel saada, ning kuna esialgse uurimismenetluse kestus oli eriti pikk, millele lisandus 27. veebruari 2015. aasta peatamismäärusest tingitud takistus realiseerida sadamaameti poolt

2014. aastal korraldatud hankemenetluse tulemus, siis need asjaolud kujutavad endast tõendeid selle kohta, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõigusliku kasutamise uurimisel ELTL artikli 107 lõikes 1 sätestatud keelu seisukohast olid tekkinud tõsised raskused.

- 146 Eespool punktides 46 ja 47 meenutatud kohtupraktikast tuleneb, et seistes tõsiste raskustega silmitsi, oli komisjonil kohustus algatada ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametlik uurimismenetlus, et hinnata, kas menetlusse astuja oli sellest ainuõiguslikust kasutamisest tulenevalt saanud riigiabi.
- 147 Sellest järeldub, et hagiavalduse ainsa väitega tuleb nõustuda osas, milles sellega kritiseeritakse vaidlustatud otsuse seda osa, milles komisjon järeldas ilma ametlikku uurimismenetlust algatamata, et menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõigusliku kasutamise tingimuste näol, millele hageja oma kaebuse esimeses ja kolmandas etteheites viitas, ei olnud menetlusse astujale antud mingisugust riigiabi. Seega tuleb vaidlustatud otsus selles osas tühistada.

Komisjoni poolt selle uurimine, kuidas menetlusse astujalt võeti Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise eest tasu T 9 (kaebuses esitatud teine etteheide)

- 148 Hageja väidab, et komisjonil ei olnud õigus, kui ta jättis tuvastamata, et menetlusse astuja oli saanud riigiabi üle 20 aasta jooksul tänu sellele, et ta oli osaliselt vabastatud tasu T 9 maksmisest, mille tõttu kahanesid avalikud ressursid.
- 149 Hageja kinnitab kõigepealt, et tasu T 9 arvutamise aluseks on kehtivate õigusnormide kohaselt kogu sadama ala, mida menetlusse astuja ainuõiguslikult kasutas, mitte aga ainult see maa-ala, mida ta sildumisel oma rampidega kasutas. Menetlusse astuja kasutas nimelt ainuõiguslikult kogu Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri, mis on avalik ala, mis oli tarastatud ja millele pääsu kontrollisid menetlusse astuja töötajad. Hageja täpsustab sellega seoses, et kuna sadamat puudutavad õigusnormid on kogu Hispaania territooriumil sarnased, siis ei võinud komisjon riigiabi olemasolu sisuliselt välistades piirduda tõdemusega, et tasu T 9 oli võetud samamoodi kõigis Kanaaride sadamates. Igal juhul on Puerto de Las Nievese olukord eriline, kuna tegemist on Kanaari saarestiku ainsa sadamaga, mida kasutab ainuõiguslikult üks mereveoettevõtja ilma kontsessioonilepinguta ja seega ilma tasu maksmata, ning menetlusse astuja on pealegi ainus ettevõtja selles saarestikus, kes on paigaldanud üle kogu manööverdamisala ulatuvad püsirambid, mis on ette nähtud ainult tema laevade teenindamiseks. See olukord erineb näiteks märkimisväärselt olukorrast Morro Jable (Hispaania) sadamas, kus opereerib hageja ja millele komisjon käesoleva hagi raames viitab.
- 150 Teise võimalusena vaidlustab hageja Hispaania ametiasutuse poolt haldusmenetluse käigus esitatud selgitused, mille komisjon on heaks kiitnud ja mille kohaselt on rampidega kaetud ala suhtes juba kehtestatud tasud T 2, T 3 ja T 4 ning mistõttu ei tuleks neid enam tasu T 9 arvutamisel arvesse võtta. Ühelt poolt kehtib tasu T 2 ainult sildumisala suhtes, mis ei hõlma manööverdamisala ega muid teenindusalasid, millel menetlusse astuja rambid asuvad. Teiselt poolt on võimalik, et menetlusse astuja rambid katavad ühe osa manööverdamisalast või teenindusalast, mille suhtes ei kehti tasud T 3 ja T 4, mida kohaldatakse sadama ja basseini vete, maapealsete juurdepääsude, sõiduteede, sadamarajatiste ja -ehitiste kasutamise ning politseiteenuste suhtes. Hageja lisab oma märkustes menetlusse astuja seisukohtade kohta, et tasud T 2, T 3 ja T 4 tuleb maksta ainult selle aja eest, mil laev siseneb sadamasse, ja aja eest, mil reisijad laevalt lahkuvad või kaupa lossitakse, samas kui tasu T 9 kehtib sadamaala kasutada andmise suhtes kogu selle aja eest, mida asjaomane operaator soovib.
- 151 Komisjon vaidleb apellandi argumentidele vastu. Esiteks väidab ta, et menetlusse astuja tõesti maksis tasu T 9 kogu tema ainukasutuses oleva ala eest ning tasud T 2, T 3 ja T 4 sildumisala juurde viiva sissesõidutee ja akvatooriumi kasutamise eest. Teiseks märgib ta, et hageja ise kasutas Morro Jable sadamat ainuõiguslikult enam kui viieteistkümne aasta jooksul, ilma et ta sealjuures oleks tasu T 9 maksnud kogu sadama territooriumi pealt, vaid ainult teatavate ruumide kasutamise eest, nagu bürood, laod või muud ehitised, kus oli vaja ala kasutada privaatsetes tingimustes. Kolmandaks rõhutab

komisjon, keda menetlusse astuja sisuliselt toetab, et hageja ei ole vaidlustanud vaidlustatud otsuses toodud järeldust, mille kohaselt kehtestati tasu T 9 menetlusse astuja suhtes nõuetekohaselt, välistades sadama selle ala kasutamise, mis oli mõeldud sildumisrampide kasutamiseks menetlusse astuja poolt. Mis tahes muu järeldus tekitaks märkimisväärse kattumise selle tasu ja muude sadamatasude vahel, luues topelttasu võtmise, kuna ka Hispaania ametiasutus kinnitas haldusmenetluse käigus, et tasude T 2, T 3, T4 ja T 9 arvutamise meetod ei toonud kaasa mingisugust avalikest ressursidest loobumist. Menetlusse astuja lisab selle kohta, et juba tasu T 9 nimetus („ladustamisteenus ja rajatiste või hoonete kasutamisteenused“) iseenesest kujutab endast tõendit selle kohta, et selle ala suhtes, mida ta rampidega kasutab, see tasu ei kehti, kuna see ala jääb mõistete „sildumiseks vajalikud sadamaehitised“, „sadama ja basseinide veed“ ja „sadama ja basseinide veed, sadamakaid, pontoonid ning manööverdusalad“ alla, mis seadusandlikus dekreedis nr 1/1994 esitatud kirjelduse kohaselt on aluseks tasudele T 2, T 3 ja T 4. Viimaseks meenutab komisjon vaidlustatud otsuses tõdetut, et vaidlust pole selles, et tasu T 9 oli arvutatud samal viisil kõigis sadamaameti haldusalas olevates sadamates, sealhulgas nendes, mida kasutas vaid üks operaator. Kogu olemasolevat teavet arvestades kinnitab komisjon, et tal oli õigus sellest tõdemusest järeldada, et menetlusse astuja ei olnud teiste mereveoettevõtjatega võrreldes saanud mingit eelist, ja seega leida, et polnud ühtegi tõsist raskust, mille tõttu oleks selles osas olnud vaja algatada ametlik uurimismenetlus.

- 152 Kõigepealt tuleb rõhutada, et hageja ei sea kahtluse alla vaidlustatud otsuse punktis 63 toodud järeldust, mille kohaselt maksis menetlusse astuja vähemalt alates 2005. aastast kõik tasud, mida sadamaamet temalt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kaubandusliku mereveo eesmärgil kasutamise eest nõudis.
- 153 Lisaks tuleb meenutada, et kaebuse teine etteheide puudutas nii tasu T 2 kui ka tasu T 9 ning et neid tasusid analüüsiti vaidlustatud otsuse eraldi osas, punktides 63–70 (vt eespool punktid 32 ja 34). Käesoleva hagi raames vaidlustab kaebaja aga vaidlustatud otsuse selle osa vaid tasu T 9 puudutavas küsimuses.
- 154 Oma kaebuse teises etteheites väitis hageja muu hulgas, et menetlusse astuja oli mitme aasta jooksul tasu T 9 maksmisest osaliselt vabastatud. Nii väitis ta sisuliselt, et menetlusse astujalt oleks seadusandliku dekreeidi nr 1/1994 artikli 115 *bis* kohaselt tulnud nõuda selle tasu maksmist mitte ainult selle ala eest, mida ta oma rampidega kasutas, vaid ka peaaegu kogu Puerto de Las Nievese territooriumi ainuõigusliku kasutamise eest.
- 155 Erinevalt esimesest ja kolmandast etteheitest, mis puudutasid ELTL artikli 107 lõike 1 rikkumist, ei puudutanud kaebuse see osa seega menetlusse astuja saadud eelist, mis sellisena põhines Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise majanduslikul väärtusel, vaid seadis konkreetselt kahtluse alla eelkõige eelise, mida menetlusse astuja oli saanud selle tõttu, et ta oli osaliselt vabastatud tasu T 9 maksmisest, kuigi Hispaania kehtiva õiguse kohaselt oleks temalt tulnud seda tasu nõuda. Vaidlustatud otsuse punktis 66 lükkas komisjon – olles sisuliselt meenutanud, et tal ei tulnud hinnata seda, kuidas sadamatasusid kohaldati ja millistel alustel – selle argumentatsiooni tagasi põhjendusega, et Hispaania ametiasutuse antud selgitustest ilmnes, et tasu T 9 võttis sadamaamet samal viisil kõigis tema haldusalas olevates sadamates. Seega ei võimaldanud esialgne uurimine komisjoni sõnul tuvastada mingisugust menetlusse astujale antud valikulist eelist, mis oleks väidetavalt tulenenud selle tasu maksmisest osalisest vabastamisest.
- 156 Selles osas tuleb meenutada, et siseriikliku meetme ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses „riigiabiks“ kvalifitseerimine eeldab, et täidetud on kõik järgmised tingimused. Esiteks peab esinema riigipoolne sekkumine või sekkumine riigi ressursside abil. Teiseks peab see sekkumine potentsiaalselt kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust. Kolmandaks peab sekkumine andma soodustatud isikule valikulist eelist. Neljandaks peab see kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi (vt 21. detsembri 2016. aasta kohtuotsus, komisjon *vs.* World Duty Free Group SA jt C-20/15 P ja C-21/15 P, EU:C:2016:981, punkt 53 ja seal viidatud kohtupraktika).

- 157 Mis puutub eelise valikulisuse tingimusse, mis on ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses mõiste „riigiabi“ oluline osa, siis tuleneb väljakujunenud praktikast, et selle tingimuse hindamiseks tuleb kindlaks teha, kas konkreetset õiguslikku raamistikku arvestades on siseriiklik meede selline, et see soodustab „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist“ võrreldes teiste ettevõtjatega, kes on asjaomase abikava eesmärki arvestades sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras ning keda koheldakse erineval viisil, mida võib sisuliselt pidada diskrimineerivaks (vt 21. detsembri 2016. aasta kohtuotsus, komisjon vs. World Duty Free Group SA jt, C-20/15 P ja C-21/15 P, EU:C:2016:981, punkt 54 ja seal viidatud kohtupraktika; vt selle kohta ka 14. jaanuari 2015. aasta kohtuotsus, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, punkt 55 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 158 Mis puutub täpsemalt rahalist soodustust andvatesse siseriiklikesse meetmetesse, siis tuleb märkida, et sedalaadi meede, mis ei too küll kaasa riigi ressursside üleandmist, kuid mis asetab soodustuse saajad soodsamasse olukorda, võib anda soodustuse saajatele valikulise eelise ning kujutab seega endast seega riigiabi ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses. Seevastu rahaline soodustus, mis tuleneb üldmeetmest, mida kohaldatakse vahet tegemata kõikide ettevõtjate suhtes, ei kujuta endast riigiabi selle sätte tähenduses (vt 21. detsembri 2016. aasta kohtuotsus, komisjon vs. World Duty Free Group SA jt, C-20/15 P ja C-21/15 P, EU:C:2016:981, punkt 56 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 159 Käesolevas asjas seisneb vaidlusalune meede hageja sõnul selles, et menetlusse astuja on tasu T 9 maksimisest osaliselt ja individuaalselt vabastatud, kuna sadamaamet ei ole ühelgi ajahetkel alates sellest, mil menetlusse astuja kasutab Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri, nõudnud temalt tasu T 9 nii, et arvesse oleks võetud selle infrastruktuuri kogu pindala ligikaudu täies ulatuses.
- 160 Siiski ei võimalda ükski hageja esitatud argumentidest seada kahtluse alla vaidlustatud otsuses komisjoni poolt tehtud järeldust, mille kohaselt sisuliselt ei esitanud hageja ühtegi veenvat tõendit selle kohta, et menetlusse astujalt nõutava tasu T 9 arvutamise meetod on andnud talle mis tahes valikulise eelise eespool punktis 157 meenutatud kohtupraktika tähenduses.
- 161 Kõigepealt väidab hageja, et kuna sadamat puudutavad õigusnormid on kogu Hispaania territooriumil sarnased, siis oleks tulnud võrdluses aluseks võtta riigi territooriumi üldine ulatus, mitte vaid Kanaari saarte territooriumi ulatus. Selles osas piisab, kui märkida, et selle argumendiga ei esita hageja ühtegi konkreetset tõendit selle kohta, et menetlusse astujalt nõutava tasu T 9 arvutamise meetod on andnud talle eelise teiste mereveoettevõtjatega võrreldes, kellelt võetakse sama tasu ja kes on menetlusse astujaga võrreldes sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras.
- 162 Nõustuda ei saa argumendiga, mis põhineb asjaolul, et menetlusse astuja on ainus Kanaari saarte mereveoettevõtja, kelle rambid on kinnitatud maa külge ja ulatuvad üle kogu manööverdamisala ning kes opereerib sadamas ainuõiguslikult, ilma selleks kontsessiooni omamata, ning mille kohaselt on tasu T 9 maksimisest vabastamine põhjendatud vaid juhul, kui kontsessioonärist mereveoettevõtja maksab kasutustasu.
- 163 Siinkohal tuleb tõdeda, et lisaks sellele, et seda argumenti ei toeta ükski tõend, on selle argumenti aluseks menetlusse astuja olukorra võrdlus Puerto de Las Nieveses selliste mereveoettevõtjatega võrreldes, kes on sellises faktilises ja õiguslikus olukorras, mis tasu T 9 seisukohalt ei ole tema olukorraga sarnane. Seega ei saa selle argumendiga, eespool punktis 157 meenutatud kohtupraktika kohaselt, tõendada, et menetlusse astujalt nõutava tasu T 9 arvutamise meetod on andnud talle valikulise eelise teiste ettevõtjatega võrreldes, kes on temaga sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras.
- 164 Samal põhjusel tuleb tagasi lükata ühelt poolt ka see hageja argument, mis puudutab asjaolu, et teistes sadamaameti haldusalas asuvates Kanaari saarte sadamates opereerivate mereveoettevõtjate olukord ei ole sarnane menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise olukorraga, kuna need ettevõtjad tegutsevad konkurentsi tingimustes ja jagavad avalike infrastruktuuride kasutamist, nagu teisaldatavad rambid, teiste ettevõtjatega, ning teiselt poolt

lisaargument, mida meenutati eespool punktis 150 ja millega hageja vaidlustab asjaolu, et seda rampidega kaetud ala kasutamist, mille suhtes on juba kehtestatud tasud T 2, T 3 ja T 4, ei tuleks seega enam tasu T 9 arvutamisel arvesse võtta.

- 165 Neil asjaoludel ei ole hageja – kelle ülesandeks on tõendada tõsiste raskuste olemasolu (vt eespool punkt 51) – seega esitanud veenvaid tõendeid selle kohta, et kaebuses, mis käsitleb ELTL artikli 107 lõike 1 rikkumist, esitatud teise etteheite analüüsimine tekitas tõsiseid raskusi, mille tõttu oleks komisjonil tulnud algatada ametlik uurimismenetlus.
- 166 Järelikult tuleb hagi põhjendamatus tõttu rahuldamata jätta osas, milles paluti tühistada vaidlustatud otsuse osa, mis on eraldatav eespool punktides 80–147 analüüsitud osast ning milles komisjon järeldas ilma ametlikku uurimismenetlust algatamata sisuliselt, et sadamaameti poolt menetlusse astujat puudutava tasu T 9 arvutamine ei olnud sellisena tähendanud temale riigiabi andmist, ja lükkas sel põhjusel hageja kaebuse teise etteheite tagasi.

Järeldus hagi kohta tervikuna

- 167 Kõike eeltoodut arvestades tuleb hagi rahuldada osas, milles palutakse tühistada hagiga vaidlustatud otsuse see osa, milles komisjon järeldas ilma ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametlikku uurimismenetlust algatamata, et menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nieveses sadama infrastruktuuri ainuõigusliku kasutamise tingimuste näol, millele hageja oma kaebuse esimeses ja kolmandas etteheites viitas, ei olnud menetlusse astujale antud mingisugust riigiabi. Ülejäänud osas tuleb jätta hagi rahuldamata.

Kohtukulud

- 168 Vastavalt kodukorra artikli 134 lõikele 3 võib Üldkohus kohtukulud jagada või jätta kummagi poole kohtukulud tema enda kanda, kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole, osa teise poole kasuks. Kuna hagi rahuldati osaliselt, otsustab Üldkohus asjaolusid õiglaselt hinnates jätta hageja kanda üks neljandik tema enese kohtukuludest, ülejäänud osa tema kohtukuludest mõista välja komisjonilt ning komisjoni ja menetlusse astuja kohtukulud jätta nende enda kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (üheksas koda)

otsustab:

- 1. Tühistada komisjoni 8. detsembri 2015. aasta otsus C(2015) 8655 final riigiabi SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) kohta – Hispaania – Fred Olsen osas, milles pärast esialgset uurimismenetlust leiti, et Fred Olsen, SA, poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõiguslik kasutamine ei olnud tähendanud talle riigiabi andmist.**
- 2. Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.**
- 3. Jätta Naviera Armas, SA, kanda üks neljandik tema kohtukuludest ja mõista ülejäänud osa tema kohtukuludest välja Euroopa Komisjonilt.**
- 4. Jätta komisjoni ja Fred Olseni kohtukulud nende endi kanda.**

Gervasoni

Madise

da Silva Passos

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 15. märtsil 2018 Luxembourgis.

Allkirjad

Sisukord

Vaidluse taust	2
Kaubanduslik merevedu Puerto de Las Nievesest (Gran Canaria)	2
Haldusmenetlus ja olukorra hindamine selles menetluses	3
Vaidlustatud otsus	4
Menetlus ja poolte nõuded	6
Õiguslik käsitlus	6
Sissejuhatavad kaalutlused	6
Argumendid esialgse uurimismenetluse kohta	8
Argumendid, mis puudutavad vaidlustatud otsuse sisu	11
Sissejuhatavad märkused	11
Menetlusse astuja poolt Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ainuõigusliku kasutamise tingimuste (kaebuses esitatud esimene ja kolmas etteheide) analüüs	12
– Esimese põhjenduse vastu suunatud etteheited, milles viidatakse 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsusele Aéroports de Paris vs. komisjon (T-128/98)	12
– Teise põhjenduse vastu suunatud etteheited, milles viidatakse asjaolule, et Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri ei olnud esialgu planeeritud ega arendatud konkreetselt menetlusse astuja ega ühegi teise mereveoettevõtja jaoks	13
– Kolmanda ja neljanda põhjenduse vastu suunatud etteheited, mis puudutavad hageja argumentatsiooni ulatust kaebuses ja avalikest vahenditest rahastatud sadama infrastruktuuri kasutajale riigiabi andmise kindlakstegemise kriteeriume	14
Komisjoni poolt selle uurimine, kuidas menetlusse astujalt võeti Puerto de Las Nievese sadama infrastruktuuri kasutamise eest tasu T 9 (kaebuses esitatud teine etteheide)	23
Järeldus hagi kohta tervikuna	26
Kohtukulud	26