



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

17. november 2022*

Apellatsioonkaebus – Riigiabi – ETL artikli 107 lõige 1 – Euroopa Komisjoni otsus, mis puudutab Sardiinia lennujaamadele antavat hüvitist avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest – Itaalia Vabariigi poolt lennujaamakäitajate vahendusel lennuettevõtjatele antud ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu riigiabi olemasolu – Mõiste „riigiabi“ – Eelise olemasolu tõendamine – Eelise suuruse kindlaksmääramine – Turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõte – Kohaldatavus ja kohaldamine – Kauba või teenuste eraõigusliku omandaja kriteerium – Tingimused – Tõendamiskoormis

Liidetud kohtuasjades C-331/20 P ja C-343/20 P,

mille ese on 22. ja 23. juulil 2020 Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 56 alusel esitatud kaks apellatsioonkaebust,

Volotea SA, asukoht Barcelona (Hispaania), esindajad: *avvocato* M. Carpagnano ja *Rechtsanwalt* M. Nordmann,

apellant kohtuasjas C-331/20 P,

easyJet Airline Co. Ltd, asukoht Luton (Ühendkuningriik), esindajad: *abogados* A. Manzaneque Valverde ja J. Rivas Andrés,

apellant kohtuasjas C-343/20 P,

teine menetlusosaline:

Euroopa Komisjon, esindajad: D. Grespan, S. Noë, L. Armati ja D. Recchia,

kostja esimeses kohtuastmes,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja president A. Prechal, kohtunikud M. L. Arastey Sahún, F. Biltgen, N. Wahl ja J. Passer (ettekandja),

kohtujurist: T. Čapeta,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

arvestades kirjalikku menetlust,

olles 7. aprilli 2022. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Volotea SA ja easyJet Airline Co. Ltd (edaspidi „easyJet“) paluvad oma apellatsioonkaebustes tühistada Euroopa Liidu Üldkohtu 13. mai 2020. aasta otsus Volotea vs. komisjon (T-607/17, edaspidi „kohtuotsus T-607/17“, EU:T:2020:180) ja 13. mai 2020. aasta otsus easyJet Airline vs. komisjon (T-8/18, edaspidi „kohtuotsus T-8/18“, EU:T:2020:182) (edaspidi koos „vaidlustatud kohtuotsused“), millega Üldkohus jättis rahuldamata Volotea ja easyJeti hagid nõudega tühistada Euroopa Komisjoni 29. juuli 2016. aasta otsus (EL) 2017/1861, milles käsitletakse riigiabi SA 33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itaalia – Sardiinia lennujaamadele antav hüvitis avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest (üldist majandushuvi pakkuv teenus) (ELT 2017, L 268, lk 1, edaspidi „vaidlusalune otsus“).

Vaidluse taust

- 2 Vaidluste tausta, nagu see on esitatud vaidlustatud kohtuotsustes ja vaidlusaluses otsuses, võib käesoleva kohtuotsuse jaoks kokku võtta järgmiselt.

Vaidlusalused meetmed

- 3 Sardiinia saarel (Itaalia) oli 2010. aastal viis lennujaama, sealhulgas Cagliari-Elmase (Itaalia) ja Olbia (Itaalia) lennujaam.
- 4 Cagliari-Elmase lennujaama käitab äriühing So.G.Aer SpA (edaspidi „Sogaer“), mille kapitalis kuulus üle 90% suurune osalus ajavahemikul 2010–2013 (edaspidi „ajavahemik 2010–2013“) Cagliari kaubanduskojale, kes on avalik-õiguslik üksus, mis ei allu Regione autonoma della Sardegna (Sardiinia autonoomne piirkond, Itaalia) (edaspidi „autonoomne piirkond“) kontrollile. Olbia lennujaama käitas samal ajavahemikul äriühing Geasar SpA, mille kapitalis kuulus ligikaudu 80% suurune osalus eraõiguslikule äriühingule Meridiana SpA.

Seadus nr 10/2010

- 5 Autonoomne piirkond võttis 13. aprillil 2010 vastu piirkonna seaduse nr 10 „Meetmed lennutranspordi arendamiseks“ (legge regionale n. 10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo) (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna* nr 12, 16.4.2010; edaspidi „seadus nr 10/2010“), mille artiklis 3 on sätestatud:

„1. Vastavalt komisjoni [9. detsembri 2005. aasta] teatisele 2005/C 312/01 „Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtete riikliku stardiabi kohta“ [ELT 2005, C 312, lk 1] on saare lennujaamade rahastamiseks, mille eesmärk on tugevdada ja arendada lennutransporti kui üldist majandushuvi pakkuvat teenust, kaasa arvatud

lennuühenduste hooajalisuse vähendamise läbi, lubatud kulud summas 19 700 000 [eurot] 2010. aasta kohta ja 24 500 000 [eurot] iga aasta kohta ajavahemikus 2011–2013.

2. Transpordipakkumise kriteeriumid, laad ja kestus ning juhised lennujaama käitavate äriühingute koostatavate tegevuskavade väljatöötamiseks, [...] määratakse kindlaks autonoomse piirkonna valitsuse otsusega [...].

3. Lõikes 2 osutatud otsust ja tegevuskavasid, sh neid, mille lennujaamu haldavad äriühingud on käesoleva seaduse jõustumise ajaks juba kindlaks määranud, koos vastavate aktide ja lepingutega rahastatakse juhul, kui need on koostatud vastavalt transpordipakkumise kriteeriumidele, laadile, kestusele ning lõikes 2 silmas peetud juhistele ning need on eelnevalt esitatud pädevale komisjonile siduva arvamuse saamiseks.“

Seaduse nr 10/2010 artikli 3 rakendusaktid

- 6 Autonoomse piirkonna valitsus võttis vastu mitu akti, mille eesmärk oli rakendada seaduse nr 10/2010 artiklis 3 ette nähtud meetmeid, muu hulgas 29. juuli 2010. aasta autonoomse piirkonna valitsuse otsus nr 29/36 (deliberazione della Giunta regionale n. 29/36), 6. detsembri 2010. aasta autonoomse piirkonna valitsuse otsus nr 43/37 (deliberazione della Giunta regionale n. 43/37) (edaspidi „otsus nr 43/37“) ja 23. detsembri 2011. aasta autonoomse piirkonna valitsuse otsus nr 52/117 (deliberazione della Giunta regionale n. 52/117) (edaspidi „otsus nr 52/117“) (edaspidi koos seaduse nr 10/2010 artikliga 3 „vaidlusalused meetmed“).
- 7 Nendes rakendusaktides määrati kindlaks kolme liiki meetmed, mida autonoomne piirkond võis lennujaamakäitajatel ajavahemikus 2010–2013 rahastada, st:
 - lennuliikluse suurendamine lennuettevõtjate poolt (1. meede), kusjuures see tegevus on määratletud kui äristrateegiate kehtestamine ja õhustransporditeenuste pakkumine, mille eesmärk on turismivoogude hooajalisuse vähendamine, lennuühenduste arvu suurendamine, lendude sageduse suurendamine ning reisijate teenindamise ja transpordivõimsuse suurendamine;
 - Sardiinia [saare] reklaamimine turismisihtkohana lennuettevõtjate poolt (2. meede), kusjuures selle tegevuse määratlus hõlmab turundus- ja reklaamiteenuste osutamist, mille eesmärk on suurendada reisijate arvu ja edendada saare lennujaamade teeninduspiirkonda;
 - täiendav reklaamitegevus, mille lennujaamakäitajad teevad [autonoomse piirkonna] nimel ülesandeks muudele teenuseosutajatele kui lennuettevõtjad (3. meede).
- 8 Lisaks on käesoleva kohtuotsuse punktis 6 mainitud autonoomse piirkonna valitsuse otsuses nr 29/36 muu hulgas täpsustatud, et seaduse nr 10/2010 artiklis 3 ette nähtud meetmete üldised eesmärgid on Sardiinia saare majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse tugevdamine ning kohaliku majanduse, turismi ja kultuuri arendamine. Need üldised eesmärgid tuli omakorda saavutada ja konkretiseerida vahe-eesmärkidega, mis seisnevad saare eri lennujaamadest väljuva ja sinna suunduva lennutranspordi arendamises ja tugevdamises, eelkõige suurendades lendude sagedust ja mahtu keskhoajal ja talvehooajal ning avades uusi lennuliine.
- 9 Lõpuks määrati selles otsuses kindlaks nende transporditeenuste kriteeriumid, laad ja kestus, mida võis ajavahemikus 2010–2013 rahastada, ning selliseid tegevuskavasid käsitlevad suunised, mille väljatöötamisest saare eri lennujaamu käitavate avalik-õiguslike või eraõiguslike üksuste (edaspidi

„lennujaamakäitajad“) poolt ja seejärel autonoomse piirkonna poolt heakskiidu andmisest rahastamine sõltus. Need tegevuskavad ise tuli rakendada lennujaamakäitajate ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute abil.

- 10 Täpsemalt nähtub sellest otsusest, et mis puudutab lennuliikluse suurendamist lennuettevõtjate poolt (1. meede), siis pidid need tegevuskavad kindlaks tegema riiklikud või rahvusvahelised strateegilised liinid ning määrama kindlaks iga-aastased eesmärgid, mis iga asjaomase lennujaamakäitaja arvates tundusid teostatavate lendude sageduse, veetavate reisijate arvu ja uute avatavate lennuühenduste osas teostatavad. Lisaks, mis puudutab Sardiinia saare turismisihtkohana reklaamimist lennuettevõtjate poolt (2. meede), siis pidid need tegevuskavad kindlaks määrama spetsiifilised turundus- ja reklaamiteenused, mida tuli osutada selleks, et suurendada veetavate reisijate arvu ja edendada asjaomase lennujaama teeninduspiirkonda. Mõlemal juhul pidid kõnealuseid tegevuskavasid toetama osutatavate teenuste kasumlikkuse väljavaateid käsitlevad majandus- ja finantsprognosid.
- 11 Lisaks tuleneb otsustest nr 43/37 ja nr 52/117, et pärast kõnealuste tegevuskavade heakskiitmist pidi autonoomne piirkond seaduse nr 10/2010 artiklis 3 nimetatud avaliku sektori vahendid ära jaotama, määrares kindlaks rahastamise summa, mis tuli tema eelarvest eraldada igale lennujaamakäitajale, kes olid rahastamist taotlenud.
- 12 Selles osas nägid need otsused eelkõige ette, et igale asjasse puutuvale lennujaamakäitajale antavad rahalised vahendid katavad erinevuse ühelt poolt nende kulude vahel, mida oma tegevuskava rakendamiseks lennujaamakäitaja välja valitud eri lennuettevõtjad peavad kandma, et täita lennujaamakäitaja ees võetud kohustusi, nagu need on ette nähtud poolte vahel sõlmitud lepingus, ja teiselt poolt iga lennuettevõtja poolt reisijatele piletimüügist saadud tulu vahel. Lisaks tuli rahalisi vahendeid eraldada kolmes osas: esimene ettemaksena, teine vahemaksena ja kolmas jäägina, mida sai maksta alles pärast osutatud teenuste, tulemuste saavutamise ja kantud kulude kontrollimist. Lõpuks oli ette nähtud, et autonoomne piirkond ja lennujaamakäitajad tagavad oma vastava pädevuse raames nii nende teenuste kontrolli kui ka neid osutanud lennuettevõtjate tulemuslikkuse seire. Kontroll ja seire võisid viia muu hulgas sanktsioonide määramiseni, kui ei täideta erinevaid iga-aastaseid eesmäärke, mida peavad saavutama lennuettevõtjad, kes on lennujaamakäitajatega sõlminud lennutranspordi-, turundus- või reklaamiteenuseid käsitlevad lepingud, ning sellise ülemäärase hüvitise tagasinõudmiseni, mida neile lennuettevõtjatele võidi maksta, võttes arvesse nende tegelikult kantud kulusid.

Vaidlusaluste meetmete rakendamine Volotea ja easyJeti suhtes

- 13 Lennujaamakäitajad, kes avaldasid soovi vaidlusaluste meetmetega kehtestatud mehhanismist kasu saada, sh Sogaer Cagliari-Elmase lennujaama ja Geasar Olbia lennujaama osas, rakendasid seda mehhanismi, sõlmides rea lepinguid suure hulga lennuettevõtjatega, mis hõlmasid nii nn klassikalisi lennuettevõtjaid kui ka nn odavlennuettevõtjaid ja tšarter-ettevõtjaid, sh Volotea ja easyJet.

– Volotea olukord

- 14 Volotea on Hispaanias asutatud lennuettevõtja, kes opereerib liidu lennujaamadesse, sh Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama saabuvate ja sealt väljuvate lühimaalendude võrgustikku.

- 15 Vastuseks osalemiskutsele, mille Geasar avaldas Olbia lennujaama käitajana, esitas Volotea sellest lennujaamast väljuvate ja sinna suunduvate lennuühenduste käitamise ja arendamise äriplaani ning turundus- ja reklaamiteenuste osutamise programmi.
- 16 Pärast selle äriplaani ja programmi läbivaatamist esitas Geasar autonoomsele piirkonnale tegevuskava 2010. aasta ja ajavahemiku 2011–2013 kohta koos vastavate rahastamistaotlustega. Autonoomne piirkond kiitis otsustega nr 43/37 ja nr 52/117 need tegevuskavad heaks ja määras kindlaks summad, mis anti Geasarile aastaks 2010 ja kõnealuseks ajavahemikuks.
- 17 Geasar ja Volotea sõlmisid 4. aprillil 2012 ja 31. märtsil 2013 kaks lepingut, mis puudutasid viimase poolt lennuühenduste käitamist Bordeaux'sse (Prantsusmaa), Genovasse (Itaalia), Nantes'i (Prantsusmaa), Palermosse (Itaalia) ja Veneetsiasse (Itaalia) ning turundus- ja reklaamiteenuseid seoses uute lennuühenduste loomise ning reisijate teenindamise ja transpordivõimsuse suurendamisega.
- 18 Lisaks esitas Volotea vastuseks teatele, mille Sogaer avaldas Cagliari-Elmase lennujaama käitajana, sellest lennujaamast väljuvate ja sinna suunduvate lennuliinide käitamise ja arendamise äriplaani ning turundus- ja reklaamiteenuste programmi.
- 19 Pärast selle äriplaani ja programmi läbivaatamist esitas Sogaer autonoomsele piirkonnale tegevuskavad 2010. aasta ja ajavahemiku 2011–2013 kohta koos vastavate rahastamistaotlustega. Autonoomne piirkond kiitis otsustega nr 43/37 ja nr 52/117 need tegevuskavad heaks ja määras kindlaks rahastamise summad, mis anti Sogaerile 2010. aastaks ja kõnealuseks ajavahemikuks.
- 20 Sogaer ja Volotea sõlmisid 26. veebruaril 2012 lepingu, mis puudutas turundusteenuste osutamist seoses uute lennuliinide loomise ning reisijate teenindamise ja transpordivõime suurendamisega.

– *EasyJeti olukord*

- 21 easyJet on Ühendkuningriigis asutatud lennuettevõtja, kes opereerib liidu lennujaamadest, sealhulgas Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaamast väljuvate ja sinna saabuvate lühimaalendude võrgustikku.
- 22 Vastuseks osalemiskutsele, mille Geasar avaldas Olbia lennujaama käitajana, esitas easyJet sellest lennujaamast väljuvate ja sinna suunduvate lennuühenduste käitamise ja arendamise äriplaani ning turundus- ja reklaamiteenuste osutamise programmi.
- 23 Pärast äriplaani ja programmi läbivaatamist ning seejärel Geasari poolt käesoleva kohtuotsuse punktis 16 viidatud tegevuskavade esitamist ning lõpuks nende tegevuskavade heakskiitmist autonoomse piirkonna poolt, sõlmisid Geasar ja easyJet kolm lepingut, mille alusel viimane kohustus esiteks säilitama või tagama otselende Olbia ja Baseli (Šveits), Berlin-Schönefeldi (Saksamaa), Bristol (Ühendkuningriik), Genfi (Šveits), London Gatwicki (Ühendkuningriik), Lyoni (Prantsusmaa), Madrid-Barajase (Hispaania), Milano Malpensa (Itaalia) ja Pariis-Orly (Prantsusmaa) vahel ja saavutama reisijateveo eesmärgid ning teiseks rakendama turundus- ja reklaamiteenuste programmi. Esimene neist lepingutest allkirjastati 17. märtsil 2011 ja hõlmas ajavahemikku 28. märtsist 2010 kuni 27. märtsini 2011. Teine allkirjastati 25. jaanuaril 2012 ja hõlmas ajavahemikku 27. märtsist 2011 kuni 30. märtsini 2013. Kolmas allkirjastati 1. märtsil 2013 ja hõlmas ajavahemikku 27. märtsist 2013 kuni 30. märtsini 2014.

- 24 Lisaks esitas easyJet vastuseks teatele, mille Sogaer avaldas Cagliari-Elmase lennujaama käitajana, sellest lennujaamast väljuvate ja sinna suunduvate lennuliinide käitamise ja arendamise äriplaani ning turundus- ja reklaamiteenuste programmi.
- 25 Pärast selle äriplaani ja programmi läbivaatamist ning seejärel Sogaeri poolt käesoleva kohtuotsuse punktis 19 viidatud tegevuskavade esitamist ja lõpuks nende tegevuskavade heakskiitmist autonoomse piirkonna poolt sõlmisid Sogaer ja easyJet lepingu, mis hõlmas ajavahemikku 29. märtsist 2010 kuni 28. märtsini 2013 ja mille alusel kohustus easyJet esiteks säilitama või tagama otselende Cagliari-Elmase ja Baseli, Berlin-Schönefeldi, Genfi ja London-Stanstedi (Ühendkuningriik) vahel ja saavutama reisijateveo eesmärgid ning teiseks rakendama turundus- ja reklaamiteenuste programmi.

Vaidlusalune otsus

- 26 Itaalia Vabariik teatas 30. novembril 2011 Euroopa Komisjonile seadusest nr 10/2010 kooskõlas ELTL artikli 108 lõikega 3.
- 27 Komisjon teavitas 23. jaanuari 2013. aasta kirjas Itaalia Vabariiki oma otsusest algatada ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametlik uurimismenetlus seoses seadusega nr 10/2010 kehtestatud kavaga. Otsus avaldati 30. mail 2013 *Euroopa Liidu Teatajas* (ELT 2013, C 152, lk 30) ja komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma võimalikud märkused selle kava kohta. Vastuseks sellele üleskutsele esitasid huvitatud isikud, nende hulgas Volotea ja easyJet, komisjonile mitu korda kirjalikke märkusi.
- 28 Komisjon võttis 29. juulil 2016 vastu vaidlusaluse otsuse, mille resolutsiooni artikkel 1 on sõnastatud järgmiselt:
- „1. Kavaga, mille Itaalia kehtestas seadusega [nr 10/2010] ei anta ettevõtjale [Sogear] ja ettevõtjale [Geasar] riigiabi [ELTL] artikli 107 lõike 1 tähenduses [...].
2. Kava, mille Itaalia kehtestas seadusega nr 10/2010, hõlmab [ELTL] artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi andmist [15 lennuettevõtjale, sealhulgas Voloteale ja easyJetile], kui see on seotud kõnealuste lennuettevõtjate tegevusega Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaamas.
3. Itaalia on andnud lõikes 2 osutatud riigiabi, rikkudes [ELTL] artikli 108 lõiget 3.
4. Lõikes 2 osutatud riigiabi on siseturuga kokkusobimatu.“
- 29 Selle otsuse artiklitega 2–4 kohustatakse Itaalia Vabariiki eelkõige nõudma selle otsuse artiklis 1 osutatud abi viivitamata ja tõhusalt abisaajatelt tagasi ning edastama komisjonile kogu teabe tagasinõudmise kohta.
- 30 Vaidlusaluse otsuse põhjendustest 394–406 nähtub, et see institutsioon leidis sisuliselt, et vaidlusaluseid meetmeid ei saa kvalifitseerida riigiabiks, millest said kasu asjasse puutuvad lennujaamakäitajad, kahel real põhjustel. Esiteks ei saa lennujaamakäitajaid pidada nende meetmetega kehtestatud riigiabi kava alusel antud eelise „vahetuks saajaks“, kuna nad tegutsesid *de jure* ja *de facto* autonoomse piirkonna nimel „vahendajana“ ning andsid selle kava alusel kõik autonoomse piirkonna kasutusele võetud avaliku sektori vahendid üle lennuettevõtjatele, kellega nad olid lepinguliselt seotud. Teiseks ei saa neid pidada ka selle korra alusel „kaudse eelise“

saajaks, kuna nad said kasu üksnes selle kava „pelgast teisejärgulisest majanduslikust mõjust“, mis on „sarnane“ sellele, millest said kasu teistes turismiga seotud majandussektorites tegutsevad ettevõtjad.

- 31 Seevastu kvalifitseeris komisjon vaidlusalused meetmed riigiabiiks, millest said kasu vaidlusaluse otsuse artiklis 1 nimetatud lennuettevõtjad.
- 32 Sellega seoses leidis komisjon muu hulgas esiteks, et need meetmed tulenevad seadusest, mis nägi ette avaliku sektori vahendite eraldamise Sardiinia saare teatavate lennujaamade käitajatele ning nende avaliku sektori vahendite hilisema kasutamise lepingute rahastamiseks, mille lennujaamakäitajad sõlmisid lennuettevõtjatega mehhanismi raames, mille peamised elemendid olid selles seaduses kindlaks määratud ja mida kontrollis autonoomne piirkond, ning nende elementide põhjal järeldas komisjon riigi ressursside olemasolu (põhjendused 355–361).
- 33 Teiseks leidis komisjon sisuliselt, et nende meetmetega anti lennuettevõtjatele toetust, mis kujutab endast ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses eelist, mida ei ole vaja analüüsida turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte alusel (põhjendused 362–388).
- 34 Lisaks leidis komisjon vaidlusaluses otsuses, et sel viisil lennuettevõtjatele antud riigiabi oli ebaseaduslik (põhjendused 407–409) ja siseturuga kokkusobimatu (põhjendused 410–421).

Kohtuasi T-607/17

- 35 Volotea esitas hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 6. septembril 2017 ja milles ta palus vaidlusalune otsus tühistada osas, milles see puudutab riigiabi, mida ta väidetavalt sai seadusega nr 10/2010 kehtestatud kava alusel.
- 36 Volotea põhjendas oma nõudeid viie väitega, millest esimene puudutas sisuliselt ELTL artikli 107 lõike 1 rikkumist, teine ELTL artikli 107 lõike 3 rikkumist, kolmas Itaalia Vabariigile pandud abi tagasinõudmise kohustuse õigusvastasust, neljas komisjoni hoolsuskohustuse rikkumist vaidlusaluse otsuse vastuvõtmisele eelnenud menetluse läbiviimisel, viies põhjenduse puudumist ja põhjenduste vastuolulisust.
- 37 Kohtuotsuses T-607/17 leidis Üldkohus, et ükski neist väidetest ei ole põhjendatud, ning jättis seetõttu hagi tervikuna rahuldamata.

Kohtuotsus T-8/18

- 38 EasyJet esitas hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 11. jaanuaril 2018 ja milles ta palus tühistada vaidlusalune otsus tervikuna või teise võimalusena osas, milles see puudutas riigiabi, mida ta väidetavalt sai seadusega nr 10/2010 kehtestatud kava alusel.
- 39 EasyJet põhjendas oma nõudeid kuue väitega, millest kolm esimest käsitlevad sisuliselt ELTL artikli 107 lõike 1 rikkumist, neljas ELTL artikli 107 lõike 3 rikkumist, viies õiguspärase ootuse kaitse põhimõtte rikkumist ja kuues põhjenduse ebapiisavust ja põhjenduste vastuolulisust.
- 40 Kohtuotsuses T-8/18 leidis Üldkohus kõigepealt, et hagi on vastuvõetav üksnes osas, milles sellega nõuti vaidlusaluse otsuse tühistamist easyJeti puudutavas osas. Seejärel leidis see kohus, et ükski tema esitatud väidetest ei ole põhjendatud. Seetõttu jättis ta hagi tervikuna rahuldamata.

Poolte nõuded ja menetlus Euroopa Kohtus

- 41 Volotea palub kohtuasjas C-331/20 P esitatud apellatsioonkaebuses Euroopa Kohtul:
- tühistada kohtuotsus T-607/17;
 - tühistada vaidlusalune otsus teda puudutavas osas või teise võimalusena saata kohtuasi tagasi Üldkohtule ja
 - mõista esimese kohtuastme ja apellatsioonimenetlusega seotud kohtukulud välja komisjonilt.
- 42 easyJet palub kohtuasjas C-343/20 P esitatud apellatsioonkaebuses Euroopa Kohtul:
- tühistada kohtuotsus T-8/18;
 - tühistada vaidlusalune otsus teda puudutavas osas või teise võimalusena saata kohtuasi tagasi Üldkohtule ja
 - mõista esimese kohtuastme ja apellatsioonimenetlusega seotud kohtukulud välja komisjonilt.
- 43 Komisjon palub Euroopa Kohtul mõlemad apellatsioonkaebused rahuldamata jätta ning mõista kohtukulud välja Volotealt ja easyJetilt.
- 44 12. veebruari 2021. aasta kirjaga paluti käesolevate kohtuasjade pooltel esitada oma märkused kohtuasjade võimaliku liitmise kohta, nad tegid seda ette nähtud tähtaja jooksul.
- 45 22. veebruari 2021. aasta otsusega liideti kohtuasjad pärast ettekandja-kohtuniku ja kohtujuristi ärakuulamist suulise menetluse ja Euroopa Kohtu otsuse tegemise huvides.
- 46 10. juunil 2021 paluti käesolevate kohtuasjade pooltel vastata kirjalikult Euroopa Kohtu küsimustele, nad tegid seda määratud tähtaja jooksul.

Apellatsioonkaebused

- 47 Volotea põhjendab oma apellatsioonkaebust viie väitega, millest sisuliselt esimene puudutab õigusnormi rikkumist käesolevas asjas ELTL artikli 107 lõike 1 tõlgendamisel ja kohaldamisel, teine õigusnormi rikkumist ELTL artikli 107 lõike 3 tõlgendamisel ja kohaldamisel, kolmas õigusnormi rikkumist õiguspärase ootuse kaitse põhimõtte kohaldamisel, neljas õigusnormi rikkumist ELTL artikli 296 lõikes 2 sätestatud põhjendamiskohustuse täitmise hindamisel ning viies Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 47 sätestatud õiguse tõhusale õiguskaitsevahendile rikkumist.
- 48 Esimene neist viiest väitest jaguneb neljaks eraldiseisvaks etteheiteks, mis puudutavad vastavalt seda, kuidas on käesolevas asjas tõlgendatud ja kohaldatud eelise olemasolu, eelise valikulisuse, riigi ressursside olemasolu ja konkurentsi moonutamise tingimusi, millest ELTL artikli 107 lõike 1 kohaselt sõltub riigiabi olemasolu tuvastamine.

- 49 easyJet esitab omalt poolt neli väidet, mis kõik puudutavad sisuliselt õigusnormide rikkumist ETL artikli 107 lõikes 1 sätestatud eelise olemasolu tingimuse tõlgendamisel ja kohaldamisel käesolevas asjas.
- 50 Võttes arvesse nende eset ja sisu, mis suures osas kattuvad, analüüsitakse kohtuasjas C-331/20 P esitatud esimese väite esimest etteheidet ja kohtuasjas C-343/20 P esitatud nelja väidet koos.

Poolte argumendid

Esimese väite esimene osa kohtuasjas C-331/20 P

- 51 Esimesena väidab Volotea sisuliselt, et Üldkohus tegi vigu ETL artikli 107 lõikes 1 sätestatud eelise olemasolu tingimuse tõlgendamisel ja käesoleva juhtumi asjaolude õiguslikul kvalifitseerimisel selle tingimuse seisukohast, kui ta leidis kohtuotsuse T-607/17 punktides 102–110, et lennujaamakäitajaid, kellega ta sõlmis lennutranspordi-, turundus- ja reklaamiteenuste lepingu, ei saanud pidada autonoomse piirkonna antud eelise saajateks, kuna nad tegutsesid üksnes vahendajatena viimase nimel. Nagu nimelt nähtub Üldkohtu enda tuvastatud faktilistest asjaoludest selle kohtuotsuse punktides 92 ja 169, oli neil lennujaamakäitajatel vaidlusaluste meetmetega kehtestatud kava rakendamisel kaalutusõigus nende lennuettevõtjate valikul, kellega nad kavatsesid teenuste osutamise lepingu sõlmida, ja neile teenuste osutamise eest makstava tasu muutmisega, ilma et nad oleksid seejuures autonoomse piirkonna kontrolli all. Lisaks, vastupidi sellele, mida Üldkohus leidis selle kohtuotsuse punktides 103, 104, 115, 116 ja 120, oli nende lepingute sõlmimine lennujaamakäitajate majanduslikes ja kaubanduslikes huvides, mis seisnesid Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama tegevuse ja atraktiivsuse suurendamises, ning nende rahastamine tagati vähemalt osaliselt vastava asjasse puutuva käitaja, st Sogaeri ja Geasari oma vahenditega.
- 52 Teisena rikkus Üldkohus mitut õigusnormi, kui ta leidis kohtuotsuse T-607/17 punktides 116–121 ja 124–151, et küsimust, kas Volotea sai autonoomselt piirkonnalt eelise, tuleb hinnata pigem kauba või teenuste eraõigusliku omandaja kriteeriumi kui turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte alusel.
- 53 Kõigepealt kujutab turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte endast üldist kriteeriumi, mida tuleb kohaldada selleks, et hinnata, kas konkreetne avaliku sektori tegevus soodustab ühte või mitut ettevõtjat, sealhulgas juhul, kui see tegevus seisneb – nagu käesolevas asjas – kauba või teenuste omandamises. Järelikult oleks vastupidi sellele, mida Üldkohus leidis kohtuotsuse T-607/17 punktides 116–121 ja 124–131, saanud või isegi pidanud seda põhimõtet käesolevas asjas kohaldama, isegi kui autonoomne piirkond taotles avaliku poliitika eesmärgi ja isegi kui ta tegutses sel eesmärgil lennujaamakäitajate vahendusel, kes ei ole tingimata kõik avalik-õiguslikud üksused. Konkreetselt soovis ta vaidlusaluste meetmetega soetada õiguslikult pädevate avalik-õiguslike või eraõiguslike üksuste vahendusel Sardiinia saarelt väljuvaid või sinna suunduvaid lennuteenuseid ning turundus- ja reklaamiteenuseid, mille eesmärk ja tagajärg on selle sihtkoha edendamine – tegevus, millel on majanduslik mõõde.
- 54 Seejärel tuleb märkida, et kauba või teenuste eraõigusliku omandaja kriteerium, millest Üldkohus lähtus kohtuotsuse T-607/17 punktides 131–136, kui ta otsustas, et tuleb kontrollida, kas on täidetud kaks tingimust: esiteks kauba või teenuste soetanud isiku tegelik vajadus ning teiseks avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva hankemenetluse läbiviimine, on iseenesest

kritiseeritav. Nimelt eirab tõlgendus, mille Üldkohus sellele kriteeriumile andis, ELTL artikli 107 lõiget 1, mis ei loo mingisugust automaatset seost hankemenetluse puudumise ja eelise olemasolu vahel selle sätte tähenduses.

- 55 Lisaks, isegi kui eeldada, et see kriteerium on kohaldatav ja seda tõlgendati õigesti, kohaldati seda käesolevas asjas kohtuotsuse T-607/17 punktides 137–151 valesti. Nimelt oli hoolimata Üldkohtu lühisõnalistest, pealiskaudsetest ja põhjendamata kinnitustest selle kohta autonoomsel piirkonnal tegelik vajadus lennutranspordi-, turundus- ja reklaamiteenuste järele. Igal juhul, kui komisjon ei ole tõendanud, et kauba või teenuste eraõigusliku omandajana tegutseval avalik-õiguslikul üksusel puudub tegelik vajadus kauba või teenuste järele, tuleb sellise vajaduse olemasolu tunnustada. Lisaks, vastupidi Üldkohtu otsustatule avaldati lennujaamakäitajate algatusel hankemenetlusega sama tõhusad osalemiskutsed.
- 56 Lõpuks kehtestas Üldkohus Voloteale kohtuotsuse T-607/17 punktides 105, 120, 143 ja 144 põhjendamatud tõendamisinõuded, heites viimasele korduvalt ja kategooriliselt ette, et ta ei esitanud tõendeid, mis kinnitaksid tema väiteid selle kohta, et autonoomselt piirkonnalt ei saadud eelist, samas kui kõigepealt oli komisjon kohustatud esitama eelise olemasolu kinnitavad vajalikud ja piisavad tõendid, mida see institutsioon vaidlusaluses otsuses ei teinud.
- 57 Kolmanda ja viimasena väidab Volotea, et Üldkohtu arutluskäik eelise olemasolu kohta, nagu see on esitatud kohtuotsuse T-607/17 punktides 122–145, kujutab endast pädevuse ületamist. Nimelt eiras Üldkohus komisjoni otsuste õiguspärasuse kontrolli teostava kohtuna oma pädevusele seatud piire, asendades enda õigusliku analüüsi kriteeriumi ja faktiliste hinnangutega, eelkõige autonoomse piirkonna teenuste tegeliku vajaduse olemasolu küsimuses, vaidlusaluses otsuses kasutatud õigusliku kriteeriumi ja selle alusel antud faktilised hinnangud.
- 58 Komisjon leiab esimesena sisuliselt, et Üldkohus ei rikkunud õigusnormi, kui ta hindas ja kvalifitseeris Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajate olukorda vaidlusaluste meetmete seisukohast. Nimelt leidis Üldkohus kohtuotsuse T-607/17 punktides 102–110, 115 ja 117–121 õigesti, et eelist, mille autonoomne piirkond nende meetmetega andis, ei tule pidada antuks mitte nendele kahele lennujaamakäitajale, kuigi nemad olid formaalselt ja algul selle piirkonna makstud avaliku sektori vahendite saajad, vaid lennuettevõtjatele, kellele need käitajad, kes tegutsesid vahendajana autonoomse piirkonna nimel, kandsid lõpuks need avaliku sektori vahendid üle.
- 59 Teisena ei rikkunud Üldkohus õigusnormi, kui ta järeldas, et autonoomne piirkond andis Voloteale kahe kõnealuse lennujaamakäitaja vahendusel eelise. Nimelt, nagu tuleneb kohtuotsuse T-607/17 punktide 118, 119, 122–133, 135–139 ja 144–151, leidis Üldkohus pärast seda, kui ta oli analüüsinud, kas autonoomse piirkonna tegevust tuleb hinnata turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte alusel, et see üksus tegutses eesmärgiga saavutada avaliku poliitika eesmärgid – olukord, mis välistas selle põhimõtte kohaldamise –, leides samas, et selliselt toimides andis ta Voloteale siiski eelise, kui ta hankis viimati nimetatult asjaomaste lennujaamakäitajate vahendusel teenuseid, mis ei vastanud tema tegelikule vajadusele. Lisaks, nagu nähtub selle kohtuotsuse punktide 134, 135, 137, 140–143 ja 146, ei võtnud autonoomne piirkond niisuguseid menetluslikke meetmeid nagu hankemenetluse korraldamine, mis oleksid tal võimaldanud neid teenuseid omandada võimalikult soodsatel tingimustel.
- 60 Pealegi ei kehtestanud Üldkohus Voloteale põhjendamatud tõendamisinõudeid, vaid piirdus järeldusega, et Volotea väited autonoomse piirkonna tegeliku vajaduse olemasolu kohta lennutranspordi-, turundus- ja reklaamiteenuste järele ning hankemenetlusega sama tõhusa menetluse läbiviimise kohta ei ole tõendatud.

- 61 Kolmanda ja viimasena ei saa Üldkohtule ette heita, et ta ületas oma pädevust, kui ta tegi muid õiguslikke analüüse ja faktilisi hinnanguid kui need, mis olid esitatud vaidlusaluses otsuses. Nagu nähtub kohtuotsuse T-607/17 punktist 131, analüüsis Üldkohus küsimust, kas autonoomsel piirkonnal, kes tegutses kauba või teenuste eraõigusliku omandajana, oli tegelik vajadus teenuste järele, nimelt üksnes selleks, et vastata argumentidele, mille Volotea ise sellega seoses esitas, et vaidlustada vaidlusaluse otsuse põhjenduste 386 ja 387 sisuline põhjendus.

Neli väidet kohtuasjas C-343/20 P

- 62 Esimeses väites kinnitab easyJet, et Üldkohus rikkus kohtuotsuse T-8/18 punktis 107 õigusnorme, kui ta analüüsis läbisegi ELTL artikli 107 lõikes 1 kehtestatud eraldiseisvaid ja kumulatiivseid tingimusi, mis on seotud eelise ja riigi ressursside olemasoluga, ning leidis hiljem selle analüüsi põhjal, et talle on antud eelis.
- 63 Vastupidi selles punktis märgitule on asjaolu, kas rahalised vahendid, mida avalik-õiguslik üksus või avalik-õigusliku üksuse nimel tegutsev eraõiguslik üksus annab ettevõtjale, on antud tavapärasel turutingimustel põhineva lepingu alusel, oluline selleks, et teha kindlaks, kas see ettevõtja saab eelise ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks tuleb „eeliseks“ kvalifitseerimine välistada niisuguste lepingute olemasolu korral, nagu on kõne all käesolevas asjas, kui neid saab *ex ante* pidada need sõlminud lennujaamakäitajate jaoks majanduslikule ja ärilisele loogikale vastavaks. Lõpuks, kuna Üldkohus nõustus kohtuotsuse T-8/18 punktis 176, et see oli nii lepingute puhul, mis sidusid easyJeti Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajatega, siis oleks ta pidanud tuvastama, et easyJetile ei antud mingit eelist.
- 64 Teise väitega heidab easyJet Üldkohtule ette esiteks seda, et ta asus seisukohale, et turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõte ei ole käesolevas asjas kohaldatav, ja teiseks seda, et ta leidis, et autonoomne piirkond, kes tegutses Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajate vahendusel, andis viimastega sõlmitud lennutranspordi-, turundus- ja reklaamiteenuste osutamise lepingute raames talle eelise.
- 65 Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et Üldkohtu keeldumine kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtet rikub õigusnormi, kuna ta tugineb – nagu nähtub eelkõige kohtuotsuse T-8/18 punktidest 175–178 ja 190–193 – asjaolule, et lennujaamakäitajad, kelle vahendusel vaidlusaluste meetmetega hõlmatud avaliku sektori vahendid üle kanti, ei ole avalik-õiguslikud üksused.
- 66 Nimelt rikub see formalistlik arutluskäik kõigepealt ELTL artiklit 345, milles on ette nähtud, et liidu õigus on omandi õigusliku režiimi seisukohast neutraalne, ning võrdse kohtlemise üldpõhimõtet. Edasi on see arutluskäik vastuoluline, kuna see omistab otsustava tähtsuse asjaolule, et käesolevas asjas kõne all olevad lennujaamakäitajad on eraõiguslikud isikud, kui ta hindas ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses eelise olemasolu tingimust, samas kui Üldkohus otsustas sama sättega ette nähtud riigi ressursside olemasolu tingimuse analüüsimisel, et autonoomse piirkonna tehtav otsustav kontroll lennujaamakäitajate üle vaidlusaluste meetmete rakendamisel võimaldas nende käitajate poolt lennuettevõtjatele avaliku sektori vahendite maksmise omistada Itaalia Vabariigile ja pidada neid vahendeid riigi ressurssideks vaatamata eraettevõtja staatusele. Lisaks on selline arutluskäik vastuolus kaitseõigustega, kuna see kehtestab sellistele lennuettevõtjatele nagu easyJet eelduse, mida on praktiliselt võimatu ümber lükata ja mille kohaselt kujutavad avaliku sektori vahendid, mida lennujaamakäitajad kasutusele võtsid, et maksta tasu lennuettevõtjate osutatud teenuste eest, endast eelist, mille on neile andnud riik, isegi kui need teenused ja lepingud, kus need on ette nähtud, on majanduslikus, ärilises ja

rahanduslikus mõttes mõistlikud ja tulusad. Lõpuks viiks see arutluskäik selleni, et „riigiabiks“ kvalifitseerimine sõltuks pigem riiklike meetmete vormist või vahenditest, mida nende rakendamiseks võidakse kasutada, kui nende tagajärgedest. Sama kriitika kehtib ka Üldkohtu poolt kohtuotsuse T-8/18 punktides 189 ja 190 vaidlusaluste meetmetega taotletavatele avaliku poliitika eesmärkide rõhutamise suhtes.

- 67 Teiseks on Üldkohtu keeldumine kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtet kritiseeritav, kuna see kujutab endast üldist kriteeriumi, mida tuleb kohaldada – sealhulgas sellises olukorras nagu käesolevas asjas –, et teha kindlaks, kas teatavatele ettevõtjatele anti otseselt või kaudselt eelis, ja kuna selle kohaldamata jätmise tõttu järeltas kohus kohtuotsuse T-8/18 punktides 216–218 vääralt, et easyJetile anti eelis, kuigi lepingud, mille ta sõlmis Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajatega, oleks tulnud kvalifitseerida tavapärasel turutingimustel toimunud tegevuseks. Nimelt otsustasid lennujaamakäitajad, kellel ei olnud õiguslikku kohustust sõlmida lennuettevõtjatega mis tahes lepinguid ega kohustust korraldada enne nende lepingute sõlmimist hankemenetlust, vabatahtlikult sellised lepingud sõlmida. Lisaks nägid easyJetiga sõlmitud lepingud ette õiglase tasu eri lennutranspordi-, turundus- ja reklaamiteenuste eest, mida viimane kohustus Geararile ja Sogaerile osutama.
- 68 Oma repliigis lisab easyJet, et isegi kui turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldatavuse küsimuses esineb kahtlus, mis on seotud avaliku võimu teostamisega, on liikmesriigil, kellele on omistatav tegevus või meede, mis võib kuuluda ETLT artikli 107 lõikes 1 sätestatud riigiabi keelu kohaldamisalasse, nagu ettevõtjatel, kes sellest kasu saavad, võimalus objektiivsete ja kontrollitavate asjaolude abil tõendada, et see tegevus või meede vastab sellisele tegevusele või meetmele, mida oleks kasutanud turumajanduse tingimustes tegutsev eraettevõtja. Sellest järeldeb, et neid asjaolusid, mis esinesid käesolevas asjas, ei oleks komisjon vaidlusaluses otsuses ja seejärel Üldkohus kohtuotsuses T-8/18 tohtinud tähelepanuta jätta.
- 69 Lisaks pööras Üldkohus selle kohtuotsuse punktis 217 tõendamiskoormise ümber, heites easyJetile ette, et viimane ei esitanud piisavalt tõendeid, et seada kahtluse alla komisjoni hinnanguid talle makstud tasu ebatavalisuse kohta, kuigi just see institutsioon pidi enne tõendamata, et selline tasu ei kujutanud endast tavapärasest turuhinda, kuid ta ei teinud seda vaidlusaluses otsuses.
- 70 Kolmandaks rikkus Üldkohus igal juhul selle kohtuotsuse punktides 178 ja 218 õigusnormi, kui ta leidis, et easyJeti saadud eelis vastas kogu sellele tasule. Nimelt võis „eeliseks“ kvalifitseerida üksnes erinevuse tasu vahel, mida easyJet oleks võinud saada tavapärasel turutingimustel, ja selle tasu vahel, mille lennujaamakäitajad talle tegelikult maksid.
- 71 Kolmandas väites leiab easyJet kõigepealt, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta leidis, et Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajaid tuleb pidada autonoomse piirkonna vahendajateks, isegi kui vaidlusalustes meetmetes on neid sõnaselgelt nimetatud kui meetmetega kehtestatud mehhanismist kasusaajaid. Nimelt eeldab „vahendajaks“ kvalifitseerimine seda, et huvitatud isikutel ei ole mingit kaalutusõigust nende rahaliste vahendite kasutamisel, mida nad saavad sellise kava alusel, nagu on nende meetmetega kehtestatud. Ent kuigi Üldkohus tõdes kohtuotsuse T-8/18 punktides 126 ja 127, et need meetmed andsid lennujaamakäitajatele kaalutusõiguse seoses nende rakendamise teatavate oluliste aspektidega nagu autonoomse piirkonna määratud rahaliste vahenditega rahastatava tegevuse või nende ettevõtjate valimine, kelle ülesandeks see tegevus on, ei teinud Üldkohus nendest järeldest õiguslikke järelusi, kui ta analüüsis küsimust, kas lennujaamakäitajad said käesolevas asjas eelise.

- 72 Seejärel jättis Üldkohus arvesse võtmata muud objektiivsed ja kontrollitavad asjaolud, mis tõendavad kõnealuse kaalutusõiguse olemasolu ja ulatust, alustades kohtuotsuse T-8/18 punktis 209 mainitud asjaolust, et lennuettevõtjad valiti välja osalemiskutsete abil, mis võimaldas lennujaamakäitajatel valida neile kõige soodsamad pakkumused. Samuti oli lennujaamakäitajatel võimalus otsustada nende lepingute kestuse ja muude tingimuste üle, mida nad kavatsesid lennuettevõtjatega sõlmida.
- 73 Lõpuks eiras Üldkohus omaenda kohtupraktikat, millest tuleneb, et vaidlusaluste meetmetega kehtestatud kava puhul on vaja kindlaks teha, kas selle rakendamise eest vastutavatele üksustele antud kaalutusõigus puudutab selle kava oluliste elementide määratlemist, millisel juhul ei saa neid kvalifitseerida vahendajateks, või kas kaalutusõigus piirdub kava tehnilise kohaldamisega, millisel juhul on vahendajateks kvalifitseerimine mõeldav.
- 74 Oma neljandas väites kritiseerib easyJet esimesena kohtuotsuse T-8/18 punkte 225 ja 226, milles Üldkohus leidis esiteks, et easyJet, nagu ka teised lennuettevõtjad, oli autonoomse piirkonna antud eelise lõplik kasusaaja, ning teiseks ei saanud Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajad, kelle vahendusel selle eelise moodustanud rahalised vahendid liikusid, ise mingit eelist, kuna nad kandsid kõik need rahalised vahendid üle lennuettevõtjatele. Nimelt on see arutluskäik vastuolus Euroopa Kohtu praktikaga, millest tuleneb, et Üldkohus oleks pidanud kindlaks tegema, kas lennujaamakäitajad, kes olid vaidlusalustest meetmetest vahetud kasusaajad, said nende meetmete kaudu eelise, ilma et selle eelise olemasolu saaks kahtluse alla seada sellega, et hiljem kanti osa rahalistest vahenditest üle sellistele lennuettevõtjatele nagu easyJet.
- 75 Teisena leidis Üldkohus sisuliselt selle kohtuotsuse punktides 97, 120, 134, 179, 192, 216, 218, 225 ja 226 vääralt, et vaidlusalused meetmed andsid sellistele lennuettevõtjatele nagu easyJet eelise, ning lennujaamakäitajad said meetmetest kasu üksnes teise majandusliku mõju kujul. Nimelt oleks käesoleva juhtumi faktiliste asjaolude õige õiguslik kvalifitseerimine pidanud viima vastupidise järelduseni, kuna lennujaamakäitajad kasutasid avaliku sektori vahendeid selliste teenuste ostmise rahastamiseks, mida nad oleksid pidanud ise tavapärasel turutingimustel rahastama, samas kui lennuettevõtjatele maksti tasu tavapärasel turutingimustel teenuste eest, mida nad osutasid.
- 76 Komisjon leiab esimese võimalusena, et esimene väide on vastuvõetamatu, kuna selles ei ole täpselt või piisavalt täpselt välja toodud kõiki kohtuotsuse T-8/18 eelise olemasolu käsitlevaid punkte, mida see väide puudutab, ning teise võimalusena, et see väide on tulemusetu või põhjendamatu. Nimelt puudutab selle kohtuotsuse punkt 107, mille easyJet ainsana täpselt välja tõi, küsimust, kas vaidlusalused meetmed kujutavad endast riigi ressursse, mitte aga eelise olemasolu küsimust. Lisaks ei viita nimetatud kohtuotsuse punktid 141 ja 169–238, mis puudutavad eelise olemasolu küsimust, sellele punktile 107.
- 77 Mis puudutab teist väidet, siis väidab komisjon esiteks, et kuigi see on piisavalt täpne, et seda saaks pidada vastuvõetavaks, ei ole see põhjendatud osas, milles easyJet heidab Üldkohtule ette, et viimane leidis kohtuotsuse T-8/18 punktides 189–193, et vaidlusaluses otsuses oli põhjendatult välistatud turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldamine autonoomse piirkonna tegevusele. Nimelt, kuna lennujaamakäitajad ei kuulunud sellele üksusele, ei olnud põhjendatud analüüsida, kas neile vaidlusalustes meetmetes ette nähtud tingimustel avaliku sektori vahendeid andes tegutses ta turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtjana, kes soovib teha investeringuid, mis võivad talle majanduslikku, ärilist ja rahalist tulu tuua.

Pealegi, nagu komisjon vaidlusaluses otsuses rõhutas, oli vaidlusaluste meetmete võtmine selgelt põhjendatud avaliku poliitika, täpsemalt regionaalarengu eesmärkidega, mitte majanduslike, äriliste ja finantsalaste kaalutlustega.

- 78 Teiseks ei ole easyJetil alust Üldkohtule ette heita ka seda, et ta leidis kohtuotsuse T-8/18 punktides 171–182, et vaidlusaluses otsuses oli põhjendatult välistatud turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldamine selleks, et hinnata ELTL artikli 107 lõike 1 seisukohast Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajate ja neid lennujaamu teenindavate lennuettevõtjatega sõlmitud lepinguid.
- 79 Nimelt, esiteks ei ole need lennujaamakäitajad avalik-õiguslikud üksused, nagu tõdes Üldkohus.
- 80 Teiseks ei teinud Üldkohus ELTL artikli 107 lõike 1 tõlgendamisel või kohaldamisel viga, kui ta leidis, et lõppkokkuvõttes piirdusid lennujaamakäitajad kõnealuste lepingute sõlmimisel vaidlusaluste meetmetega kehtestatud riigiabi kava rakendamisega ja neile selleks eraldatud avaliku sektori rahastuse kasutamise vastavalt autonoomse piirkonna juhistele, ning järeldas seejärel sellest, et selline olukord põhjendas nende kvalifitseerimist vahendajateks, ja välistas, et nad tegutsesid turumajanduse tingimustes tegutsevate eraettevõtjatena. Nimelt on turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte Euroopa Kohtu praktika kohaselt kohaldatav üksnes juhul, kui riik annab otseselt või kaudselt eelise ettevõtjana, mitte aga avaliku võimu kandjana, mis käesoleval juhtumil aga nii ei ole. Lisaks ei ole easyJetil alust väita, et Üldkohus nõustus, et need lepingud võisid olla või näida nende sõlmimise ajal kasumlikud, ega seda, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta leidis, et lennujaamakäitajate panus nende rahastamisele oli piiratud.
- 81 Kolmandana ja viimasena ei saa nõustuda ka easyJeti argumentidega kohtuotsuse T-8/18 punktide 189–218 kohta, milles Üldkohus hindas autonoomse piirkonna tegevust kauba või teenuste eraõigusliku omandajana, kui eeldada, et need on tulemuslikud. EasyJet ei vaidlusta nimelt selle kohtuotsuse konkreetseid punkte, milles Üldkohus järeldas, et autonoomsel piirkonnal puudub teenuste järele tegelik vajadus. Lisaks ei sea ta kahtluse alla Üldkohtu hinnangut, mille kohaselt ei oleks lennujaamakäitajad sõlminud lennuettevõtjatega lepinguid, vähemalt nii suurel arvul ja nii suure tasu eest, kui ei oleks olnud rahastamist avaliku sektori vahenditest. Lõpuks, kuna autonoomsel piirkonnal puudub tegelik vajadus teenuste järele, on Üldkohtu kaalutlused hankemenetluse korraldamata jätmise kohta esitatud täielikkuse huvides ning easyJet ei saa neid seega tulemuslikult kritiseerida. Igal juhul ei ole kõnealuste lepingute sõlmimisele eelnenud osalemiskutsed samaväärsed hankemenetlusega.
- 82 Kolmas väide on tulemusetu, kuna kohtuotsuse T-8/18 põhjendused, mida see puudutab, käsitlesid küsimust, kas Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajate tehtud maksed sellistele lennuettevõtjatele nagu easyJet olid omistatavad autonoomsele piirkonnale ja kujutavad endast riigi ressursse, mitte eraldiseisvat küsimust, kas need lennuettevõtjad said seetõttu eelise. Igal juhul on see väide põhjendamatu. Nimelt leidis Üldkohus punktides, millele easyJet selle väite raames vastu vaidles, et arvestades vaidlusaluste meetmete sõnastust ja ülesehitust ning nende rakendamise viisi, tuleb asuda seisukohale, et autonoomne piirkond juhtis ja kontrollis *ex ante* lennujaamakäitajaid kõikide oluliste küsimuste osas, kuigi neil on küll teatav kaalutlusõigus kõrvaliste aspektide osas, ning see hinnang, mida ei saa apellatsioonkaebuse raames kahtluse alla seada, ei sisalda asjaolude õiguslikul kvalifitseerimisel tehtud vigu või sisemist vastuolu. Lisaks puudutab Üldkohtu praktika, millele easyJet viitab, eraldiseisvat küsimust mõiste „riigiabi kava“ tunnuste kohta.

83 Neljas väide aga on vähemalt osaliselt tulemusetu, kuna see puudutab hinnanguid, millega Üldkohus lükkas täielikkuse huvides sisuliselt tagasi easyJeti argumendid, mille osas ta oli varem leidnud, et need on vastuvõetamatud, mida easyJet oma apellatsioonkaebuses ei vaidlusta. Igal juhul on see väide põhjendamatu. Nimelt ei pidanud komisjon vaidlusaluses otsuses ja seejärel Üldkohus kohtuotsuses T-8/18 lennujaamakäitajad vahendajateks mitte sel põhjusel, et nad kandsid autonoomse piirkonna poolt eraldatud rahalised vahendid lennuettevõtjatele üle, vaid et vaidlusalused meetmed ei vähendanud neil mingeid kulusid või kohustusi, mis oleks neil lasunud tavapärastel turutingimustel.

Euroopa Kohtu hinnang

Vastuvõetavus

- 84 Komisjon vaidlustab apellatsioonkaebuse esimese ja teise väite vastuvõetavuse kohtuasjas C-343/20 P.
- 85 Esimese väite kohta väidab see institutsioon esimese võimalusena, et selles ei määratleta täpselt kohtuotsuse T-8/18 põhjendusi, mida see puudutab.
- 86 Sellega seoses nähtub Euroopa Kohtu kodukorra artikli 169 lõikest 2, et apellatsioonkaebuses esitatud väidetes peavad olema täpselt märgitud Üldkohtu lahendi põhjendused, mille apellant on vaidlustanud.
- 87 Lisaks tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et selle nõude täitmata jätmine toob kaasa selle väite vastuvõetamatuse, mis sellele nõudele ei vasta (11. septembri 2014. aasta kohtuotsus MasterCard jt vs. komisjon, C-382/12 P, EU:C:2014:2201, punkt 150, ja 28. aprilli 2022. aasta kohtuotsus Changmao Biochemical Engineering vs. komisjon, C-666/19 P, EU:C:2022:323, punkt 186).
- 88 Käesolevas asjas tuleb siiski tõdeda, et kohtuasjas C-343/20 P esitatud apellatsioonkaebuse põhjendamiseks esitatud esimeses väites on välja toodud kohtuotsuse T-8/18 põhjenduste konkreetne punkt, millele easyJet vastu vaidleb, nimelt punkt 107. Lisaks on selles väites täpselt välja toodud kõnealuses punktis sisalduv õigusnormi rikkumine, mis seisneb sisuliselt selles, et Üldkohus eksis, kui ta analüüsis vääralt läbisegi kahte eri kumulatiivset tingimust, mis peavad olema täidetud selleks, et saaks järeldada riigiabi olemasolu, nimelt esiteks tingimus, mis puudutab riigi poolt eelise andmist, ja teiseks tingimus, et see eelis peab olema antud riigi ressurssidest.
- 89 Kuna komisjon väidab teise võimalusena, et see väide on igal juhul ebapiisavalt täpne või isegi tulemusetu, kuna selles nimetatud punkt on osa kohtuotsuse T-8/18 põhjendustest, mis puudutavad vaidlusaluse otsuse seda osa, mis käsitleb riigi ressursside olemasolu, mitte selle kohtuotsuse eraldiseisvatest põhjendustest, mis puudutavad eelise olemasolu küsimust, millele keskenduvad easyJeti esitatud õiguslikud argumendid, siis tuleb lisada, et kuigi see on õige, ei muuda see märkus Üldkohtu arutluskäigu struktuuri kohta asjaomast väidet siiski tulemusetuks.
- 90 Nimelt, vastupidi komisjoni märgitule viitas Üldkohus eelise olemasolu küsimust analüüsidest üldiselt põhjendustele, mille ta oli varem esitanud riigi ressursside olemasolu küsimuse kohta, nagu nähtub kohtuotsuse T-8/18 punktist 174, mille kohaselt „[m]is puudutab hageja argumente turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldamise kohta selle alusel, et

lennujaamakäitajad on autonoomse piirkonna antud rahaliste vahendite kasutamisel ja lennuettevõtjatega lepinguliste suhete määratlemisel sõltumatud, siis tuleb need tagasi lükata põhjustel, mida juba käsitleti eespool esimese väite teise osa raames“.

- 91 Lisaks on selle kohtuotsuse punkt 107, mida easyJet kritiseerib, üks keskse tähtsusega põhjendustest, millele Üldkohus viitas. Nimelt selgitas Üldkohus selles esimest korda oma hinnangut, mille kohaselt „tuleb asuda seisukohale, et kui on võimalik tõendada nagu käesolevas asjas, et vahetu abisaaja kandis riigi ressursidest tuleneva eelise edasi lõplikule abisaajale, siis ei oma tähtsust, et abisaaja kandis selle üle äriilistel kaalutlustel või – vastupidi, et see vastas üldist huvi pakkuvale eesmärgile“. Lisaks on Üldkohus seda hinnangut hiljem korranud ja täpsustanud mitmel viisil, et kontrollida vaidlusaluses otsuses komisjoni poolt eelise olemasolu kohta tehtud järelduste ja hinnangute õiguspärasust, eelkõige selle kohtuotsuse punktides, mida käsitlevad easyJeti apellatsioonkaebuse teised väited, sealhulgas punktid 176–178, 189–191, 225 ja 226.
- 92 Neid asjaolusid arvestades ei saa easyJetile ette heita seda, et ta ei toonud veel täpsemalt välja, kust tuleneb õigusnormi rikkumine, mida ta Üldkohtule ette heidab.
- 93 EasyJeti teise väite kohta märgib komisjon üldiselt, et see on liiga ebatäpne, et see oleks vastuvõetav.
- 94 Sellega seoses tuleb esiteks tõdeda, et vastavalt kodukorra artikli 169 lõikes 2 sätestatud nõudele, mida on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 86, on selles väites välja toodud kohtuotsuse T-8/18 põhjenduste täpne kogum, mis easyJeti arvates sisaldavad õigusnormi rikkumisi, nimelt selle punktid 175–178, 189–193 ja 216–218.
- 95 Teiseks tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et lisaks sellele nõudele peab iga apellant ELTL artikli 256 lõike 1 teist lõiku, Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 58 esimest lõiku ja kodukorra artikli 168 lõike 1 punkti d arvestades esitama täpselt õiguslikud argumendid, mis konkreetselt iga tema esitatud väidet põhjendavad, kuna väide või väited, mis ei ole selle nõudega kooskõlas, on vastuvõetamatud (3. septembri 2015. aasta kohtuotsus Inuit Tapiriit Kanatami jt vs. komisjon, C-398/13 P, EU:C:2015:535, punkt 53, ning 15. juuli 2021. aasta kohtuotsus Deutsche Lufthansa vs. komisjon, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punkt 95).
- 96 Käesolevas asjas järgis easyJet ka seda nõuet, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktidest 64–70.
- 97 Järelikult on kohtuasjas C-343/20 P esitatud apellatsioonkaebuse esimene ja teine väide vastuvõetavad.

Sisulised küsimused

- 98 Kõigepealt tuleb tõdeda, et kuigi Volotea kohtuasjas C-331/20 P esitatud esimese väite esimese etteheite toetuseks esitatud õiguslikud argumendid ja need, mille easyJet esitas oma nelja väite põhjendamiseks kohtuasjas C-343/20 P, ei ole esiteks struktureeritud samal viisil, ja teiseks, kuigi nende sisu teatud küsimustes erineb, kattuvad need kaks õiguslike argumentide rühma siiski suures osas. Eelkõige vaidlustavad nii Volotea kui ka easyJet argumentide abil, mis on oma sisult suures osas sarnased ja täiendavad, kolm põhilist ja määravat aspekti arutluskäigus, mille Üldkohus esitas vaidlustatud kohtuotsustes vahel identses, vahel analoogses sõnastuses.

- 99 Nimelt, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktidest 52–55, 64–69, 72 ja 75, kritiseerivad mõlemad apellandid kõigepealt hinnangut, milles Üldkohus leidis sisuliselt, et see, kas Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajate vahendusel tegutsev autonoomne piirkond andis neile eelise, ei tulnud analüüsida turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte alusel põhjusel, et käesolevas asjas ei olnud see põhimõte kohaldatav, arvestades asjaolu, et vaidlusaluste meetmetega taotleti avaliku poliitika eesmärke, asjaolu, et lennujaamakäitajad ei olnud avalik-õiguslikud üksused ja viimati nimetatutel ei olnud nende meetmete rakendamisel autonoomsest piirkonnast olulist autonoomiat (kohtuotsuse T-607/17 punktid 116–119 ja 124–127 ning kohtuotsuse T-8/18 punktid 174–177 ja 190–193).
- 100 Edasi vaidlevad Volotea ja easyJet vastu hinnangule, milles Üldkohus leidis, et küsimust, kas nad said Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajate vahendusel tegutseva autonoomse piirkonna antud eelise, tuleb analüüsida kriteeriumi alusel, mille kohaselt tuleb kindlaks teha, kas autonoomne piirkond tegutses tavapäraustes turutingimustes tegutseva kauba või teenuste eraõigusliku omandajana (kohtuotsuse T-607/17 punktid 128–136 ja kohtuotsuse T-8/18 punktid 194–203). Nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktidest 54, 55, 66–69, 72 ja 75, keskendab Volotea oma kriitika elementidele, mille kohta Üldkohus otsustas, et ta peab tegema oma kontrolli selle kriteeriumi alusel, st ühelt poolt autonoomse piirkonna tegelik vajadus teenuste järele ja teiselt poolt hankemenetluse korraldamine, samas kui easyJeti, kes viitab neist elementidest teisele, kriitika on keskendunud asjaolule, et nende elementide analüüs viis Üldkohtu sisuliselt selleni, et ta vältis küsimust – või vähemalt jättis selle nõuetekohaselt käsitlemata –, kas lepingud, mis sidusid lennuettevõtjaid lennujaamakäitajatega, olid sõlmitud tavapäraistel turutingimustel.
- 101 Lõpuks heidavad nii Volotea kui ka easyJet Üldkohtule sisuliselt ette seda, et ta kvalifitseeris faktilised asjaolud õiguslikult vääralt ja ei analüüsinud tõsiselt tõendeid, mis nad olid esitanud, et vaidlustada komisjoni hinnang ja järeldused, mille kohaselt kujutasid lepingud, mille nad sõlmisid lennujaamakäitajatega, endast eelist, mida nad ei oleks saanud tavapäraistel turutingimustel (kohtuotsuse T-607/17 punktid 139, 143 ja 144 ning kohtuotsuse T-8/18 punktid 189–193 ja 216–218).
- 102 Esimesena tuleb meenutada, et Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast tuleneb esiteks, et ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses „riigiabiks“ kvalifitseerimiseks peavad olema täidetud kõik selles sättes nimetatud tingimused (21. märtsi 1990. aasta kohtuotsus Belgia vs. komisjon, C-142/87, EU:C:1990:125, punkt 25, ja 11. novembri 2021. aasta kohtuotsus Autostrada Wielkopolska vs. komisjon ja Poola, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punkt 103).
- 103 Nende hulgas on eelkõige tingimus, mille kohaselt peab asjaomane riiklik meede konkreetsel juhtumil andma soodustatud ettevõtjale või ettevõtjatele valikulise eelise (24. juuli 2003. aasta kohtuotsus Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 75, ja 11. novembri 2021. aasta kohtuotsus Autostrada Wielkopolska vs. komisjon ja Poola, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punkt 103).
- 104 Teisena, mõiste „eelis“ ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses ei hõlma üksnes sooritusi positiivses tähenduses, nagu toetused, vaid ka erinevas vormis sekkumisi, mis leevendavad soodustatud ettevõtja või ettevõtjate eelarvet tavaliselt koormavaid kohustusi ja mis on toetustega samalaadsed ja neil on samasugused tagajärjed (15. märtsi 1994. aasta kohtuotsus Banco Exterior de España, C-387/92, EU:C:1994:100, punkt 13, ja 4. märtsi 2021. aasta kohtuotsus komisjon vs. Fútbol Club Barcelona, C-362/19 P, EU:C:2021:169, punkt 59).

- 105 Seega tuleb eelise olemasolu kindlakstegemiseks konkreetsel juhtumil – olenemata sellest, kas selle on andnud vahetult riik või riigi poolt selleks asutatud või määratud avalik-õiguslik või eraõiguslik üksus – peamiselt arvesse võtta riikliku meetme mõju soodustatud ettevõtjale või ettevõtjatele (22. märtsi 1977. aasta kohtuotsus Steinike & Weinlig, 78/76, EU:C:1977:52, punkt 21, ja 15. mai 2019. aasta kohtuotsus Achema jt, C-706/17, EU:C:2019:407, punkt 50).
- 106 Seevastu ei tee ELTL artikli 107 lõige 1 vahet riiklike meetmete põhjuste või eesmärkide alusel (2. juuli 1974. aasta kohtuotsus Itaalia vs. komisjon, 173/73, EU:C:1974:71, punkt 27, ja 13. veebruari 2003. aasta kohtuotsus Hispaania vs. komisjon, C-409/00, EU:C:2003:92, punkt 46), nende eesmärkide laad, mida taotleb riik, kes on meetmed võtnud või kellel on need omistatavad, ei ole mingit tähtsust küsimuse puhul, kas nendega antakse eelis ühele või mitmele ettevõtjale, ning laiemalt nende riigiabiks kvalifitseerimisel (8. detsembri 2011. aasta kohtuotsus France Télécom vs. komisjon, C-81/10 P, EU:C:2011:811, punkt 17, ja 25. jaanuari 2022. aasta kohtuotsus komisjon vs. European Food jt, C-638/19 P, EU:C:2022:50, punkt 122).
- 107 Järelikult tuleb asuda seisukohale, et käesoleva kohtuotsuse punktis 103 nimetatud tingimustele vastab iga riiklik meede, mis olenemata meetme vormist ja eesmärkidest võib otseselt või kaudselt soodustada ühte või mitut ettevõtjat või mis annab neile eelise, mida nad tavapärastel turutingimustel ei oleks saanud (24. juuli 2003. aasta kohtuotsus Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 84, ja 17. septembri 2020. aasta kohtuotsus Compagnie des pêches de Saint-Malo, C-212/19, EU:C:2020:726, punkt 39).
- 108 Lõpuks, sellise eelise olemasolu kindlakstegemisel kohaldatakse üldjuhul turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtet (6. märtsi 2018. aasta kohtuotsus komisjon vs. FIH Holding ja FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, punkt 45, ja 11. novembri 2021. aasta kohtuotsus Autostrada Wielkopolska vs. komisjon ja Poola, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punkt 105), välja arvatud juhul, kui puudub igasugune võimalus võrrelda konkreetsel juhul asjasse puutuvat riigi tegevust eraettevõtja omaga, kuna see tegevus on lahutamatu seotud sellise taristu olemasoluga, mida ükski eraettevõtja ei oleks kunagi saanud luua (vt selle kohta 3. juuli 2003. aasta kohtuotsus Chronopost jt vs. Ufex jt, C-83/01 P, C-93/01 P ja C-94/01 P, EU:C:2003:388, punktid 31–38), või kui riik tegutses avaliku võimu kandjana. Selle viimase kohta tuleb siiski märkida, et ainuüksi see, et teostatakse avalikku võimu, kasutades näiteks seadusandlikke või maksualaseid vahendeid, ei too iseenesest kaasa selle põhimõtte kohaldamatust (vt selle kohta 5. juuni 2012. aasta kohtuotsus komisjon vs. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punktid 81 ja 92; 3. aprilli 2014. aasta kohtuotsus komisjon vs. Madalmaad ja ING Groep, C-224/12 P, EU:C:2014:213, punkt 30, ning 6. märtsi 2018. aasta kohtuotsus komisjon vs. FIH Holding ja FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, punkt 48). Nimelt muudab selle põhimõtte kohaldatavaks asjaomase riikliku sekkumise majanduslik laad, mitte selleks rakendatud vahendid (20. septembri 2017. aasta kohtuotsus komisjon vs. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punkt 27).
- 109 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 63, 71 ja 74 sisuliselt märkis, eeldab turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldamine ise seda, et juhtumipõhiselt tuleb kasutada erinevaid konkreetseid kriteeriume, millest igaüks püüab võrrelda konkreetsel juhul käsitletavat riiklikku meedet kõige kohasemal ja sobivamal viisil, võttes eelkõige arvesse meetme laadi, sellega, mille oleks võinud võtta eraettevõtja, kes on võimalikult sarnases olukorras ja kes tegutseb tavapärastel turutingimustel (vt selle kohta 6. märtsi 2018. aasta kohtuotsus komisjon vs. FIH Holding ja FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, punktid 52 ja 55).

- 110 Nagu nähtub Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, hõlmavad need kriteeriumid eelkõige eraõigusliku investori kriteerium, mida kohaldatakse selliste riiklike meetmete puhul nagu kapitali sissemaksud (21. märtsi 1991. aasta kohtuotsus Itaalia vs. komisjon, C-305/89, EU:C:1991:142, punktid 18 ja 19, ning 10. detsembri 2020. aasta kohtuotsus Comune di Milano vs. komisjon, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, punkt 105). Need kriteeriumid hõlmavad ka eraõigusliku võlausaldaja kriteeriumi, mida kohaldatakse selliste meetmete puhul nagu makseviisid või tagasimaksmiseks (29. aprilli 1999. aasta kohtuotsus Hispaania vs. komisjon, C-342/96, EU:C:1999:210, punkt 46, ja 20. septembri 2017. aasta kohtuotsus komisjon vs. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punktid 22 ja 28), eraõigusliku võlgniku kriteeriumi (11. novembri 2021. aasta kohtuotsus Autostrada Wielkopolska vs. komisjon ja Poola, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punktid 123 ja 156) ja ka eraõigusliku müüja kriteeriumi, mida kohaldatakse meetmete puhul, mis on seotud kauba või teenuste tarnimisega otse või selliste avalik-õiguslike üksuste või eraettevõtjate vahendusel, kes on riigi kontrolli või mõju all, ning selliste müügitingimuste kindlaksmääramisega nagu hind (vt selle kohta 2. veebruari 1988. aasta kohtuotsus Kwekerij van der Kooy jt vs. komisjon, 67/85, 68/85 ja 70/85, EU:C:1988:38, punkt 28; 11. juuli 1996. aasta kohtuotsus SFEI jt, C-39/94, EU:C:1996:285, punkt 59, ja 8. novembri 2001. aasta kohtuotsus Adria-Wien Pipeline ja Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, C-143/99, EU:C:2001:598, punktid 39 ja 40).
- 111 Kolmandana tuleb meenutada, et juhul kui komisjon algatab riikliku meetmega seoses menetluse ja võtab selle lõpus vastu otsuse, milles ta kvalifitseerib meetme „riigiabiks“, peab see institutsioon oma otsuses tõendama sellise abi olemasolu ja seega eelkõige seda, et meede annab soodustatud ettevõtjale või ettevõtjatele eelise, tuginedes hoolikalt ja erapooletult läbi viidud uurimise tulemusel võimalikult täielikele ja usaldusväärsetele tõenditele (4. märtsi 2021. aasta kohtuotsus komisjon vs. Fútbol Club Barcelona, C-362/19 P, EU:C:2021:169, punkt 62 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 112 Selle kohustuse täitmist tuleb siiski hinnata teabe alusel, mis oli komisjoni käsutuses otsuse tegemise ajal (10. juuli 1986. aasta kohtuotsus Belgia vs. komisjon, 234/84, EU:C:1986:302, punkt 16, ja 20. septembri 2017. aasta kohtuotsus komisjon vs. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punkt 70) tingimusel, et see institutsioon kasutas volitusi, mis võimaldavad tal saada teavet, mida ta pidas vajalikuks või kasulikuks, eelkõige volitus teha ettekirjutus asjasse puutuva riikliku meetme võtnud liikmesriigile, kelle käsutuses on see teave (vt selle kohta 14. veebruari 1990. aasta kohtuotsus Prantsusmaa vs. komisjon, C-301/87, EU:C:1990:67, punktid 19–22, ja 20. septembri 2017. aasta kohtuotsus komisjon vs. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punkt 71).
- 113 Mis puudutab konkreetsel juhul eelkõige turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldamist, siis tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et see eeldab, et komisjon tõendab pärast igakülgset hindamist, milles võetakse arvesse kõiki juhtumi olulisi asjaolusid, et kõnealusest riiklikust meetmest kasu saanud ettevõtja või ettevõtjad ei oleks ilmselgelt saanud võrreldavat eelist tavapäraselt ettevaatlikult ja hoolsalt eraettevõtjalt, kes tegutseb võimalikult sarnases olukorras ja tavapärastel turutingimustel. Komisjon peab selle igakülgse hindamise käigus võtma arvesse kõiki võimalusi, mida selline ettevõtja võib mõistlikult kaaluda, kogu kättesaadavat teavet, mis võib märkimisväärselt mõjutada tema otsust, ja prognoositavaid arenguid eelise andmise otsuse tegemise kuupäeval (vt selle kohta 26. märtsi 2020. aasta kohtuotsus Larko vs. komisjon, C-244/18 P, EU:C:2020:238, punktid 28–31 ja 65, ning 11. novembri 2021. aasta kohtuotsus Autostrada Wielkopolska vs. komisjon ja Poola, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punktid 108–113).

- 114 Täpsemalt peab komisjon hindama, kas sel kuupäeval võidi tehingut, mille kaudu eelis anti, pidada majandusliku, ärilise ja rahalise ratsionaalsusega tehinguks, arvestades selle lühi- või pikaajalise kasumlikkuse perspektiive ning tehingu muid ärilisi või majanduslikke huve (vt selle kohta 10. juuli 1986. aasta kohtuotsus Belgia vs. komisjon, 234/84, EU:C:1986:302, punktid 14 ja 15; 21. märtsi 1991. aasta kohtuotsus Itaalia vs. komisjon, C-303/88, EU:C:1991:136, punktid 21 ja 22; 3. aprilli 2014. aasta kohtuotsus komisjon vs. Madalmaad ja ING Groep, C-224/12 P, EU:C:2014:213, punkt 36, ning 10. detsembri 2020. aasta kohtuotsus Comune di Milano vs. komisjon, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, punkt 107).
- 115 Käesoleval juhul eiras Üldkohus teatavaid sellest kohtupraktikast tulenevaid nõudeid.
- 116 On tõsi, et ta hoidus kohtuotsuses T-607/17 kaudselt ja kohtuotsuse T-8/18 punktis 185 põhjendatult sõnaselgelt tuginemast komisjoni järeldusele, et Itaalia Vabariik ei tuginenud turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõttele, arvestades, et selline järelendus ei ole Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika seisukohast asjakohane (5. juuni 2012. aasta kohtuotsus komisjon vs. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punktid 103 ja 104, ning 11. novembri 2021. aasta kohtuotsus Autostrada Wielkopolska vs. komisjon ja Poola, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punkt 107).
- 117 Siiski leidis ta, et seda põhimõtet tuleb pidada käesolevas asjas kohaldamatuks kolmel põhjusel, millest esimene puudutab sisuliselt asjaolu, et vaidlusaluses otsuses nimetatud lennujaamakäitajad ei olnud riigi omandis olevad üksused (kohtuotsuse T-607/17 punktid 117–119, 124 ja 125 ning kohtuotsuse T-8/18 punktid 175–177, 190 ja 191), teine asjaolu, et vaidlusalused meetmed kehtestanud abikavaga taotleti avaliku poliitika eesmärke (kohtuotsuse T-607/17 punktid 124–127 ja 130, ning kohtuotsuse T-8/18 punktid 190–193), ning kolmas asjaolu, et need lennujaamakäitajad piirdusid abikava ja meetmete rakendamisega, ilma et neil oleks selleks autonoomselt piirkonnast olnud oluline autonoomia (kohtuotsuse T-607/17 punktid 116, 118 ja 119 ning kohtuotsuse T-8/18 punktid 174, 176 ja 177).
- 118 Ükski neist põhjustest ei välista aga turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldatavust.
- 119 Seega ei võimalda esimene ega kolmas põhjendus järeldada, et selle põhimõtte kohaldatavus on välistatud, kuna seda põhimõtet võib kohaldada ka juhul, kui riik annab eelise ühele või mitmele ettevõtjale otse või tema kontrolli või mõju all olevate eraettevõtjate kaudu, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktides 105 ja 110 viidatud kohtupraktikast ja nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 94 märkis.
- 120 Samuti ei välista Üldkohtu teine põhjendus sugugi turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldatavust, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktis 106 viidatud kohtupraktikast ja nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 80, 82 ja 95 märkis. Avaliku poliitika eesmärkide taotlemine on nimelt omane enamusele riiklikest meetmetest, mis võidakse kvalifitseerida „riigiabiks“ ja mida selleks võidakse hinnata selle põhimõtte alusel (vt selle kohta 21. märtsi 1991. aasta kohtuotsus Itaalia vs. komisjon, C-305/89, EU:C:1991:142, punkt 20, ja 14. septembri 1994. aasta kohtuotsus Hispaania vs. komisjon, C-42/93, EU:C:1994:326, punkt 14). Selle põhimõtte kohaldamise tulemuseks on aga see, et neid meetmeid tuleb analüüsida, jättes tähelepanuta kõnealused eesmärgid (vt selle kohta 10. juuli 1986. aasta kohtuotsus Belgia vs. komisjon, 234/84, EU:C:1986:302, punkt 14) ja tulu, mis on seotud riigi kui avaliku võimu kandja staatusega ja mis võib nende rakendamisest tekkida (vt selle kohta 5. juuni

2012. aasta kohtuotsus komisjon vs. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punkt 79, ning 6. märtsi 2018. aasta kohtuotsus komisjon vs. FIH Holding ja FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, punktid 55, 57 ja 58).

- 121 Samas tuleb tõdeda, et kuigi Üldkohus järeldas ekslikult, et turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõte ei ole kohaldatav, leidis Üldkohus siiski – nagu märgivad Volotea ja easyJet –, et lennuettevõtjaid, kes sõlmisid lennutranspordi-, turundus- ja reklaamiteenuste lepingu Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajatega, tuli pidada kasu saanuks „eelisest, mida nad ei oleks tavapärastel turutingimustel saanud“ põhjusel, et nende lepingute alusel neile makstud tasu ei kujutanud endast vastutasu teenuste eest, mis rahuldab autonoomse piirkonna tegelikke vajadusi, ja lennujaamakäitajad sõlmisid need lepingud pealegi hanke- või samaväärset menetlust korraldamata (kohtuotsuse T-607/17 punktid 128–149 ning kohtuotsuse T-8/18 punktid 174 ja 194–217).
- 122 Neid hinnanguid arvestades otsustas Üldkohus kohtuotsuse T-607/17 punktis 150 ja kohtuotsuse T-8/18 punktis 218, et komisjon võis õiguspäraselt järeldada, et rahastamine, mida autonoomne piirkond nende lennujaamakäitajate vahendusel andis Voloteale ja easyJetile vastutasuna viimaste osutatud transpordi-, turundus- ja reklaamiteenuste eest, andis neile eelise, mida nad ei oleks tavapärastel turutingimustel saanud.
- 123 Ent nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktides 109 ja 110 viidatud kohtupraktikast ja nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 99, on eraõigusliku omandaja kriteerium – nagu ka eraõigusliku müüja kriteerium –, mis on esimese paarik, üks neist eri kriteeriumidest, mis täpsustavad turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtet. Neil asjaoludel toovad käesoleva kohtuotsuse punktides 117–120 välja toodud õigusnormi rikkumised kaasa vaidlustatud kohtuotsuste tühistamise vaid juhul, kui ilmneb, et ka need Üldkohtu täiendavad põhjendused on õiguslikult väärad ja iseenesest ei saa nende kohtuotsuste resolutsiooni põhjendada.
- 124 Teisena tuleb sellega seoses kõigepealt märkida, et need põhjendused on sisuliselt esitatud seoses komisjoni poolt vaidlusaluses otsuses tehtud eelnevate järelduste ja hinnangutega. Seega heidab Volotea Üldkohtule ekslikult ette, et viimane eiras komisjoni otsuste õiguspärasuse kontrolli tegeva kohtuna oma pädevuse piire, kui ta need põhjendused esitas.
- 125 Järgmiseks tuleb rõhutada, et kuna eraõigusliku omandaja kriteerium on turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte üks erinevatest võimalikest variantidest, tuleb seda järelikult tõlgendada ja kohaldada kooskõlas selle põhimõtte ning tõendamisnõuetega, mis moodustavad selle põhimõtte kohaldamise raamistiku.
- 126 Selles osas tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast tõepoolest, et juhul, kui riik või mõni muu avalik-õiguslik üksus otsustab kaupu või teenuseid müüa või vastavalt neid osta otse ühelt või mitmelt eraettevõtjalt, võimaldab hankemenetlus, mis on korraldatud nii, et tagatud on selle avatus, erapooletus ja mittediskrimineerivus, teatud tingimustel eeldada, et menetluse tulemusel selleks sõlmitud lepingud või muud aktid ning nendes ette nähtud tasu kajastavad tavapäraseid turutingimusi ja eelkõige tavapärast hinda või tavapärast turuväärtust, mis välistab ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses eelise olemasolu (vt selle kohta 16. juuli 2015. aasta kohtuotsus BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, punktid 29 ja 32 ning seal viidatud kohtupraktika).

- 127 Siiski nähtub sellest kohtupraktikast samuti, et hankemenetluse läbiviimine ei ole alati sellise müügi- või ostutehingu jaoks kohustuslik, ning pealegi on sellise eelise olemasolu välistamiseks muid vahendeid. Nimelt on võimalik kasutada muid vahendeid nagu sõltumatu eksperdiarvamus (16. juuli 2015. aasta kohtuotsus BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika) või usaldusväärne, põhjalik ja täielik hinnang asjaomaste kulude kohta (vt selle kohta 2. septembri 2010. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punktid 70–75), et olla kindel, et selliselt tehtud tehing on tavapärane turutehing, mille tulemusel määratakse kindlaks tavapärane hind või tavapärane turuväärtus.
- 128 Seda enam ei saa hankemenetluse läbiviimine olla ainus vahend ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses „eelise“ olemasolu välistamiseks olukorras, kus riik müüb kaupu või teenuseid eraettevõtjatele või ei osta neid eraettevõtjalt mitte otse, vaid teiste eraettevõtjate vahendusel, kellel ei ole kohustust hankemenetlust korraldada. Olenemata sellest, millist vahendit kasutatakse, eeldab küsimus, kas sellise eelise olemasolu tuleb välistada või – vastupidi – tuvastada, igal juhul selle hindamist, kas seda müüki või ostu ette nägevad lepingud või muud aktid kajastavad tavapäraseid turutingimusi või mitte, nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktides 113 ja 114.
- 129 Lisaks, nagu nähtub nendest punktidest, peab komisjon selle hinnangu andma ja ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses eelise olemasolu tõendamata tingimustel, mida on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktides 111 ja 112, kusjuures see eelis – eeldusel, et see on tõendatud – saab vastata käesolevas asjas üksnes erinevusele tasu vahel, mida asjaomased soodustatud isikud oleksid võinud tavapärastes turutingimustes oodata, ja selle tasu vahel, mida lennujaamakäitajad neile tegelikult maksid.
- 130 Käesoleval juhul eiras aga Üldkohus neid erinevaid sisulisi ja tõendeid puudutavaid nõudeid.
- 131 Nimelt, esiteks piirdus ta nii oma analüüsis ELTL artikli 107 lõikest 1 tulenevate nõuete kohta kui ka nende nõuete seisukohast faktiliste asjaolude õiguslikul kvalifitseerimisel sisuliselt viitega sellele, et käesolevas asjas kõne all olevate lepingute poolteks olevad eraõiguslikud üksused ei sõlminud neid lepinguid hankemenetluse tulemusel, nagu nähtub kohtuotsuse T-607/17 punktides 136, 137 ja 141 ning kohtuotsuse T-8/18 punktides 203, 204 ja 208, ning leidis seejärel üldiselt, et hankemenetluse korraldamine „oleks võinud tõendada turutingimuste olemasolu ning seega ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses eelise puudumist“ ning käesolevas asjas „ei ole“ Volotea ja easyJet tõendanud, et Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajad korraldasid „samaväärse“ menetluse, nagu nähtub kohtuotsuse T-607/17 punktides 140, 142 ja 143 ning kohtuotsuse T-8/18 punktides 207, 209 ja 210.
- 132 Selliselt omistas Üldkohus põhjendamatu tähtsuse asjaolule, et eraettevõtjad, kellel ei ole kohustust korraldada hankemenetlust ja kes kavatsesid selliseid lepinguid sõlmida, on enne kasutatud hankemenetlust või samaväärset menetlust, mille tegemata jätmise korral tekib oht, et need lepingud kvalifitseeritakse automaatselt ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses „eeliseks“, kui üks neist eraettevõtjatest rahastab oma lepingulisi kohustusi avaliku sektori vahenditest. Nimelt ei tulene vajadus kasutada sellist hankemenetlust või samaväärset menetlust ega automaatne tagajärg, mille toob kaasa selle kasutamata jätmine, nimetatud sättest ega Euroopa Kohtu praktikast, mis nõuab – vastupidi – käesoleva kohtuotsuse punktides 113, 114 ja 128 meenutatud igakülgset ja konkreetset juhtumipõhist hindamist, ning mis liiati panevad komisjonile kohustuse tõendada eelise olemasolu, mitte aga asjaomastele ettevõtjatele kohustust tõendada eelise puudumist (vt selle kohta 10. detsembri 2020. aasta kohtuotsus Comune di Milano *vs.* komisjon, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, punkt 111).

- 133 Teiseks piirdus Üldkohus kohtuotsuse T-607/17 punktis 139 ja kohtuotsuse T-8/18 punktis 206 sellega, et „seab [...] kahtluse alla“ küsimuse, kas lennujaamakäitajate ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute esemeks olevad turundusteenused vastasid autonoomse piirkonna „tegelikele vajadustele“. See hinnang ei võimaldanud tal aga järeldada, et tegemist on ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses eelise, nagu Volotea õigesti väidab.
- 134 Samal ajal ei püüdnud Üldkohus vaidlustatud kohtuotsustes kontrollida, kas komisjon täitis vaidlusaluses otsuses oma kohustust teha kindlaks, kas lennujaamakäitajate ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingud kujutasid endast tavapäraseid turutehinguid. Vastupidi, ta eitas selle küsimuse igasugust asjakohasust, esitades selle kohta üsna ebamääraseid üldisi hinnanguid, nagu nähtub kohtuotsuse T-607/17 punktides 118, 125 ja 143 ning kohtuotsuse T-8/18 punktides 176, 191 ja 210. Seda küsimust tuli aga käesoleva kohtuotsuse punktides 113, 114 ja 128 meenutatud kohtupraktikat arvestades analüüsida, nagu easyJet õigesti väidab.
- 135 Järelikult, kuna Üldkohus leidis, et lennuettevõtjad, kes olid sõlminud Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaama käitajatega lennutranspordi-, turundus- ja reklaamiteenuse osutamise lepingu, tuleb lugeda ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses „eelise“ saanuteks, kuna neile kõnealuste lepingute alusel makstud tasu ei kujutanud endast vastutasu teenuste eest, mis vastasid autonoomse piirkonna tegelikele vajadustele, ja lennujaamakäitajad olid need lepingud sõlmitud ka ilma eelneva hankemenetluseta või samaväärse menetluseta, siis on Üldkohus rikkunud õigusnormi.
- 136 Seega rikkus Üldkohus õigusnormi ka siis, kui ta kohtuotsuse T-607/17 punktis 150 ja kohtuotsuse T-8/18 punktis 218 otsustas, et komisjon võis põhjendatult järeldada, et rahastamine, mida autonoomne piirkond nende lennujaamakäitajate vahendusel tegutsedes andis Voloteale ja easyJetile vastutasuna viimaste osutatud transpordi-, turundus- ja reklaamiteenuste eest, andis neile eelise, mida nad ei oleks tavapärastel turutingimustel saanud.
- 137 Sellest järeldub, et kohtuasjas C-331/20 P esitatud esimese väite esimene etteheide ning kohtuasjas C-343/20 P esitatud neli väidet on põhjendatud osas, milles need puudutavad turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte tõlgendamist, kohaldatavust ja kohaldamist käesolevas asjas.
- 138 Kuna teatava meetme kvalifitseerimine „riigiabiks“ eeldab muude kumulatiivsete tingimuste hulgas, et tõendatakse, et see meede andis ühele või mitmele ettevõtjale eelise, nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktides 102 ja 103, ja kuna eelmises punktis esitatud väidetega tuleb nõustuda, siis tuleb kohtuotsus T-607/17 tühistada, ilma et oleks vaja analüüsida ülejäänud etteheiteid ja väiteid, mis Volotea esitas oma apellatsioonkaebuse põhjendamiseks kohtuasjas C-331/20 P, ning kohtuotsus T-8/18 osas, milles easyJeti hagi jäeti põhjendamatusse tõttu rahuldamata.

Esimeses kohtuastmes esitatud hagid

- 139 Kui menetlusstaadium lubab, võib Euroopa Kohus Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 61 esimese lõigu alusel teha ise asja suhtes lõpliku kohtuotsuse.
- 140 Käesoleval juhul leiab Euroopa Kohus, et tuleb teha lõplik otsus mõlema käesoleva kohtuasja suhtes, mille menetlusstaadium seda lubab, kuna nende üle toimus Üldkohtus võistlev vaidlus ja kuna nendes ei ole vaja võtta ühtegi täiendavat menetlust korraldavat meetet ega teha menetlustoimingut, võttes arvesse küsimusi, mis tuleb lahendada, et menetlus lõpetada.

- 141 Nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktides 35–40, esitas Volotea Üldkohtule esitatud hagi põhjendamiseks viis väidet. EasyJet omalt poolt esitas oma hagi põhjendamiseks kuus väidet.
- 142 Esimesena tuleb analüüsida koos Volotea esimest ja viiendat väidet, mis käsitlevad vastavalt ELTL artikli 107 lõike 1 rikkumist ning põhjenduste puudumist ja põhjenduste vastuolulisust, ning easyJeti teist väidet, mis puudutab sama sätte rikkumist.
- 143 Kuna need väited puudutavad vaidlusaluse otsuse seda osa, milles komisjon järeldas eelise olemasolu, siis tuleb kõigepealt tõdeda, et selle eelisega seoses esitas komisjon selles otsuses arutluskäigu, mille võib kokku võtta järgmiselt.
- 144 Kõigepealt leidis ta oma otsuse põhjendustes 364–377, et vaidlusalused meetmed tuleb kvalifitseerida „toetusteks“, kuna need nägid ette „rahaliste vahendite“ „andmise“ või „maksete tegemise“ autonoomse piirkonna poolt, kes tegutseb lennujaamakäitajate „vahendusel“, lennuettevõtjatele „turustusteenuste eest“ ja „lennuliikluse suurendamise eest“, mis toimub uute lennuliinide avamise ja olemasolevate lennuühenduste laiendamise vormis, ning kuna selliselt vabastati lennuettevõtjad ühest osast kuludest, mida nad muidu oleksid kandnud, et oma tegevust arendada ja edendada. Sellega seoses täheldas komisjon muu hulgas, et oli ette nähtud, et asjasse puutuvad lennujaamakäitajad sõlmivad nende lennuettevõtjatega „kokkuleppeid“, milles on „vastutasuna“ „rahalise hüvitise“ eest ette nähtud „lennuliiklusega seotud eesmärgid“ ja „lennutranspordi laiendamine“, millega kaasnevad „leppetrahvid“.
- 145 Seejärel käsitles komisjon vaidlusaluse otsuse põhjendustes 378 ja 380–388 küsimust, kas vaidlusalused meetmed olid „kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõttega“.
- 146 Sellega seoses esiteks leidis see institutsioon vaidlusaluse otsuse põhjendustes 380–386, et autonoomne piirkond „ei tegutsenud lennuettevõtjate suhtes turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtjana“. Olles sellega seoses märkinud, et Itaalia Vabariik ei tuginenud haldusmenetluses turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõttele, märkis ta kõigepealt, et arvestades autonoomse piirkonna taotletud avaliku poliitika eesmäärke, asjaolu, et autonoomne piirkond kontrollis vaid ühte erinevatest asjasse puutuvatest lennujaamakäitajatest, ja asjaolu, et vaidlusalused meetmed tulenesid pigem avaliku võimu organi kehtestatud kavast kui siduvast individuaalsest kokkuleppest lennujaamakäitaja ja lennuettevõtja vahel, ei olnud see põhimõte kohaldatav. Edasi märkis komisjon sisuliselt, et kui see põhimõte oleks olnud kohaldatav, oleks tulnud kasumlikkuse analüüsi või võrdleva hindamise põhjal kindlaks teha, kas autonoomne piirkond tegutses kasumlikkuse perspektiivist juhinduva eraettevõtjana, nagu oleks olnud lennujaamakäitaja sõlmitud lepingute puhul, ning lisas seejärel, et selline analüüs või hindamine ei ole „käesoleval juhul asjakohane“. Lõpuks leidis komisjon, et igal juhul ei olnud Itaalia Vabariik esitanud mingit äriplaani, kasumlikkuse analüüsi ega ühtegi muud asjaolu, millest „nähtuks selgelt“ turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja tegevuse olemasolu.
- 147 Teiseks märkis komisjon vaidlusaluse otsuse põhjenduses 386, et lennuettevõtjate väljavalimiseks ei korraldatud hankemenetlust, kuna lennujaamakäitajad üksnes „avaldasid teated“ ja „valisid välja parima pakkumuse“, ning lisas seejärel, et käesolevas asjas ei oleks „eelise olemasolu välistanud“ siiski ka see, kui oleks korraldatud hankemenetlus, kuna vaidlusalused meetmed võeti selleks, „et eraldada lennuettevõtjatele avaliku sektori vahendeid“, ilma et nende vahenditega oleks „tasutud [autonoomse piirkonna] tõelistele vajadustele vastavate toodete või teenuste eest“.

148 Kolmandaks leidis komisjon vaidlusaluse otsuse põhjenduses 387, et „[n]eil asjaoludel ei [olnud] võimalik hinnata [...] ka [...] lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelisi rahalisi suhteid“, et teha kindlaks, kas need on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõttega, ja et „[oli] selge, et lennujaamakäitajad ei tegutsenud lennuettevõtjatega lepinguid sõlmides turumajanduse tingimustes tegutsevate eraettevõtjatena“, vaid nad „viisid ellu abikava, mille [autonoomne piirkond] oli kavandanud selleks, et suurendada lennuliiklust“.

Poolte argumendid

149 Teise väite raames kinnitab easyJet muu hulgas, et komisjon rikkus esiteks õigusnormi, kui ta tuvastas „toetuste“ olemasolu juba enne seda, kui analüüsis turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte alusel vaidlusaluseid meetmeid ja lepinguid, mille lennujaamakäitajad sõlmisid lennuettevõtjatega meetmete rakendamiseks. Teiseks välistas ta ekslikult analüüsi läbiviimise selle põhimõtte alusel, tuginedes autonoomse piirkonna taotletud „avaliku poliitika eesmärkidele“, asjaolule, et vaidlusalused meetmed ja neid rakendavad lepingud tulenesid väidetavalt „kavast“, mis ei vaja täiendavaid rakendusmeetmeid ning millega määratakse kindlaks soodustatud isikud üldiselt ja abstraktselt, osa asjasse puutuvate lennujaamakäitajate „eraõiguslikule“ staatusele ning nende „vahendajate“ rollile. Kolmandaks rikkus see institutsioon õigusnorme ja tegi ilmseid hindamisvigu, kui jättis nõuetekohaselt ja argumenteeritult analüüsimata vaidlusaluste meetmete kasumlikkuse, arvestades erinevaid mehhanisme, mida nende meetmetega rakendati, omistades põhjendamatu tähtsuse asjaolule, et ei korraldatud hankemenetlust, ning vaidlustades autonoomse piirkonna tegeliku vajaduse olemasolu lennutransporditeenuste järele. Neljandaks jättis ta väärt kindlaks tegemata, kas lennujaamakäitajate ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepinguid võis pidada tavapärasel turutingimustel tegutsevate ettevõtjate tegevuseks, arvestades nende lepingute alusel osutatud teenuste äri- ja majanduslikku huvi, nende eest makstud hinda ning nende lepingute sõlmimise ja täitmise muid õiguslikke ja praktilisi üksikasju. Selles kontekstis viitab easyJet muu hulgas tegevuskavadele, mille lennujaamakäitajad pidid koostama, kasumlikkuse nõuetele, millest pidid lähtuma nii need tegevuskavad kui ka lennuettevõtjatega sõlmitud lepingud, ning viisile, kuidas Geasar ja Sogaer on teda puudutavas osas need nõuded praktikas rakendanud.

150 Volotea omalt poolt väidab oma esimese ja viienda väite raames muu hulgas, et komisjon tõlgendas ja kohaldas turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtet väärt kindlaks tegemata, et see institutsioon ei ole täitnud temal lasuvat tõendamiskoormist, kuna ta ei tõendanud eelise olemasolu selle põhimõtte alusel, ja ta pühendas vaidlusaluses otsuses nendele küsimustele ebapiisava põhjenduse. Sellega seoses väidab Volotea eelkõige, et sõlmides lepinguid lennuettevõtjatega, sh Voloteaga, pärast seda, kui nad olid avaldanud osalemiskutseid ja välja valinud kõige atraktiivsemad pakkumused, tegutsesid Geasar ja Sogaer turumajanduse tingimustes tegutsevate eraettevõtjatena, üritades kõigepealt osta teenuseid, mis võivad kaasa tuua nende vastavate lennujaamade liikluse ja atraktiivsuse suurenemise, seejärel veendudes enne nende teenuste kasumlikkuse väljavaadetes, ja lõpuks makstes oma lepingupartneritele vastutasuna õiglast tasu. Volotea väidab samuti, et selle asemel, et seda olukorda põhjalikult analüüsida turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte alusel, piirdus komisjon sisuliselt sellega, et kõrvutas rea ebaselgeid õiguslikke ja faktilisi kinnitusi, mis ei olnud asjakohased või põhjendatud ning mis ei võimaldanud tal järeldada eelise olemasolu.

Euroopa Kohtu hinnang

- 151 Kõigepealt tuleneb käesoleva kohtuotsuse punktides 107–110 viidatud kohtupraktikast, et tegemaks kindlaks, kas vaidlusalused meetmed ja lepingud, millega Geasar ja Sogaer rakendasid neid easyJeti ja Volotea suhtes, kujutasid endast viimastele eeliseid ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses, pidi komisjon neid meetmeid ja lepinguid analüüsima turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte alusel. Lisaks tuleneb kohtuotsuse punktides 105, 106, 117 ja 118 viidatud kohtupraktikast, et autonoomse piirkonna taotletud avaliku poliitika eesmärgid ja lennujaamakäitajate eraõiguslik staatus ei takista selle põhimõtte kohaldamist.
- 152 Edasi, turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldamine kohustas komisjoni käesolevas asjas analüüsima vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktides 111–114 ja 125–129 meenutatud üksikasjadele küsimust, kas autonoomset piirkonda kui avalik-õiguslikku üksust, kes kehtestas vaidlusalused meetmed, ja lennujaamakäitajaid, keda komisjon kirjeldab „vahendajatena“, kui lennuettevõtjatega sõlmitud lepingute pooli võis käsitada kauba või teenuste eraõiguslike omandajatena tegutsenuks võrreldavas olukorras, vastavalt nähes ette lennutransporditeenuste osutamise lepingute sõlmimise ja sõlmides selliseid lepinguid.
- 153 Lõpuks, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse samadest punktidest, eeldas see analüüs seda, et igakülselt ja konkreetselt hinnatakse, kas igaüks nendest üksustest oli teda puudutavas osas üritanud asjaomaseid teenuseid osta tavapärastel turutingimustel, arvestades eelkõige sellise tehingu ratsionaalsust, eeldatavat kasumlikkust, sel eesmärgil ette nähtud teenuste ärilist ja majanduslikku huvi, nende eest makstavat hinda ning nende õiguslikke ja praktilisi üksikasju, mille kohaselt sõlmiti lepingud, milles nähti ette nende teenuste osutamine ja selle hinna maksmine.
- 154 Ent nagu nähtub vaidlusaluse otsuse põhjendustest, mis on kokkuvõtlikult esitatud käesoleva kohtuotsuse punktides 145–148, jättis komisjon esiteks selgelt kõrvale – – vääratel põhjustel, mis puudutavad autonoomse piirkonna taotletavaid avaliku poliitika eesmäärke, nende lennujaamakäitajate eraõiguslikku staatust, kelle kaudu autonoomne piirkond vaidlusaluseid meetmeid rakendas, ning nende meetmete vormi – nii turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte „kohaldatavuse“ kui ka selle põhimõtte kohaldamise „asjakohasuse“ ja „võimalikkuse“ autonoomse piirkonna ja lennuettevõtjate vahelistele „suhetele“ ning viimati nimetatute ja lennujaamakäitajate vahelistele „rahalistele suhetele“, eelkõige selleks, et hinnata nende meetmete rakendamiseks sõlmitud lepingute ratsionaalsust ja prognoositavat kasumlikkust.
- 155 Teiseks, kuigi on tõsi, et vaatamata sellele selgele ja korduvale seisukohale esitas komisjon vaidlusaluse otsuse põhjendustes 382 ja 384 mõne hinnangu, mida võib mõista kui turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldamise esimest sammu, tuleb esimesena tõdeda, et need hinnangud puudutavad üksnes autonoomse piirkonna enda tegevust, seevastu lennujaamakäitajate tegevust ei arutatud kordagi sisuliselt. Teisena keskenduvad need hinnangud ilmselgelt küsimusele, kas autonoomne piirkond tegutses erainvestorina, kes soovib saada „dividendi“, „kapitalitulu“ või muud „rahalist tulu“, mitte aga küsimusele, kas ta tegutses nii nagu kauba või teenuste eraõiguslik omandaja võrreldavas olukorras. Kolmandana, komisjon, kellel käesoleva kohtuotsuse punktides 111 ja 112 meenutatud tingimustel lasub kohustus tõendada eelise olemasolu, piirdub nimetatud põhjendustes peamiselt sellega, et ta väitis kategoorilises sõnastuses, et autonoomne piirkond „ei saanud [...] oodata mingit tulu“ ega muud kasu, mida võiks arvesse võtta turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte alusel tehtud analüüsis, enne kui ta heitis Itaalia Vabariigile ette, et ta „ei ole kindlaks teinud

ühtki kasumlikkuse elementi“ või „igal juhul“ esitanud teavet, „millest oleks selgelt näha“, et autonoomne piirkond tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtjana. Neljandana ei uurinud see institutsioon mingilgi hetkel põhjalikult tema käsutuses olnud asjaolusid, nagu easyJet ja Volotea õigesti väidavad.

- 156 Ent käesolevas asjas kõne all olevatest õigus- ja haldusnormidest ning nende rakendamise üksikasjadest, nagu need on esitatud vaidlusaluses otsuses (põhjendused 44–46, 71–75 ja 79–84) ja mis on kokku võetud käesoleva kohtuotsuse punktides 5–25, ilmneb aga selgelt, et lennujaamakäitajate ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingud kujutavad endast autonoomse piirkonna eelnevale heakskiidule ja järelkontrollile allutatud selliste tegevuskavade kahepoolset elluviimist, mis pidid sisaldama – ja komisjoni väitel sisaldasidki – teavet muu hulgas selle kohta, „milliseid [...] meetmetest [pidid] lennujaamakäitajad elluviidavaks“ ning viidet „majandus- ja finantsprognosidele, mis kajastavad [osutatavate teenuste] kasumlikkuse väljavaateid“, mille osas see institutsioon pidi seisukoha võtma.
- 157 Lisaks ei nähtu vaidlusalusest otsusest, et komisjon kasutas volitusi, mis võimaldavad tal saada täiendavat teavet, mida ta peab vajalikuks või kasulikuks, eelkõige oma volitust teha Itaalia Vabariigile ettekirjutus, et viimane esitaks talle selle teabe nõukogu 13. juuli 2015. aasta määruse (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad ELTL artikli 108 kohaldamiseks (ELT 2015, L 248, lk 9), artikli 12 lõike 3 alusel; seda asjaolu tuleb arvesse võtta vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 112 viidatud kohtupraktikale.
- 158 Seega rikkus komisjon ELTL artikli 107 lõiget 1, kuna ta ei kohaldanud käesolevas asjas turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtet ning järeldas eelise olemasolu õiguslike ja faktiliste kaalutluste põhjal, mis ei saa sellise hinnangu aluseks olla.
- 159 Kõigil eeltoodud põhjustel on Volotea esimene ja viies väide ning easyJeti teine väide põhjendatud.
- 160 Kuna ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses eelise olemasolu tõendamine on üks kumulatiivsetest tingimustest, mis peavad olema täidetud, et kvalifitseerida konkreetne meede selle sätte tähenduses „riigiabi“, nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktides 102, 103 ja 138, ning selle kohtuotsuse eelmises punktis esitatud väidetega tuleb nõustuda, siis tuleb Volotea ja easyJeti hagid rahuldada ning järelikult vaidlusalune otsus neid kahte lennuettevõtjat puudutavas osas tühistada vastavalt nende kummagi poolt esimeses kohtuastmes esitatud nõudele, nagu neid on meenutatud selle kohtuotsuse punktides 35 ja 38, ilma et oleks vaja analüüsida ülejäänuid nende hagide põhjendamiseks esitatud väiteid.

Kohtukulud

- 161 Kodukorra artikli 184 lõikes 2 on sätestatud, et kui apellatsioonkaebus on põhjendatud ja Euroopa Kohus teeb ise kohtuasjas lõpliku otsuse, otsustab ta kohtukulude jaotuse.
- 162 Vastavalt kodukorra artikli 138 lõikele 1, mida kodukorra artikli 184 lõike 1 alusel kohaldatakse apellatsioonimenetluses, on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud.
- 163 Kuna käesolevas asjas on komisjon kohtuvaidluse liidetud kohtuasjades C-331/20 P ja C-343/20 P ning kohtuasjades T-607/17 ja T-8/18 kaotanud, tuleb neis neljas kohtuasjas kohtukulud vastavalt Volotea ja easyJeti sellekohasele nõudele välja mõista komisjonilt.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

- 1. Tühistada Euroopa Liidu Üldkohtu 13. mai 2020. aasta kohtuotsus Volotea vs. komisjon (T-607/17, EU:T:2020:180).**
- 2. Tühistada Euroopa Liidu Üldkohtu 13. mai 2020. aasta kohtuotsus easyJet Airline vs. komisjon (T-8/18, EU:T:2020:182) osas, milles Üldkohus jättis easyJet Airline Co. Ltd hagi põhjendamatusse tõttu rahuldamata.**
- 3. Tühistada Euroopa Komisjoni 29. juuli 2016. aasta otsus (EL) 2017/1861, milles käsitletakse riigiabi SA 33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itaalia – Sardiinia lennujaamadele antav hüvitis avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest (üldist majandushuvi pakkuv teenus) ühelt poolt Volotea SA-d ja teiselt poolt easyJet Airline Co. Ltd-d puudutavas osas.**
- 4. Mõista esimese kohtuastme menetluste ja apellatsioonimenetlustega seotud kohtukulud välja Euroopa Komisjonilt.**

Allkirjad