

Teataja



Eestikeelne väljaanne

Teave ja teatised

57. aastakäik

4. aprill 2014

Sisukord

II Teatised

EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE, ORGANITE JA ASUTUSTE TEATISED

Euroopa Komisjon

2014/C 99/01	Vastuväidete esitamisest loobumine teatatud koondumise kohta (Juhtum COMP/M.7171 – Varo Energy / Bayernoil Package) ⁽¹⁾	1
--------------	--	---

IV Teave

TEAVE EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDELT, ORGANITELT JA ASUTUSTELT

Euroopa Komisjon

2014/C 99/02	Euro vahetuskurss	2
2014/C 99/03	Komisjoni teatis — Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta	3

TEAVE LIIKMESRIIKIDELT

2014/C 99/04	Malta Vabariigi valitsuse teatis, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 94/22/EÜ süsivesinike geoloogilise luure, uurimise ja tootmise lubade andmis- ning kasutamistingimuste kohta	35
--------------	---	----

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

Euroopa Komisjon

2014/C 99/05

Eelteatis koondumise kohta (Juhtum M.7218 – Brookfield / APMTNA / APMT Elizabeth) — Võimalik
lihtsustatud korras menetlemine ⁽¹⁾

36

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

II

(Teatised)

EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE, ORGANITE JA ASUTUSTE TEATISED

EUROOPA KOMISJON

Vastuväidete esitamisest loobumine teatatud koondumise kohta**(Juhtum COMP/M.7171 – Varo Energy / Bayernoil Package)****(EMPs kohaldatav tekst)**

(2014/C 99/01)

28. märtsil 2014 otsustas komisjon loobuda vastuväidete esitamisest eespool nimetatud teatatud koondumise kohta ning kuulutada koondumine siseturuga kokkusobivaks. Otsuse aluseks on nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004⁽¹⁾ artikli 6 lõike 1 punkt b. Otsuse täielik tekst on kättesaadav ainult inglise keeles ning see avaldatakse pärast seda, kui sellest on kustutatud võimalikud ärisaladused. Otsus on kättesaadav:

- Euroopa konkurentsialasel veebisaidil (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Veebisaidil pakutakse mitut võimalust otsida konkreetset ühinemisotsust, sealhulgas ettevõtja nime, juhtumi numbri, kuupäeva ja tegevusalade registri kaudu,
- elektroonilises vormis EUR-Lexi veebisaidil (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) dokumendinumbriga 32014M7171 all. EUR-Lex pakub *on-line*-juurdepääsu Euroopa õigusele.

⁽¹⁾ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1.

IV

(Teave)

TEAVE EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDELT, ORGANITELT JA
ASUTUSTELT

EUROOPA KOMISJON

Euro vahetuskurss⁽¹⁾

3. aprill 2014

(2014/C 99/02)

1 euro =

Valuuta			Kurs		
USD	USA dollar	1,3771	CAD	Kanada dollar	1,5172
JPY	Jaapani jeen	143,12	HKD	Hongkongi dollar	10,6826
DKK	Taani kroon	7,4648	NZD	Uus-Meremaa dollar	1,6149
GBP	Inglise nael	0,82970	SGD	Singapuri dollar	1,7395
SEK	Rootsi kroon	8,9554	KRW	Korea vonn	1 456,88
CHF	Šveitsi frank	1,2209	ZAR	Lõuna-Aafrika rand	14,6628
ISK	Islandi kroon		CNY	Hiina jüaan	8,5537
NOK	Norra kroon	8,2300	HRK	Horvaatia kuna	7,6480
BGN	Bulgaaria leev	1,9558	IDR	Indoneesia ruupia	15 582,21
CZK	Tšehhi kroon	27,432	MYR	Malaisia ringit	4,5223
HUF	Ungari forint	307,21	PHP	Filipiini peeso	62,021
LTL	Leedu litt	3,4528	RUB	Vene rubla	48,9370
PLN	Poola zlott	4,1727	THB	Tai baat	44,726
RON	Rumeenia leu	4,4753	BRL	Brasiilia reaal	3,1356
TRY	Türgi liir	2,9493	MXN	Mehhiko peeso	18,0593
AUD	Austraalia dollar	1,4912	INR	India ruupia	82,8670

⁽¹⁾ Allikas: EKP avaldatud viitekurss.

KOMISJONI TEATIS**Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta**

(2014/C 99/03)

SISUKORD

1.	Sissejuhatus: Riigiabipoliitika lennundussektoris	3
2.	Reguleerimisala ja mõisted	7
2.1.	Reguleerimisala	7
2.2.	Mõisted	8
3.	Riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses	10
3.1.	Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste	10
3.2.	Riigi vahendite kasutamine ja riigiga seostatavus	12
3.3.	Konkurentsi moonutamine ja kaubavahetuse kahjustamine	13
3.4.	Lennujaamade riiklik rahastamine ja turumajanduse tingimustes tegutseva isiku põhimõtte kohaldamine	13
3.5.	Lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelised finantssuhted	14
3.5.1.	Võrdlus turuhinnaga	14
3.5.2.	Eelnev kasumlikkuse analüüs	15
4.	Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste riiklik rahastamine	16
4.1.	Üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlus lennujaama- ja lennutranspordisektoris	17
4.2.	Avalike teenuste hüvitamisena antava abi kokkusobivus siseturuga	18
5.	Abi kokkusobivus siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel	18
5.1.	Lennujaamadele antav abi	19
5.1.1.	Lennujaamadele antav investeerimisabi	19
5.1.2.	Lennujaamadele antav tegevusabi	23
5.2.	Lennuettevõtjatele antav stardiabi	26
6.	ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti a kohane sotsiaalne laadi abi	27
7.	Kumuleerumine	28
8.	Lõppsätted	28
8.1.	Aastaruande esitamine	28
8.2.	Läbipaistvus	28
8.3.	Järelevalve	28
8.4.	Hindamine	29
8.5.	Asjakohased meetmed	29
8.6.	Kohaldamine	29
8.7.	Läbivaatamine	30

1. SISSEJUHATUS: RIIGIABIPOLIITIKA LENNUNDUSSEKTORIS

1. Rahvaid ja piirkondi ühendaval lennutranspordil on oluline roll Euroopa Liidu integreerimisel, tema konkurentsivõime parandamisel ja Euroopa suhtlemisel maailmaga. Lennutransport annab märkimisväärse panuse ELi majandusse: aastas tehakse rohkem kui 15 miljonit kommertslendu ning 2011. aastal veeti ELi lennujaamadesse ja neist välja 822 miljonit reisijat, samuti tegutseb ELis 150 regulaarlennuliini, rohkem kui 460 lennujaamast koosnev võrgustik ning 60 aeronavigatsiooniteenuse osutajat⁽¹⁾. Ülemaailmse lennunduskeskuse staatus toob ELile

⁽¹⁾ Allikad: Eurostat, Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus, Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon.

kasu, kuna juba ainuüksi lennuettevõtjad ja lennujaamad suurendavad ELi SKPd üle 140 miljardi euroga aastas. Lennundussektor annab ELis tööd ligikaudu 2,3 miljonile inimesele⁽²⁾.

2. Tööhõive ja majanduskasvu strateegias „Euroopa 2020“⁽³⁾ rõhutatakse transporditaristu tähtsust ELi eelseisva kümnendi jätkusuutliku majanduskasvu strateegia osana. Eelkõige rõhutas komisjon oma valges raamatus ühtse transpordipiirkonna tegevuskava kohta⁽⁴⁾, et turuvalikute ja jätkusuutlikkusvajaduste vahelise kooskõla tagamiseks tuleb võtta arvesse välismõju, kõrvaldada põhjendamatud toetused ning tagada vaba ja moonutusteta konkurents. Samuti rõhutatakse ühtse transpordipiirkonna tegevuskavas tõhusa ressursikasutuse tähtsust. Tegelikuses tähendab see, et transpordis tuleb kasutada vähem ja keskkonnasäästlikumat energiat, samuti tuleb ajakohastada transpordi infrastruktuuri ning vähendada transpordi negatiivset mõju kliimale ja keskkonnale ning eelkõige sellistele põhilistele loodusvaradele nagu vesi, pinnas ja ökosüsteemid.

3. Siseturu järkjärgulise väljakujundamisega on kõrvaldatud kõik kaubanduspiirangud ELis tegutsevatele lennuettevõtjatele, näiteks marsruudi-, lendude arvu või hinnakujunduspiirangud. Alates lennutranspordi liberaliseerimisest 1997. aastal⁽⁵⁾ on see majandussektor enneolematult laienenud, mis on kaasa aidanud majanduskasvule ja töökohtade loomisele. See on sillutanud teed ka odavlennuettevõtjatele, kes tegutsevad uue ärimudeli alusel, mille aluseks on lühem tagasilennuks valmistumise aeg (pööringuaeg) ja väga tõhus lennukipargi kasutamine. Selline arengutendents on liiklusmahtu märkimisväärselt suurendanud, kusjuures odavlennuettevõtjate osakaal on alates 2005. aastast kiiresti kasvanud. 2012. aastal ületas odavlennuettevõtjate turuosa (44,8 %) esmakordselt traditsiooniliste lennuettevõtjate turuosa (42,4 %); sama suundumus jätkus 2013. aastal (odavlennuettevõtjate turuosa 45,94 %, traditsiooniliste lennuettevõtjate turuosa 40,42 %).

4. Ehkki ELi lennujaamad on endiselt peamiselt riigi omandis ja riiklikult juhitavad⁽⁶⁾, suureneb eraettevõtjate osa praegu paljudes ELi lennujaamades. Viimasel aastakümnel on tekkinud uued turud, kuna mõned lennujaamad on osaliselt erastatud, samuti on korraldatud hankeid riigi omandis olevate lennujaamade, sealhulgas piirkondlike lennujaamade käitajate leidmiseks.

5. Väiksemad lennujaamad on enamasti riigi omandis⁽⁷⁾ ja tihti saavad nad riigilt toetust oma tegevuse rahastamiseks. Kõnealuste lennujaamade hindu ei ole seega tavaliselt kujundatud mitte turukaalutluste ega eelnevate kasumlikkuse väljavaadete alusel, vaid võttes peamiselt arvesse sotsiaalseid või piirkondlikke kaalutlusi. Praeguste turutingimustes sõltuvad kommertslennujaamade kasumlikkuse väljavaated olulisel määral ka reisijate arvust⁽⁸⁾ – aastas vähem kui üht miljonit reisijat teenindavatel lennujaamadel on oma tegevuskulude katmisega tavaliselt raskusi. Nii saab valdav osa piirkondlikke lennujaamu riigiasutustelt korrapäraselt toetust.

⁽²⁾ Uuring ELi ühtse lennundusturu rakendamise mõju kohta lennutranspordi valdkonna tööhõivele ja -tingimustele ajavahemikul 1997–2010. Autor: Steer Davies Gleave; tellija: Euroopa Komisjon, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat. Lõpparuanne, august 2012.

⁽³⁾ Komisjoni 3 märtsi 2010. aasta teatis: Euroopa 2020. aastal. Aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegia, KOM(2010) 2020(lõplik).

⁽⁴⁾ Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas KOM(2011) 144 (lõplik).

⁽⁵⁾ Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2407/92, 23. juuli 1992, lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta, EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1, nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92, 23. juuli 1992, ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele, EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8, ja nõukogu määrus (EMÜ) nr 2409/92, 23. juuli 1992, piletihindade ja lastitariifide kohta, EÜT L 240, 24.8.1992, lk 15.

⁽⁶⁾ Airport Council International Europe'i andmetel kuulus 2010. aastal täielikult riigi omandisse 77 % lennujaamadest, täielikult eraettevõtjatele aga 9 %; vt dokument „Airport Council International Europe: The Ownership of Europe's Airports 2010“.

⁽⁷⁾ Seda näitlikustab asjaolu, et ehkki 2010. aastal oli kõikidest lennujaamadest riigi omandis 77 %, läbis neid vaid 52 % kõikidest reisijatest.

⁽⁸⁾ Nagu ilmnes 2002. aasta dokumendist „Uurimus lennujaamadevahelisest konkurentsist ja riigiabi eeskirjade kohaldamisest“ (Cranfieldi Ülikool, juuni 2002), ja leidis hiljem kinnitust lennundusvaldkonda käsitlevates aruannetes.

6. Teatavad piirkonnad on ülejäänud ELi jaoks endiselt raskesti juurdepääsetavad ja suurtes sõmlennujaamades suureneb ülekoormatus⁽⁹⁾. Samal ajal on piirkondlike lennujaamade tihedusega ELi teatavates piirkondades kaasnud suur hulk kasutuseta lennujaamataristut (võrreldes reisijatepoolse nõudluse ja lennuettevõtjate vajadustega).

7. Suuremas osas ELi lennujaamades rakendatakse avalikustatud hinnakujundussüsteemi, mille aluseks on tava-päraselt reisijate arvul ja õhusõidukite kaalul põhinevad lennujaamatasud⁽¹⁰⁾. Turu areng ning lennujaamade ja lennuettevõtjate tihe koostöö on aga järk-järgult sillutanud teed erinevatele äritavadele, sealhulgas diferentseeritud tasudega pikaajalistele lepingutele ning mõnikord stiimulite ja turundustoetusena ette nähtud märkimisväärsetele summadele, mida maksavad lennuettevõtjatele lennujaamad ja/või kohalikud omavalitsused. Eelkõige võidakse lennuettevõtjatele edasi suunata lennujaamatoimingute toetamisele eraldatud riiklikke vahendeid, et meelitada ligi rohkem kommertsliiklust, moonutades sellega lennutransporditurgu⁽¹¹⁾.

8. Teatistes riigiabi ajakohastamise kohta⁽¹²⁾ juhib komisjon tähelepanu sellele, et riigiabipoliitika peaks keskenduma sellisele hästi kavandatud abile, mille eesmärk on kõrvaldada turutõrked, saavutada Euroopa Liidu ühistes huvides olevad eesmärgid ning vältida riigi vahendite raiskamist. Riigiabimeede võib teatavatel tingimustel tõepoolest aidata korrigeerida turutõrkeid ning aidata kaasa turgude tõhusale toimimisele ja konkurentsivõime tugevdamisele. Lisaks võib juhul, kui turg on toimiv, kuid saavutatud tulemused ei ole ühtekuuluvuspoliitika seisukohast rahuldavad, kasutada riigiabi soovitud ja tasakaalustatute tulemuste saavutamiseks. Riigiabi mõju võib olla aga ka negatiivne, näiteks moonutada ettevõtjate vahelist konkurentsi ja mõjutada liikmesriikide vahelist kaubandust ulatuses, mis on vastuolus ELi ühiste huvidega. Lennujaamade ja lennutranspordi valdkonna riigiabi kontrollimise raames tuleks seega edendada riigi vahendite vastutustundlikku kasutamist majanduskasvule suunatud poliitika nimel, piirates seejuures konkurentsimoonutusi, mis võiksid kahjustada võrdseid siseturutingimusi, eelkõige vältides kahjumlike lennujaamade tegevuse dubleerimist samas teeninduspiirkonnas ja läbilaskevõime kasutamata jätmist.

9. Riigiabieeskirjade kohaldamine lennujaamade ja lennutranspordi suhtes on osa komisjoni jõupingutustest, mille eesmärk on parandada ELi lennujaamade ja lennuettevõtjate konkurentsivõimet ja kasvupotentsiaali⁽¹³⁾. ELi lennuettevõtjate ja lennujaamade võrdsed tingimused on äärmiselt tähtsad nii kõnealuste eesmärkide saavutamise kui ka kogu siseturu seisukohast. Ühtlasi võivad piirkondlikud lennujaamad osutada tähtsaks piirkonna arengu ja mõnda piirkonda pääsetavuse seisukohast, võttes eelkõige arvesse ELi lennutranspordi positiivseid liiklusprognoose.

10. ELi ühtse õhuruumi loomise üldkava osana ja turu arengut silmas pidades võttis komisjon 2005. aastal vastu suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta⁽¹⁴⁾ (edaspidi „2005. aasta lennundussuunised“). Suunistes täpsustati, millistel tingimustel võib lennujaamadele ja lennuettevõtjatele antava teatavat liiki riigiabi tunnistada siseturuga kokkusobivaks. Nendega täiendati 1994. aasta lennundussuuniseid⁽¹⁵⁾, mis sisaldasid sätteid peamiselt riiklike lennuettevõtjate ümberkorraldamise ja ELi kodanike huvides antava sotsiaalabi kohta.

⁽⁹⁾ Prognoosi kohaselt tegutseb ELis 2030. aastaks prognoositavalt 13 lennujaama aasta ringi iga päev kaheksa tundi täisvõimsusel, võrreldes 2007. aastaga, mil ainult viis lennujaama tegutses 100 % ajast täisvõimsusel või selle piiril (vt Euroopa Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ja Regioonide Komiteele „Lennuväljapoliitika Euroopa Liidus – võimsus- ja kvaliteediprobleemide lahendamine majanduskasvu, ühenduvuse ja jätkusuutliku liikuvuse edendamiseks“, 1. detsember 2011, KOM(2011) 823, edaspidi „Teatis Euroopa Liidu lennuväljapoliitika kohta“).

⁽¹⁰⁾ Mida tõendab Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni lennujaamatasude ja lennujuhtimisteenuste poliitika (dokument 9082), mida muudeti viimati 2012. aasta aprillis.

⁽¹¹⁾ Lennujaamadel võib puududa stiimul piirata kulusid ja nõuda sisse nende katmiseks piisavaid lennujaamatasusid eelkõige juhul, kui abi suurus määratakse kindlaks tagantjärele arvutuste põhjal (kattes igasuguse puudujäägi selle ilmnemise korral).

⁽¹²⁾ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: ELi riigiabi ajakohastamine (COM(2012) 209 final).

⁽¹³⁾ Vt teatis Euroopa Liidu lennujaamapoliitika kohta.

⁽¹⁴⁾ Komisjoni teatis: Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (ELT C 312, 9.12. 2005, lk 1).

⁽¹⁵⁾ EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamine lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10. 12. 1994, lk 5).

11. Käesolevate suuniste puhul võetakse arvesse lennujaamade ja lennuettevõtjate riikliku toetamise uut õiguslikku ja majanduslikku olukorda ning täpsustatakse, millistel tingimustel võib selline riiklik rahastamine kujutada või mitte kujutada endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, ning kui see kujutab endast riigiabi, siis millistel tingimustel on võimalik tunnistada see siseturuga kokkusobivaks kooskõlas aluslepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c. Komisjoni hinnang tugineb tema kogemusele ja otsustuspraktikale ning lennujaamade ja lennutranspordi praeguste turutingimuste analüüsile. Seetõttu ei mõjuta see tema lähenemisi muudele taristutele või sektoritele. Eelkõige on komisjon seisukohal, et ainuüksi asjaolu, et lennujaama käitaja saab või sai riigiabi, ei tähenda automaatselt, et tema klientidest lennuettevõtjad oleksid samuti abisaajad. Kui konkreetsetes lennujaamas lennuettevõtjale pakutud tingimusi oleks pakkunud kasumile orienteeritud lennujaamakäitaja, siis ei saa järeldada, et lennuettevõtja saab eelist riigiabi eeskirjade tähenduses.

12. Kui riigi toetus kujutab endast riigiabi, on komisjon seisukohal, et teatavatel tingimustel võib aktsepteerida teatavat liiki abi piirkondlikele lennujaamadele ja neid kasutavatele lennuettevõtjatele eelkõige uute teenuste väljatöötamiseks ning piirkonda pääsetavuse ja sealse majanduse arendamiseks. Sellest hoolimata tuleks arvesse võtta konkurentsimoonutusi kõigil asjaomastel turgudel ning aktsepteeritav on üksnes riigiabi, mis on proportsionaalne ja vajalik ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks.

13. Sellega seoses tuleks rõhutada, et tegevusabi kujutab endast põhimõtteliselt väga moonutatavat abivormi ja seda võib lubada üksnes erandjuhul. Komisjon on seisukohal, et lennujaamad ja -ettevõtjad peaksid tavaliselt suutma oma tegevuskulusid katta. Sellest hoolimata nähtub eespool punktides 3–7 kirjeldatud järkjärgulisest üleminekust uuele turureaalsusele, et piirkondlikud lennujaamad on enne käesolevate suuniste vastuvõtmist saanud riigiasutustelt ulatuslikku tegevusabi. Uut turuolukorda arvesse võttes võib üleminekuperioodil ja selleks, et võimaldada lennundussektoril uue olukorraga kohaneda, olla teatavatel tingimustel endiselt õigustatud teatavat liiki tegevusabi lennujaamadele. Nagu selgitatud punktis 5, viitavad kättesaadavad andmed ja lennundussektoris valitsev konsensus lennujaama finantsolukorra ja selle liiklustiheduse seosele – väiksemate lennujaamade rahastamisvajadus on tavaliselt proportsionaalselt suurem. Võttes arvesse väiksemate lennujaamade panust ELi majandusarengusse ja piirkondlikku ühtekuuluvusse, tuleks anda nende käitajatele aega kohaneda uue turuolukorraga, suurendades näiteks järk-järgult lennuettevõtjalt võetavaid lennujaamatasusid, võttes ratsionaliseerimismeetmed, diferentseerides ärimudeleid või meelitades juurde uusi lennuettevõtjaid ja reisijaid kasutusele läbilaskevõime rakendamiseks.

14. Üleminekuperioodi lõppedes ei tohiks lennujaamadele enam tegevusabi anda ja nad peaksid oma tegevust rahastama omavahenditest. Ehkki väikeste lennujaamade puhul peaks jätkuvalt olema võimalik hüvitada üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud katmata tegevuskulusid, et võimaldada kõikide teistsuguste vajadustega piirkondade ühendamist, peaksid turumuutused, mida uute eeskirjadega toetatakse, võimaldama lennujaamadel katta oma kulusid, nii nagu igas teises ärivaldkonnas.

15. Uute lennuliinide väljatöötamine peaks põhimõtteliselt tuginema pädevale äriplaanile. Siiski ei ole lennuettevõtjad alati valmis ilma kohase stiimulita riskima ja avama uusi lennuliine, mille lähtepunktiks on tundmatu ja läbi proovimata lennujaam. Seepärast võib lennuettevõtjatele anda teatavatel tingimustel üleminekuperioodi jooksul ja isegi pärast seda stardiabi, kui see on neile vajalikuks stiimuliks, et luua uusi piirkondlikest lennujaamadest lähtuvaid lennuliine, suurendab Euroopa Liidu kodanike liikuvust ELi-sisestele lendudele juurdepääsupunktide rajamisega ning toetab regionaalarengut. Kuna kauged piirkonnad kannatavad halva ligipääsetavuse all, kohaldatakse nendest piirkondadest lähtuvatele lennuliinidele antava stardiabi suhtes paindlikumaid siseturuga kokkusobivuse kriteeriume.

16. Lennujaamade läbilaskevõime jagamine lennuettevõtjate vahel peaks seega järk-järgult muutuma tõhusamaks (st nõudlusest lähtuvaks) ning lennujaamade riikliku toetamise vajadus peaks erainvesteeringute suurenemisega vähenema. Kui on võimalik teha kindlaks, et piirkonnal on tegelik transpordivajadus ja sellega on seotud positiivne mõju, tuleks lennujaamadele antavat investeeringutoetust lubada ka pärast üleminekuperioodi, kusjuures maksimaalne abi osatähtsus tagab võrdsed tingimused kogu ELis.

17. Selle taustal tutvustatakse käesolevates suunistes uut lähenemisviisi, kuidas hinnata lennujaamadele antava abi kokkusobivust siseturuga.

- a) Kui 2005. aasta lennundussuunistes jäi lahendamata investeerimisabi küsimus, siis käesolevates muudetud suunistes määratakse sõltuvalt lennujaama suurusest kindlaks lubatav maksimaalne abi osatähtsus.
- b) Suurte lennujaamade puhul, mida läbib aastas üle 5 miljoni reisija, ei tohiks põhimõtteliselt investeerimisabi siiski kuulutada kooskõlas aluslepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c siseturuga kokkusobivaks, v.a väga erandlikel asjaoludel, nagu olemasoleva lennujaama ümberpaigutamine, kui vajadus riigi sekkumiseks on seotud ilmse turutõrkega, ning võttes arvesse erandlikke asjaolusid, investeeringu suurust ja piiratud konkurentsimootusi.
- c) Investeerimisabi lubatud abi ülemmäära suurendatakse kauges piirkonnades asuvate lennujaamade puhul kuni 20 %.
- d) Piirkondlikele lennujaamadele antava tegevusabi võib tunnistada kooskõlas aluslepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c siseturuga kokkusobivaks kümneaastase üleminekuperioodi jooksul. Selliste lennujaamade puhul, mida läbib aastas alla 700 000 reisija, hindab komisjon nelja aasta möödudes siiski uuesti seda liiki lennujaama kasumlikkuse väljavaateid, et jõuda selgusele, kas tuleks välja töötada erieeskirjad, et hinnata kõnealuste lennujaamade toetuseks antud tegevusabi kokkusobivust siseturuga.

18. Lisaks on lennuettevõtjatele antava stardiabi siseturuga kokkusobivuse tingimused ühtlustatud ja viidud kooskõlla hiljutiste turusuundumustega.

19. Komisjon kohaldab tasakaalustatud lähenemisviisi, mis on lennujaamade ja -ettevõtjate erinevate ärimudelite seisukohast neutraalne ning mille puhul võetakse arvesse lennuliikluse võimalikku suurenemist, regionaalarengut ja juurdepääsuvajadust ning odavlennuettevõtjate mudeli positiivset panust mõne piirkondliku lennujaama arendamisel. Samas tuleb kahtlemata liikuda järk-järgult turukeskse lähenemisviisi suunas. Välja arvatud nõuetekohaselt põhjendatud ja piiratud juhtudel, peaksid lennujaamad ise suutma katta oma tegevuskulud ning riigi investeringuid tuleks kasutada selliste elujõuliste lennujaamade ehitamise rahastamiseks, mis vastavad lennuettevõtjate ja reisijate nõudlusele. Vältida tuleks lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelise konkurentsi moonutusi ning kahjulike lennujaamade dubleerimist. Selline tasakaalustatud lähenemisviis peaks olema läbipaistev ning lihtsasti mõistetav ja rakendatav.

20. Käesolevad suunised ei mõjuta liikmesriikide kohustust toimida kooskõlas ELi õigusega. Eelkõige investeringust tuleneva keskkonnakahju vältimiseks peavad liikmesriigid tagama, et järgitakse ELi keskkonnavalaseid õigusakte, sealhulgas nõuet hinnata vajaduse korral keskkonnamõju ning tagama kõigi asjaomaste lubade olemasolu.

2. REGULEERIMISALA JA MÕISTED

2.1. Reguleerimisala

21. Käesolevates suunistes sätestatud põhimõtteid kohaldatakse lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi suhtes⁽¹⁶⁾. Suuniseid kohaldatakse kooskõlas, aluslepinguga, aluslepingu kohaselt vastu võetud teisest õigusaktidega ja ELi muude riigiabisuunistega⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Käesolevates suunistes sätestatud põhimõtteid ei kohaldata maapealseks teenindamiseks antava abi suhtes, olenemata sellest, kas neid teenuseid osutab kolmandatele isikutele lennujaam ise, lennuettevõtja või maapealne teenindaja. Sellist abi hinnatakse asjaomaste üldeeskirjade alusel. Vastavalt nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiivile 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36) ja kõigile hilisematele õigusaktidele, milles käsitletakse juurdepääsu maapealse teeninduse turule ELi lennujaamades, nõutakse maapealset teenindust pakkuvatelt lennujaamadelt maapealse teeninduse ning muude tegevuste kohta eraldi arvepidamist. Lisaks ei või lennujaam subsideerida maapealset teenindust tulust, mis ta lennujaamana saab. Käesolevaid suuniseid ei kohaldata ka selliste ettevõtjate suhtes, kes tegutsevad küll lennujaamas, kuid tegelevad lennundusvälise tegevusega.

⁽¹⁷⁾ Eelkõige, kuid mitte ainult Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1008/2008, 24. September 2008, ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008), lk 3; direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/12/EÜ, 11. märts 2009, lennujaamatasude kohta (ELT L 70, 14.3.2009, lk 11) ja mis tahes hilisemad lennujaamatasusid käsitlevad õigusaktid.

22. Mõned lennujaamad ja -ettevõtjad on spetsialiseerunud kaubaveole. Komisjonil puuduvad kaubaveole spetsialiseerunud lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava abi kokkusobivuse hindamisel veel piisavad kogemused, mis võimaldaksid koostada selle valdkonna konkreetseid kokkusobivuskriteeriumid. Selliste ettevõtjate suhtes kohaldab komisjon käesolevate suuniste 5. jaos sätestatud ühiseid kokkusobivuspõhimõtteid, analüüsides iga üksikjuhtumit eraldi.

23. Komisjon ei kohalda põhimõtteid, mis on sätestatud regionaalabi suunistes aastateks 2007–2013⁽¹⁸⁾ regionaalabi suunistes aastateks 2014–2020⁽¹⁹⁾ ega mis tahes tulevastes regionaalabi suunistes lennujaamataristule antava riigiabi suhtes.

24. Käesolevate suunistega asendatakse 1994. ja 2005. aasta lennundussuunised.

2.2. Mõisted

25. Käesolevates suunistes kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „abi” – meede, mis vastab kõigile aluslepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumidele;
- 2) „abi osakaal” – abi kogusumma, mis on väljendatud protsentides rahastamiskõlblikest kuludest; mõlemad arvud on väljendatud nüüdispuhasväärtuses abi andmise hetkel ning enne maksu või muude kulude mahaarvamist;
- 3) „lennuettevõtja” – lennuettevõtja, kellel on liikmesriigi või Euroopa ühise lennunduspiirkonna liikme poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohaselt välja antud kehtiv lennutegevusluba⁽²⁰⁾;
- 4) „lennujaamatasu” – hind või lõiv, mida kogutakse lennujaama huvides ja mida maksavad lennujaama kasutajad selliste vahendite ja teenuste kasutamise eest, mida pakub üksnes lennujaam ja mis on seotud õhusõiduki maandumise, õhkutõusmise, valgustamise ja parkimisega ning reisijate ja kauba käitlemisega, lennujaamatasu hõlmab ka maapealse teenindamise eest makstavat tasu ja maapealse teeninduse keskse taristu tasu;
- 5) „lennujaamataristu” – taristu ja seadmed, mis võimaldavad lennujaamal osutada lennuettevõtjatele ning mitmesugustele teenuseosutajatele lennujaamateenuseid, sh lennurajad, terminalid, perroonid, ruleerimisteed, maapealse teeninduse keskne taristu ning mis tahes muud otseselt lennujaamateenuseid toetavad seadmed, v.a selline taristu ja seadmed, mis on esmajoones vajalikud lennundusvälise tegevuse jaoks, nagu parklad, poed ja restoranid;
- 6) „lennujaam” – üksus või üksuste rühm, kelle majandustegevus hõlmab lennujaamateenuste osutamist lennuettevõtjatele;
- 7) „lennujaama tulu” – koosneb lennujaamatasudest saadud tulust, millest on maha arvatud turundustoetus ja muud stiimulid, millega lennujaamad on toetanud lennuettevõtjaid, lennundusvälise tegevuse eest saadud tulust (mille hulka ei arvata riigi vahendeid), välja arvatud riiklik toetus ja hüvitis avalike ülesannete täitmise ja üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest.
- 8) „lennujaamateenused” – lennujaama ja tema tütarettevõtjate poolt lennuettevõtjatele osutatavad teenused, millega tagatakse õhusõiduki ja reisijate teenindamine ning veoste käitlemine alates maandumisest kuni õhkutõusmiseni, et võimaldada lennuettevõtjatel osutada lennutransporditeenuseid. Lennujaamateenused võivad hõlmata ka maapealset teenindamist ja maapealse teeninduse keskse taristu pakkumist;
- 9) „keskmine reisijate arv aastas” – määratakse kindlaks saabuvate ja lahkuva reisijate arvu alusel abi teatamisele või teatamisele mittekuuluva abi andmisele eelnenud kahel eelarveaastal;
- 10) „kapitalikulud” – lennujaamataristusse ja -varustusse tehtud rahastamiskõlblike investeeringukulude, sealhulgas seonduvate rahastamiskulude amortiseerimine;

⁽¹⁸⁾ Regionaalabi suunised aastateks 2007–2013, ELT C 54, 4.3.2006, lk 13.

⁽¹⁹⁾ Regionaalabi suunised aastateks 2014–2020, ELT C 209, 23.7.2013, lk 1.

⁽²⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1008/2008, 24. september 2008, ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine), ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.

- 11) „kapitalikulude rahastamisvajak” – positiivsete ja negatiivsete rahavoogude, sh investeerimiskulude vahe nüüdispuhasväärtus põhivarasse tehtud investeeringute eluea jooksul;
- 12) „lennujaama teeninduspiirkond” –geograafiline turupiir, mis asub harilikult umbes 100 km pikkuse või ühetunnise auto-, bussi-, rongi- või kiirrongisõidu raadiuses. Konkreetse lennujaama teeninduspiirkond võib olla aga erinev ja selle puhul tuleb arvesse võtta iga konkreetse lennujaama eripära. Teeninduspiirkonna suurus ja kuju varieerub lennujaamade lõikes, sõltudes lennujaama eriomadustest, sealhulgas selle ärimudelist, asukohast ja teenindatavatest sihtkohtadest;
- 13) „rahastamiskulud” – alginvesteeringu abikõlbliku investeeringu laenu või omakapitali kaudu rahastamisega seonduvad kulud. Teisisõnu võetakse rahastamiskulu puhul arvesse koguintressi ja omakapitali tulu suhet, mis vastab alginvesteeringu rahastamiskõlblike investeerimiskulude rahastamisele, jättes kõrvale käibekapitali rahastamise, investeeringud lennundustegevuse hulka mittekuulvasse tegevusesse ja muud investeerimisprojektid;
- 14) „abi andmise kuupäev” – kuupäev, mil liikmesriik võttis õiguslikult siduva kohustuse anda abi ning millele saab toetuda riiklikus kohtus;
- 15) „abikõlblikud investeerimiskulud” – lennujaamataristusse tehtud investeeringutega seotud kulud, sealhulgas planeerimiskulud, kuid välja arvatud lennundusvälisesse tegevusse tehtud investeeringute kulud, maapealse teenindamise seadmetega seotud investeeringukulud, tavahoolduse kulud ja avaliku sektori pädevusse kuuluvate ülesannetega seotud kulud;
- 16) „maapealne teenindus” – lennujaamades selle kasutajatele pakutavad teenused, mida on kirjeldatud direktiivi 96/67/EÜ (juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule lennujaamades) lisas ja kõigis hilisemates õigusaktides, mis käsitlevad juurdepääsu maapealse teeninduse turule;
- 17) „kiirrong” – rong, mis võib sõita kiirusega üle 200 km/h;
- 18) „investeeringuteks ettenähtud abi” – abi põhivara rahastamiseks, eelkõige „kapitalikulude rahastamisvajaku” katmiseks.;
- 19) „nüüdispuhasväärtus” – jooksva väärtuseni diskonteeritud positiivsete ja negatiivsete rahavoogude vahe investeeringu eluea jooksul; diskonteerimisel lähtutakse kapitali hinnast, st muude sarnaste investeerimisprojektide puhul äriühingu poolt tavapäraselt nõutavast tulumäärast või kui selle kohta andmed puuduvad, siis äriühingu kui terviku kapitali hinnast või lennujaamasektoris tavaliselt eeldatavast tulust;
- 20) „lennundusväline tegevus” – lennuettevõtjatele ja teistele lennujaama kasutajatele suunatud muud äriteenused, näiteks reisijatele, ekspediitoritele või teistele teenuseosutajatele suunatud kaasnevad teenused, kontorite ja kaupluste rentimine, parklad ja hotellid;
- 21) „tegevusabi ” – abi tegevuse rahastamisvajaku katmiseks ettemaksetena või perioodiliste osamaksetena makstava abina eeldatavate tegevuskulude katmiseks (perioodilised kindlasummalised maksed);
- 22) „tegevuskulud” – lennujaama kulud, mis on seotud lennujaamasteenuste osutamisega, sh sellised kulukategooriad nagu personalikulud, sisseostetud teenused, sideteenused, jäätme-, energia-, hooldus-, rendi- ja halduskulud, kuid nende hulka ei kuulu kapitalikulud, lennujaama poolt lennuettevõtjatele antav turundustoetus või muud stimuleerivad maksed ning avalike ülesannetega seonduvad kulud;
- 23) „tegevuse rahastamisvajak” – kapitali hinna põhjal jooksva väärtuseni diskonteeritud tegevuskahjum, mida lennujaam on asjaomasel perioodil kandnud, ehk lennujaama tulude ja tegevuskulude vahe (nüüdispuhasväärtusena);
- 24) „äärepoolseimad piirkonnad” – ELi toimimise lepingu artiklis 349 nimetatud piirkonnad ⁽²¹⁾;

⁽²¹⁾ Praegu: Guadeloupe, Prantsuse Guajaana, Martinique, Réunion, Saint-Martin, Mayotte, Assoorid, Madeira ja Kanaari saared. Kooskõlas Euroopa Ülemkogu 29. oktoobri 2010. aasta otsusega (2010/718/EL) Saint-Barthélemy saare staatuse muutmise kohta Euroopa Liidu suhtes (ELT L 325, 9.12.2010, lk 4) ei ole Saint-Barthélemy alates 1. jaanuarist 2012 enam äärepoolseim piirkond ning sellest sai ülemeremaa või -territoorium, millele viidatakse aluslepingu neljandas osas. Kooskõlas Euroopa Ülemkogu 11. juuli 2012. aasta otsusega (2012/419/EL), millega muudetakse Mayotte'i staatust Euroopa Liidu suhtes (ELT L 204, 31.7.2012, lk 131), ei ole Mayotte alates 1. jaanuarist 2014 enam ülemeremaa või -territoorium, vaid sellest saab äärepoolseim piirkond.

- 25) „mõistlik kasumimarginaal” – kapitalitulu määr, mida mõõdetakse näiteks sisemise tulumäärana, mille teenimist ettevõtjalt sarnase riskitasemega investeeringute puhul tavapäraselt oodatakse;
- 26) „piirkondlik lennujaam” – aastas kuni kolme miljonit reisijat teenindav lennujaam;
- 27) „kauged piirkonnad” – äärepoolseimad piirkonnad, Malta, Küpros, Ceuta ja Melilla, liikmesriigi territooriumi hulka kuuluvad saared ja hõredalt asustatud piirkonnad;
- 28) „hõredalt asustatud piirkonnad” – NUTS 2 piirkonnad rahvastikutihedusega alla 8 elanikku ruutkilomeetri kohta või NUTS 3 piirkonnad rahvastikutihedusega alla 12,5 elanikku ruutkilomeetri kohta (Eurostati rahvastikutiheduse andmete põhjal);
- 29) „tööde alustamine” – kas investeeringuga seotud ehitustööde alustamine või esimene kindel kohustus tellida seadmeid või muu kohustus, mis teeb investeeringu pöördumatuks, olenevalt sellest, kumb on varajasem. Mõiste ei hõlma ettevalmistustöid, nagu lubade hankimine ja esialgsete teostatavusuuringute tegemine;

3. RIIGIABI ELI TOIMIMISE LEPINGU ARTIKLI 107 LÕIKE 1 TÄHENDUSES

3.1. Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

26. ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt kohaldatakse riigabiieskirju üksnes juhul, kui abisaaja on „ettevõtja”. Euroopa Liidu Kohus on ettevõtjaid järjepidevalt määratlenud majandustegevusega tegeleva üksusena, sõltumata ettevõtja õiguslikust seisundist, omanikust või rahastamisviisist⁽²²⁾. Mis tahes tegevus, mis seisneb kaupade ja teenuste pakkumises turul, on majandustegevus⁽²³⁾. Tegevuse majanduslik olemus ei sõltu sellest, kas tegevusega teenitakse kasumit⁽²⁴⁾.

27. Nüüdseks on selge, et lennuettevõtjate tegevus, mis seisneb transporditeenuste osutamises reisijatele ja/või ettevõtjatele, kujutab endast majandustegevust. 1994. aasta lennundussektori suunised aga peegeldasid siiski seisukohta, et „infrastruktuuridega seonduvate projektide (lennujaamad, kiirteed, sillad jne) elluviimine kujutab endast üldist majanduspoliitika meedet, mida komisjon ei saa kontrollida asutamislepingu riigabiieskirjade alusel”. Kohtuasjas „Pariisi lennujaamad (Aéroports de Paris)”⁽²⁵⁾ tegid Euroopa kohtud otsuse, et selline seisukoht ei ole õige ning et ka lennujaama käitamine, mis seisneb lennujaamateenuste osutamises lennuettevõtjatele ja erinevatele teenusepakkujatele, kujutab endast majandustegevust. Üldkohus kinnitas Leipzigi/Halle lennujaama käsitlevas kohtuasjas⁽²⁶⁾ tehtud otsuses, et lennujaama käitamine on majandustegevus ja lennujaamataristu rajamine on selle lahutamatu osa.

28. Varasemate rahastamismeetmete osas ei luba lennundussektori turujõudude järkjärguline areng⁽²⁷⁾ kindlaks määrata täpset kuupäeva, alates millest oleks tulnud lennujaama käitamist kahtlusteta pidada majandustegevuseks. Euroopa kohtud on siiski tunnistanud lennujaamategevuse olemuslikku muutumist. Otsuses Leipzigi/Halle lennujaama käsitlevas kohtuasjas oli Üldkohus seisukohal, et alates 2000. aastast ei ole enam võimalik välistada riigibiieskirjade kohaldamist lennujaamataristu rahastamise suhtes⁽²⁸⁾. Seega tuleb „Aéroports de Paris” otsuse kuupäevast (12. detsember 2000) käsitada lennujaamataristu käitamist ja rajamist riigiabi kontrolli alla kuuluva valdkonnana.

⁽²²⁾ Vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4), punkt 2.1, ja seonduv kohtupraktika, eelkõige liidetud kohtuasjad C-180/98 kuni C-184/98: Pavlov jt (EKL 2000, lk I-6451).

⁽²³⁾ Otsus kohtuasjas 118/85: komisjon vs. Itaalia (EKL 1987, lk 2599, punkt 7); otsus kohtuasjas C-35/96: komisjon vs. Itaalia (EKL 1998, lk I-3851, punkt 36); Pavlov jt, punkt 75.

⁽²⁴⁾ Otsus liidetud kohtuasjades 209/78 – 215/78 ja 218/78: Van Landewyck, (EKL 1980, lk 3125, punkt 88); otsus kohtuasjas C-244/94: FFSA jt (EKL 1995, lk I-4013, punkt 21); ja otsus kohtuasjas C-49/07: MOTOE (EKL 2008, lk I-4863, punktid 27 ja 28).

⁽²⁵⁾ Otsus kohtuasjas T-128/98: Pariisi lennujaamad vs. komisjon (EKL 2000, lk II-3929), mida kinnitati otsusega kohtuasjas C-82/01 (EKL 2002, lk I-9297, punktid 75–79).

⁽²⁶⁾ Otsus liidetud kohtuasjades T-443/08 ja T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig-Halle GmbH vs. komisjon (EKL 2011, lk II-1311, eelkõige punktid 93 ja 94), mida kinnitati otsusega kohtuasjas C-288/11 P: Mitteldeutsche Flughafen ja Flughafen Leipzig-Halle GmbH vs. komisjon (2012, veel avaldamata).

⁽²⁷⁾ Vt punkt 3 eespool ja Leipzigi/Halle lennujaama käsitleva kohtuotsuse punkt 105.

⁽²⁸⁾ Vt Leipzigi/Halle lennujaama käsitlev kohtuotsuse punkt 106.

29. Enne „Aéroports de Paris” otsust valitsenud ebakindluse tõttu võisid riigiasutused seevastu õiguspäraselt asuda seisukohale, et lennujaamataristu rahastamine ei kujuta endast riigiabi, mistõttu ei olnud sellistest meetmetest vaja komisjoni teavitada. Järelikult ei saa komisjon riigiabieeskirjade alusel nüüd seada kahtluse alla rahastamismeetmeid⁽²⁹⁾, mis on võetud enne otsust kohtuasjas „Aéroports de Paris”⁽³⁰⁾.

30. Igal juhul ei kujutanud enne lennujaamasektoris mis tahes konkurentsi väljakujunemist võetud meetmed endast vastuvõtmise ajal küll riigiabi, kuid ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tingimuste täitmise korral võib neid nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999⁽³¹⁾ artikli 1 punkti b alapunkti v kohaselt käsitada olemasoleva abina.

31. „Lennujaama”⁽³²⁾ all mõistetakse üksust või üksuste rühma, kelle majandustegevus hõlmab lennujaamateenuste osutamist lennuettevõtjatele, st õhusõidukite teenindamise tagamist alates maandumisest kuni õhukutõusmiseni ning reisijate ja veoste teenindamist, et võimaldada lennuettevõtjatel osutada lennutransporditeenuseid⁽³³⁾. Lennujaam osutab lennuettevõtjatele tasu (edaspidi „lennujaamatasu”) eest mitmesuguseid teenuseid (edaspidi „lennujaamateenused”). Ehkki lennujaama osutatavate teenuste täpne sisu ning võetavate tasude nimetamine „tasuks” või „maksuks” ELi lõikes erineb, kujutab lennuettevõtjatele lennujaamatasude eest lennujaamateenuste osutamine endast majandustegevust kõigis liikmesriikides.

32. Üksikute lennujaamade omamise ja käitamise õigus- ja regulatiivraamistik varieerub ELis lennujaamati. Eelkõige piirkondlikke lennujaamu hallatakse tihti tihedas koostöös riigiasutustega. Selle kohta on kohus otsustanud, et majandustegevusega saab tegeleda mitu üksust koos, mis teatavatel tingimustel moodustavad majandusüksuse⁽³⁴⁾. Komisjon on seisukohal, et lennundusvaldkonnas kujutaks märkimisväärne osalemine lennuettevõtja äristrateegias (näiteks sõlmides lennuettevõtjatega otselepinguid või määrares kindlaks lennujaamatasud) endast kindlat märki sellest, et asjaomane üksus tõepoolest tegeleb üksi või koos teiste üksustega majandustegevusega, milleks on lennujaama käitamine⁽³⁵⁾.

33. Lisaks lennujaamateenustele võib lennujaam pakkuda lennuettevõtjatele ja teistele lennujaama kasutajatele ka muid äriteenuseid, näiteks kõrvalteenuseid reisijatele, ekspediitoritele või teistele teenuseosutajatele (rentides pindu näiteks poe- ja restoranipidajale, parkimiskorraldajatele jne). Need majandustegevuse osad koos on „lennundusväline tegevus”.

34. Ometi ei pruugi lennujaama kogu tegevus olla majandusliku iseloomuga⁽³⁶⁾. Kuna üksuse määratlemine ettevõtjana seondub alati konkreetse tegevusega, tuleb konkreetse lennujaama tegevusvaldkondi eristada ning teha kindlaks, mil määral need on majandusliku iseloomuga. Kui lennujaam tegeleb nii majandustegevuse kui ka mittemajandusliku tegevusega, tuleb teda lugeda ettevõtjaks ainult seoses esimesega.

⁽²⁹⁾ Asjaomane kriteerium võimaliku abimeetme võtmise kuupäeva kindlaksmääramisel on kuupäev, mil riigi ametiasutused võtsid vastu õiguslikult siduva akti kõnealuse meetme võtmise kohta selle saaja suhtes. Vt otsused kohtuasjades T-358/94: *Compagnie Nationale Air France vs. komisjon* (EKL 1996, lk II-2109, punkt 79); T-109/01: *Fleuren Compost BV vs. komisjon* (EKL 2004, lk II-127, punkt 74); liidetud kohtuasjad T-362/05 ja T-363/05: *Nuova Agricast vs. komisjon* (EKL 2008, lk II-297, punkt 80), ning liidetud kohtuasjad T-427/04 ja T-17/05: *Prantsusmaa ja France Télécom vs. komisjon* (EKL 2009, lk II-4315, punkt 321).

⁽³⁰⁾ Otsus C 38/2008, 3.oktoober 2012, Müncheni lennujaama II terminali kohta, ELT L 319, 29.11.2013, lk 8, punktid 74–81.

⁽³¹⁾ Nõukogu 22. märts 1999. aasta määrus (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 83, 27.3.1999, lk. 1).

⁽³²⁾ Lennujaam võib, kuid ei pruugi olla sama üksus, mis on lennujaama omanik.

⁽³³⁾ Vt direktiivi 2009/12/EÜ põhjendus 1.

⁽³⁴⁾ Ühist majandustegevust hinnatakse tavaliselt üksustevahelisi funktsionaalseid, majanduslikke ja orgaaniliste seoste olemasolu analüüsid. Vt nt otsus kohtuasjas C-480/09 P: *AceaElectrabel Produzione SpA vs. komisjon* (EKL 2010, lk I-13355, punktid 47–55); otsus kohtuasjas C-222/04: *Ministero dell'Economia e delle Finanze vs. Cassa di Risparmio di Firenze SPA jt* (EKL 2006, lk I-289, punkt 112);

⁽³⁵⁾ otsus kohtuasjas T-196/04: *Ryanair Ltd vs. komisjon* (edaspidi „Charleroi otsus”, EKL 2008, lk II-3643, punkt 88).

⁽³⁶⁾ Leipzig/Halle lennujaama käsitleva kohtuotsuse punkt 98.

35. Kohus on leidnud, et tegevust, mille eest oma avalik-õiguslike volituste tõttu vastutab tavaliselt riik, ei käsitata majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata üldjuhul riigiabieeskirju⁽³⁷⁾. Lennujaama puhul peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks selliseid tegevusvaldkondi nagu lennujuhtimine, politsei ja tolli tegevus, tuletõrje, meetmed, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks õigusvastase sekkumise eest, ning investeringuid, mis on seotud nende tegevuste läbiviimiseks vajaliku taristu ja seadmetega⁽³⁸⁾.

36. Sellise mittemajandusliku tegevuse riiklik rahastamine ei kujuta endast riigiabi, kuid see peaks piirduma vaid seonduvate kulude hüvitamisega ning seda ei tohi kasutada muu tegevuse rahastamiseks⁽³⁹⁾. Igasugune võimalik liigsete hüvitiste maksmine riigiasutuste poolt mittemajandusliku tegevuse eest võib kujutada endast riigiabi. Kui lennujaam tegeleb oma majandustegevuse kõrval mittemajandusliku tegevusega, peab ta pidama ka eraldi raamatupidamisarvestust, et vältida riigi vahendite igasugust ülekandmist mittemajandusliku ja majandusliku tegevuse vahel.

37. Mittemajandusliku tegevuse riikliku rahastamisega ei tohi kaasneda põhjendamatut diskrimineerimist lennujaamade vahel. Kohtupraktikast ilmneb, et kui riigiasutused vabastavad ettevõtjad nende majandustegevusega lahutamatu seonduvatest kuludest, on tegu eelise andmisega⁽⁴⁰⁾. Kui teatava õiguskorra alusel tuleb lennujaamadel tavapäraselt kanda teatavad tsiviillennujaama käitamisega seotud kulud, võidakse teistele lennujaamadele, kes seda tegema ei pea, seega anda eelis olenemata sellest, kas sellised kulud on seotud üldjuhul mittemajanduslikuna käsitatava tegevusega.

3.2. Riigi vahendite kasutamine ja riigiga seostatavus

38. Riigi vahendite ülekanne võib toimuda mitmel viisil, näiteks otsetoetused, maksusoodustused⁽⁴¹⁾, soodulaenud või muud liiki eelistingimusel rahastamine. Riigi vahendid on kaasatud ka siis, kui riik annab mitterahalise eelise või subsideerib teenuseid⁽⁴²⁾, näiteks lennujaamateenuseid. Riigi vahendeid on võimalik kasutada⁽⁴³⁾ riigi, piirkonna või kohaliku omavalitsuse tasandil. Samamoodi on riigi vahendid kaasatud ELi fondidest rahastamise korral, kui neid vahendeid eraldatakse liikmesriigi äranägemisel⁽⁴⁴⁾.

39. Kohus on ka otsustanud, et isegi kui riik on suuteline kontrollima riigi osalusega äriühingut ja kui tal on valitsev mõju selle tegevuse üle, ei saa konkreetsel juhul automaatselt eeldada, et sellist kontrolli ka tegelikult teostatakse⁽⁴⁵⁾. Seetõttu tuleb hinnata, kas riigi osalusega äriühingute võetud meetmed on seostatavad riigiga. Kohus märkis, et riigi osalusega äriühingu võetud meetme seostamine riigiga järeldub mitmest näitajast, mis on tingitud juhtumi asjaoludest ja meetme võtmise kontekstist⁽⁴⁶⁾.

⁽³⁷⁾ Otsus kohtuasjas C-118/85: komisjon vs. Itaalia, punktid 7 ja 8, ning otsus kohtuasjas C-30/87: Bodson/Pompes funèbres des régions libérées (EKL 1988, lk I-2479, punkt 18).

⁽³⁸⁾ Vt eelkõige otsus kohtuasjas C-364/92: SAT/Eurocontrol (EKL 1994, lk I-43, punkt 30) ning otsus kohtuasjas C-113/07 P: Selex Sistemi Integrati vs. komisjon (EKL 2009, lk I-2207, punkt 71).

⁽³⁹⁾ Otsus kohtuasjas C-343/95: Calg & Figli vs. Servizi Ecologici Porto di Genova, EKL 1997, lk I-1547). Komisjoni otsus N 309/2002, 19. märts 2003, Lennundusjulgestus – kulude hüvitamine pärast rünnakuid 11. septembril 2001 (ELT C 148, 25.6.2003, lk 7). Komisjoni otsus N 438/2002, 16. oktoober 2002, Abi sadamavaldajatele ametiülesannete täitmiseks, EÜT C 284, 21.11.2002, lk 2.

⁽⁴⁰⁾ Vt mh otsus kohtuasjas C-172/03: Wolfgang Heiser vs. Finanzamt Innsbruck (EKL 2005, lk I-01627, punkt 36) ja selles otsuses viidatud kohtupraktika.

⁽⁴¹⁾ Vt otsus N 324/2006, 24. oktoober 2006, Prantsusmaa – Abi lennuettevõtjale Air Caraïbes lennuki ATR 72-500 prahtimiseks, ELT C 300, 9.12.2006, lk 10.

⁽⁴²⁾ Vt otsus kohtuasjas C-126/01: Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie vs. GEMO SA (EKL 2003, lk I-13769, punkt 29).

⁽⁴³⁾ Riikliku ettevõtte vahendid on riigi vahendid Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 tähenduses, sest riiklikud ametiasutused kontrollivad neid vahendeid. Vt otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa vs. komisjon (EKL 2002, lk I-4397, „Stardust Marine”).

⁽⁴⁴⁾ Kohus on kinnitanud, et niipea kui rahalised vahendid on püsivalt riigi kontrolli all ja need on seega riigi pädevatele asutustele kättesaadavad, piisab sellest nende liigitamiseks riigiabiks, vt otsus kohtuasjas C-83/98 P: Prantsusmaa vs. Ladbroke Racing Ltd ja komisjon (EKL 2000, lk I-3271, punkt 50).

⁽⁴⁵⁾ Vt „Stardust Marine” otsuse punkt 52.

⁽⁴⁶⁾ Vt „Stardust Marine” otsuse punktid 55 ja 56.

40. Seda arvesse võttes kujutavad riikliku lennujaama vahendid endast riigi vahendeid. Nii saab riiklik lennujaam toetada lennujaama kasutavat lennuettevõtjat juhul, kui otsus meetme kohta on seostatav riigiga ja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 muud tingimused on täidetud. Kohus on ka otsustanud, et meetme määratlemisel riigiabina ei ole oluline see, kas meetme võtab otse riik või tema poolt abi haldamiseks loodud või nimetatud avalik-õiguslik või eraõiguslik asutus⁽⁴⁷⁾.

3.3. Konkurentsi moonutamine ja kaubavahetuse kahjustamine

41. Kohtu praktika kohaselt moonutab finantstoetus konkurentsi, kui see tugevdab ettevõtja positsiooni võrreldes muude ettevõtjatega⁽⁴⁸⁾.

42. Kui ühe liikmesriigi poolt antud eelis tugevdab ettevõtjat teiste konkurentide suhtes konkreetsel Euroopa turul, tuleb üldjuhul vaadelda seda liikmesriikide vahelise kaubanduse kahjustamisena⁽⁴⁹⁾.

43. Konkurentsi lennujaamade vahel võib hinnata lennuettevõtjate valikukriteeriumide alusel ning eelkõige võrreldes selliseid tegureid nagu osutatavad lennujaamateenused ning asjaomane klientuur, elanikkond või majandustegevus, ülekoormatus, juurdepääs maanteed mööda, lennujaamataristu ja teenuste kasutamise eest võetavate tasude suurus ja üldised kaubandustingimused. Tasude suurus on otsustav tegur, sest lennujaama riiklikku rahastamist võidakse kasutada lennujaamatasude kunstlikult madalal hoidmiseks, et meelitada ligi lennuettevõtjaid, mis võib seega märkimisväärselt konkurentsi moonutada.

44. Komisjon märgib ka, et lennujaamad konkureerivad lennujaamataristu, sealhulgas kohalike ja piirkondlike lennujaamade taristu haldamise nimel. Lennujaama riiklik rahastamine võib seega moonutada konkurentsi lennujaamataristu haldamise turgudel. Lisaks võib nii lennujaamade kui ka lennuettevõtjate riiklik rahastamine moonutada konkurentsi ning mõjutada kaubandust kogu ELi lennutransporditurgudel. Samuti võib lennujaamade või lennuettevõtjate riiklik rahastamine negatiivselt mõjutada ka eri transpordiliikide vahelist konkurentsi.

45. Kohus leidis Altmarki otsuses⁽⁵⁰⁾, et isegi sellise ettevõtja riiklik rahastamine, kes osutab üksnes kohalikke või piirkondlikke transporditeenuseid, võib mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust, kuna transporditeenuste osutamine selle ettevõtja poolt võib seetõttu püsida või suureneda, vähendades muudes liikmesriikides asutatud ettevõtete võimalusi pakkuda oma transporditeenuseid. Tegelikult ei välista isegi abimeetme tagasihoidlik maht või riiklikke vahendeid saava ettevõtja suhteline väiksus *a priori* seda, et seejuures ei võiks tegemist olla liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamisega. Nii võib lennujaamade või neist lennujaamadest lennuteenuseid osutavate lennuettevõtjate riiklik rahastamine mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

3.4. Lennujaamade riiklik rahastamine ja turumajanduse tingimustes tegutseva isiku põhimõtte kohaldamine

46. ELi toimimise lepingu artikli 345 kohaselt ei mõjuta alusleping ühelgi viisil liikmesriikide eeskirju, millega reguleeritakse omandiõiguslikku režiimi. Seega võivad liikmesriigid omada ja juhtida äriühinguid, omandada aksiaid või muid osalusi avalik-õiguslikes või eraõiguslikes äriühingutes.

47. Järelikult ei tehta käesolevates suunistes õigusliku struktuuri ega riigi- või erasektoris kuuluvuse alusel vahet erinevate abisaajate vahel ning kõikide viidete puhul lennuettevõtjatele ja lennujaamadele või neid haldavatele äriühingutele mõeldakse igat tüüpi juriidilisi isikuid.

48. Selle hindamiseks, kas ettevõtja sai majandusliku eelise, kohaldatakse nn turumajanduse tingimustes tegutseva isiku testi. Kõnealune test peaks tuginema kättesaadavale teabele ja prognoositavatele arengutendentsidele ajal, mil riiklikke vahendeid anti, mitte aga hilisema olukorra analüüsile⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁷⁾ Otsus kohtuasjas 78/76: Steinike & Weinlig vs. Saksamaa (EKL 1977, lk I-595, punkt 21).

⁽⁴⁸⁾ Otsus kohtuasjas C-310/99: Itaalia vs. komisjon, (EKL 2002, lk I-2289, punkt 65).

⁽⁴⁹⁾ Vt otsus kohtuasjas C-280/00: Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vs. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (edaspidi „Altmarki” otsus, EKL 2003, lk I-7747).

⁽⁵⁰⁾ Vt Altmarki otsuse punktid 77–82.

⁽⁵¹⁾ „Stardust Marine” otsuse punkt 71. Vt otsus kohtuasjas C 124/10 P: Euroopa Komisjon vs. EDF (2012, veel avaldamata, punktid 84, 85 ja 105).

49. Seega kui lennujaam saab riiklikke vahendeid, hindab komisjon, kas selline rahastamine kujutab endast abi, ja kaalub, kas erainvestor, pidades silmas tulu saamise võimalust ning jättes kõrvale kõik sotsiaal-, regionaal- või sektoripoliitilised kaalutlused⁽⁵²⁾, oleks samasugusel asjaoludel sellise investeeringu teinud. Tavapärastele turutingimustele vastavatel asjaoludel antud riiklikke vahendeid ei loeta riigiabiks⁽⁵³⁾.

50. Kohus on ka otsustanud, et riikliku investori käitumist võib võrrelda sellise erainvestori käitumisega, kes loodab saada kasu pikema aja⁽⁵⁴⁾, st kogu investeeringu eluea jooksul. Need kaalutlused on eriti olulised taristusse investeerimisel, mis hõlmab tihti suuri finantstavahendite summasid ning millest tõuseb kasu alles paljude aastate pärast. Lennujaama kasumlikkuse hinnangus tuleb alati arvesse võtta lennujaama tulusid.

51. Seega peaks turumajanduse tingimustes tegutseva isiku testi läbimise analüüs lennujaamade riikliku rahastamise puhul tuginema usaldusväärsetele eelnevatele kasumlikkuse väljavaadetele vahendeid andva üksuse seisukohast⁽⁵⁵⁾. Selleks otstarbeks kasutatavad liiklusemahu prognoosid peavad olema realistlikud ning nende suhtes tuleb läbi viia nõuetekohane tundlikkusanalüüs. Äriplaani puudumine annab tunnistust sellest, et turumajandustingimustes tegutseva isiku test ei pruugi olla läbitud⁽⁵⁶⁾. Äriplaani puudumise korral võivad liikmesriigid esitada asjaomastelt riigiasutustelt või lennujaamadelt pärit analüüsi tulemused või sisedokumendid, mis tõendavad selgelt, et enne riiklike vahendite andmist tehtud analüüsist ilmneb, et turumajandustingimustes tegutseva isiku test on läbitud.

52. Lennujaamadel võib olla tähtis osa kohaliku arengu või juurdepääsetavuse edendamisel. Sellest hoolimata ei saa turumajandustingimustes tegutseva isiku testi läbimise hindamisel arvesse võtta piirkondlikke ega poliitilisi kaalutlusi⁽⁵⁷⁾. Selliseid kaalutlusi saab aga teatavatel tingimustel arvesse võtta abi siseturuga kokkusobivuse hindamisel.

3.5. Lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelised finantssuhted

53. Kui lennujaama käsutuses on riiklikud vahendid, võib lennujaama kasutavale lennuettevõtjale antava abi põhimõtteliselt välistada, kui lennujaama ja kõnealuse lennuettevõtja suhe on kooskõlas turumajandustingimustes tegutseva isiku testiga. Tavaliselt on see nii, kui:

a) lennujaamateenuste eest küsitav hind vastab turuhinnale (vt punkt 3.5.1) või

b) eelanalüüsi tulemusena saab näidata, et lennujaama ja lennuettevõtja suhte kaudu suureneb pidevalt lennujaama kasum (vt jaotis 3.5.2).

3.5.1. Võrdlus turuhinnaga

54. Üks lähenemisviis lennuettevõtjatele antava abi olemasolu hindamiseks hõlmab selle väljaselgitamist, kas lennujaama poolt konkreetselt lennuettevõtjalt küsitav hind vastab turuhinnale. Kätesaadavate ja asjakohaste turuhindade põhjal võib välja selgitada asjakohased kriteeriumid, võttes arvesse punktis 60 esitatud elemente.

55. Kriteeriumide väljaselgitamine nõuab esmalt, et on võimalik välja valida piisav arv tavapärastel turutingimustel võrreldavaid teenuseid pakkuvaid võrreldavaid lennujaamu.

56. Selle kohta märgib komisjon, et praegu saab enamik ELi lennujaamu investeeringu- ja tegevuskulude katmiseks riigilt vahendeid. Suurem osa neist lennujaamadest suudab turul püsida üksnes riigi toel.

⁽⁵²⁾ Otsused kohtuasjades T-129/95, T-2/96 ja T-97/96: Neue Maxhütte stahlwerke ja Lech Stahlwerke vs. komisjon (EKL 1999, lk II-17, punkt 120). Vt ka otsus kohtuasjas C-40/85: Belgia vs. komisjon (EKL 1986, lk 0-2321, punkt 13).

⁽⁵³⁾ „Stardust Marine” otsuse punkt 69. Vt ka otsus kohtuasjas C-303/88: Itaalia vs. komisjon (EKL 1991, lk I-1433, punkt 20).

⁽⁵⁴⁾ Otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia vs. komisjon („Alfa Romeo” otsus, EKL 1991, lk I-1603, punkt 20). Otsus kohtuasjas T-228/99: Westdeutsche Landesbank Girozentrale vs. komisjon (EKL 2003, lk II-435, punktid 250-270).

⁽⁵⁵⁾ Vt komisjoni otsus riigiabi C25/2007 kohta – Soome – Tampere Pirkkala lennujaam ja Ryanair, ELT L 309, 19.11.2013, lk 27.

⁽⁵⁶⁾ Otsus kohtuasjas C-124/10: komisjon vs. EDF (veel avaldamata, punktid 84, 85 ja 105).

⁽⁵⁷⁾ Vt otsused kohtuasjades T-129/95, T-2/96 ja T-97/96: Neue Maxhütte Stahlwerke ja Lech Stahlwerke vs. komisjon (EKL 1999, lk II-17, punkt 120). Vt ka otsus kohtuasjas C-40/85: Belgia vs. komisjon (EKL 1986, lk 2321, punkt 13).

57. Riigiasutused on riigi omandis olevaid lennujaamu tavapäraselt pidanud kohalikku arengut toetavaks taristuks, mitte vastavalt turureeglitele tegutsevateks ettevõtjateks. Kõnealuste lennujaamade hindu ei ole seega tavaliselt kujundatud mitte turukaalutluste ega eelnevate pädevate kasumlikkusväljavaadete alusel, vaid võttes peamiselt arvesse sotsiaalseid või piirkondlikke kaalutlusi.

58. Isegi kui mõned lennujaamad on eraomandis või kui neid hallatakse sotsiaalsete või piirkondlike kaalutlusteta, võivad selliste lennujaamade hindu tugevalt mõjutada enamjaolt riigi vahenditest rahastatavate lennujaamade kehtestatavad hinnad, kuna neid hindu võtavad lennuettevõtjad arvesse läbiraakimistel eraomandis olevate või erasektori käitatavate lennujaamadega.

59. Sellistel tingimustel on komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas praegu on võimalik välja selgitada asjakohaseid kriteeriume lennujaamade osutatud teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks. See olukord võib tulevikus muutuda või areneda, eelkõige juhul, kui lennujaamade riikliku rahastamise suhtes hakatakse täielikult kohaldama riigiabieeskirju.

60. Komisjon on igal juhul seisukohal, et kriteeriumide väljaselgitamiseks tuleks võrrelda lennujaamatasusid, millest on maha arvatud kõik lennuettevõtjale antud soodustused (nt turundustoetus, allahindlused ja muud stimuleerivad maksed), piisavas arvus sobivates võrdlusalustes lennujaamades, mille käitajad tegutsevad turumajanduse tingimustes. Eelkõige tuleks kasutada järgmisi näitajaid:

- a) lennuliikluse maht;
- b) liikluse iseloom (äri-, puhkuse- või sihtkohareisid); kaubalendude suhteline osatähtsus ning lennujaama poolt lennundusvälise tegevuse eest saadud tulu suhteline tähtsus;
- c) osutatavate lennujaamateenuste liik ja tase;
- d) lennujaama lähedus suurlinnale;
- e) lennujaama teeninduspiirkonna elanike arv;
- f) ümbritseva piirkonna jõukus (SKP elaniku kohta);
- g) erinevad geograafilised piirkonnad, millest saaks reisijaid ligi meelitada.

3.5.2. Eelnev kasumlikkuse analüüs

61. Praegu peab komisjon lennujaamade poolt konkreetsete lennuettevõtjatega sõlmitud lepingute hindamisel kõige sobivamaks kriteeriumiks eelnevaid kasumlikkuse suurenemise analüüsi.

62. Sel puhul on komisjon seisukohal, et hindade diferentseerimine on tavapärane äritava, kuni see on kooskõlas kõigi muude asjaomaste konkurentsialaste ja valdkondlike õigusaktidega⁽⁵⁸⁾. Selline hindade diferentseerimise poliitika peaks aga olema turumajandustingimustes tegutseva isiku testi läbimiseks äriselt õigustatud⁽⁵⁹⁾.

63. Komisjon on seisukohal, et lennuettevõtjate ja lennujaama vahel sõlmitud lepingud võib lugeda turumajandustingimustes tegutseva isiku testiga kooskõlas olevaks juhul, kui need olemuslikult aitavad eelneva analüüsi seisukohast kaasa lennujaama kasumlikkusele. Lennujaam peaks lepingu sõlmides tõendama, et suudab selle kehtivuse ajal katta kõik lennuettevõtjaga sõlmitud lepingust (nt eraldiseisvast lepingust või üldisest lennujaamatasude kavast) tulenevad kulud mõistliku kasumimarginaaliga⁽⁶⁰⁾ usaldusväärse keskpika ajavahemiku prognoosi alusel⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁸⁾ Asjaomased sätted hõlmavad ELi toimimise lepingu artikleid 101 ja 102 ning direktiivi 2009/12/EÜ.

⁽⁵⁹⁾ Vt komisjoni otsus riigiabi C12/2008 kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping (ELT L 27, 1.2.2011, lk 24), ning komisjoni otsus riigiabi C25/2007 kohta – Soome – Tampere Pirkkala lennujaama ja Ryanair (ELT L 309, 19.11.2013, lk 27).

⁽⁶⁰⁾ Mõistlik kasumimarginaal on „normaalne” kapitalitulu määr, st tulumäär, mida tavaline ettevõtja sarnase riskiga investeeringu puhul ootaks. Tulumäära mõeldakse sisemise tulumäärana prognoositavate rahavoogude puhul, mis tulenevad lennuettevõtjaga sõlmitud lepingust.

⁽⁶¹⁾ See ei välista selle ettenägemist, et tulevane tulu võib lepingute kehtivuse jooksul hüvitada esialgse kahjumi.

64. Selle hindamiseks, kas lennujaama poolt lennuettevõtjaga sõlmitud leping on turumajandustingimustes tegutseva isiku testiga kooskõlas, tuleks lisaks lennujaamatasudele arvesse võtta lennuettevõtja tegevusest tulenevat prognoositavat tulu lennundusvälise tegevuse eest, millest on maha arvatud kõik allahindlused, turundustoetus ja stimuleerivad kavad⁽⁶²⁾. Samamoodi tuleks arvesse võtta lennujaama kõiki täiendavaid prognoositavaid kulusid seoses lennuettevõtja tegevusega lennujaamas⁽⁶³⁾. Sellised täiendavad kulud hõlmaksid kõiki kulu- ja investeeringuliike, näiteks täiendavad personali-, varustuse ja investeeringukulud, mis tulenevad lennujaama kasutamisest lennuettevõtja poolt. Näiteks kui lennujaam peab laienema või ehitama uue terminali või muid rajatise peamiselt selleks, et rahuldada konkreetse lennuettevõtja vajadusi, tuleks sellist kulu täiendava kulu arvutamisel arvesse võtta. Seevastu kulusid, mida lennujaam peaks tegema ka ilma lennuettevõtjaga sõlmitud lepinguta, ei tohiks turumajandustingimustes tegutseva isiku testi läbimise hindamisel arvesse võtta.

65. Kui lennujaamakäitaja saab siseturuga kokkusobivat abi, ei kanta sellisest abist tulenevat eelist edasi konkreetsele lennuettevõtjale⁽⁶⁴⁾, kui täidetud on järgmised tingimused: taristu on mõeldud kasutamiseks kõigile lennuettevõtjatele⁽⁶⁵⁾ (see hõlmab taristut, mida tõenäoliselt kasutavad kindlat liiki kasutajad, näiteks odavlen-nufirmad või tellimusvedude korraldajad) ega ole mõeldud kasutamiseks konkreetsele lennuettevõtjale ning lennuettevõtjad maksavad tasusid, mis katavad vähemalt punktis 64 kirjeldatud täiendavad kulud. Lisaks on komisjon seisukohal, et sellistel tingimustel, isegi kui lennuettevõtjad oleksid saanud riigiabi, oleks selline abi olnud siseturuga igal juhul kokkusobiv samadel põhjustel, mis õigustavad abi kokkusobivust lennujaama tasandil. Kui lennujaamakäitaja sai siseturuga kokkusobimatut investeerimisabi, ei kanta sellisest abist tulenevat eelist edasi konkreetsele lennuettevõtjale, kui täidetud on järgmised tingimused: taristu on mõeldud kasutamiseks kõigile lennuettevõtjatele ega ole mõeldud kasutamiseks konkreetsele lennuettevõtjale ning lennuettevõtjad maksavad tasusid, mis katavad vähemalt punktis 64 kirjeldatud täiendavad kulud. Komisjon on seisukohal, et sellistel tingimustel ei ole võimalik välistada valdkondlikku eelist lennuettevõtjatele või teistele kasutajatele, kuid see ei tohiks kaasa tuua abi tagasinõudmist konkreetsetelt lennuettevõtjalt või teistelt kasutajatelt.

66. Lennujaama ja -ettevõtjate vaheliste lepingute hindamisel võtab komisjon arvesse ka seda, mil määral hinnatavaid lepinguid võib pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima kasumlikkuseni vähemalt pikaajalises perspektiivis.

4. ÜLDIST MAJANDUSHUVI PAKKUVATE TEENUSTE RIIKLIK RAHASTAMINE

67. Mõnel juhul võivad riigiasutused määratleda lennujaamade või lennuettevõtjate teatava majandustegevuse üldist majandushuvi pakkuva teenusena ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 ja Altmarki kohtuotsuse⁽⁶⁶⁾ tähenduses ning maksta selliste teenuste osutamise eest hüvitist.

⁽⁶²⁾ Samamoodi võetakse arvesse riigipoolset toetust, näiteks otse ametiasutuste ja lennuettevõtja vahel sõlmitud turunduslepinguid, mis on mõeldud lennujaama poolt seoses lennujaama ja lennuettevõtja vahelise lepinguga kantud tavapäraste kulude osaliseks hüvitamiseks. See ei sõltu sellest, kas sellist toetust antakse otse asjaomasele lennuettevõtjale või lennujaama või muu üksuse kaudu.

⁽⁶³⁾ Otsus Charleroi kohtuasjas, punkt 59.

⁽⁶⁴⁾ Käesolevas lõigus lennuettevõtjate kohta öeldut kohaldatakse samamoodi teiste lennujaamakasutajate suhtes.

⁽⁶⁵⁾ Vt eelkõige liidetud kohtuasjad T-443/08 ja T-455/08: Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig Halle GmbH vs. komisjon (EKL 2011, lk II-1311, punkt 109).

⁽⁶⁶⁾ Vt otsus Altmarki kohtuasjas, punktid 86–93. Üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest makstav riiklik toetus ei anna valikulist eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses siis, kui täidetud on neli järgmist tingimust: a) üldist majandushuvi pakkuvate teenuste riiklikust rahastamisest kasu saajale peab olema ametlikult antud kohustus pakkuda üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid ning see kohustus peab olema selgelt määratletud; b) hüvitise arvutamise parameetrid tuleb eelnevalt objektiivsel ja läbi-paistval viisil kindlaks määrata; c) hüvitist ei tohi ületada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekki-vaid täielikke või osalisi kulusid, võttes arvesse saadud tulu ja mõistlikku kasumit, ning d) kui hüvitise saaja ei osutu valituks riigihan-kemenetluse käigus, mille eesmärk on teenuse osutamine väikseima kuluga omavalitsusele, tuleb vajaliku hüvitise suuruse määramiseks analüüsida kulusid, mida teeb nõuetekohaselt juhitud ettevõtja, kes täidab nimetatud kohustusi, võttes arvesse tegevusest saadud tulu ja kõnealuste kohustuste täitmisest saadud mõistlikku kasumit.

68. Sellistel juhtudel saab suuniseid tingimuste kohta, mille täitmisel kujutab üldist majandushuvi pakkuva teenuse eest makstav riiklik toetus endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, teatisest üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kohta⁽⁶⁷⁾ ja komisjoni määrusest (EL) nr 360/2012⁽⁶⁸⁾. Avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava abi hindamisel lähtutakse komisjoni otsusest 2012/21/EL⁽⁶⁹⁾ ja üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistikust⁽⁷⁰⁾. Üheskoos moodustavad need neli dokumenti „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste paketi“, mida kohaldatakse ka lennujaamadele ja lennuettevõtjatele antava hüvitise suhtes. Järgnevalt näitlikustatakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste paketi mõningate põhimõtete kohaldamist teatavate valdkondlike erisuste valguses.

4.1. Üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlus lennujaama- ja lennutranspordisektoris

69. Esimene Altmarki kriteerium nõuab üldist majandushuvi pakkuva teenuse moodustavate ülesannete selget määratlemist. Kõnealune kriteerium kattub ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud tingimusega⁽⁷¹⁾. Pretsedendiõiguse kohaselt⁽⁷²⁾ peavad ettevõtjad, kellele on usaldatud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne, saama selle ülesande riigiasutuse akti alusel. Komisjon on täpsustanud ka seda⁽⁷³⁾, et üldist majandushuvi pakkuva teenusena kvalifitseerumiseks peab sellel olema erijooni võrreldes muu majandustegevusega ning et ainuüksi teatava majandustegevuse või teatavate majanduspiirkondade arengu soodustamist vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c ei saa seega pidada üldist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks riigi ametiasutuste poolt⁽⁷⁴⁾.

70. Lennutransporditeenuste puhul võib avaliku teenuse osutamise ülesande anda üksnes määruse (EÜ) nr 1008/2008⁽⁷⁵⁾ kohaselt. Eelkõige saab sellise kohustuse kehtestada vaid konkreetse lennuliini või lennuliinide rühma puhul⁽⁷⁶⁾, mitte mingist konkreetsest lennujaamast, linnast või piirkonnast väljuva üldise lennuliini puhul. Lisaks võib liinil kehtestada avaliku teenindamise kohustuse üksnes nende transpordivajaduste täitmiseks, mida ei ole võimalik nõuetekohaselt täita olemasoleva lennuliini või muude transpordiliikide abil⁽⁷⁷⁾.

71. Sellega seoses tuleks rõhutada, et määruse (EÜ) nr 1008/2008 sisuliste ja menetlusnõuete täitmine ei kaota asjaomase liikmesriigi / asjaomaste liikmesriikide kohustust hinnata ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 täitmist.

72. Seoses lennujaamadega on komisjon seisukohal, et nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel on võimalik üldist majandushuvi pakkuva teenusena käsitada lennujaama üldist käitamist. Punktis 69 sõnastatud põhimõtete valguses on komisjon seisukohal, et nii võib see olla vaid juhul, kui osa lennujaama poolt potentsiaalselt teenindatavast piirkonnast oleks lennujaamata ülejäänud EList niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks piirkonna sotsiaal- ja majandusarengut. Sellisel hindamisel tuleks piisavalt arvesse võtta teisi transpordiliike, eelkõige kiirrongiliine ja praamidega teenindatavaid mereühendusteid. Sel juhul võivad riigiasutused anda lennujaamale avaliku teenuse osutamise kohustuse selle tagamiseks, et lennujaam jääks kommertsliiklusele avatuks. Komisjon märgib, et teatavatel lennujaamadel on täita oluline roll ELi isoleeritud, kaugete ja äärepoolsete alade piirkondliku teenindamise seisukohast. Sellise olukorraga võib olla tegu eelkõige seoses äärepoolseimate piirkondadega ning saarte ja ELi muude piirkondadega. Hinnates iga üksikjuhtumit eraldi ning sõltuvalt iga lennujaama ja selle poolt teenindatava piirkonna konkreetsetest omadustest, võib olla õigustatud määratleda kõnealuste lennujaamade pakutavad teenused üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise kohustustena.

⁽⁶⁷⁾ Vt joonealust märkust nr 19.

⁽⁶⁸⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 360/2012, 25. aprill 2012, Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele antava vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L 114, 26.4.2012, lk 8).

⁽⁶⁹⁾ Komisjoni otsus 2012/21/EL, 20. detsember 2011, Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3).

⁽⁷⁰⁾ Komisjoni teatis – Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (2011) (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

⁽⁷¹⁾ Otsus kohtuasjas T-289/03: British United Provident Association Ltd (BUPA) vs. komisjon (EKL 2008, lk II-81, punktid 171 ja 224).

⁽⁷²⁾ Vt otsus liidetud kohtuasjades T-204/97 ja T-270/97: EPAC — Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA vs. komisjon (EKL 2000, lk II-2267, punkt 126) ja otsus kohtuasjas T-17/02: Fred Olsen, SA vs. komisjon (EKL 2005, lk II-2031, punktid 186 ja 188–189).

⁽⁷³⁾ Vt üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkt 45.

⁽⁷⁴⁾ Vt otsus N 381/04 – Prantsusmaa, Atlandi-Püreeneede kõrgiõudlusega telekommunikatsioonivõrgu projekt (DORSAL) (ELT C 162, 2.7.2005, lk 5).

⁽⁷⁵⁾ Artiklite 16, 17 ja 18.

⁽⁷⁶⁾ Konkreetset tuleb määratleda nii liini lähte- kui ka sihtlennujaam, vt määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 16 lõike 1.

⁽⁷⁷⁾ Eelkõige on komisjon seisukohal, et keeruline oleks lugeda põhjendatuks avaliku teenindamise kohustust konkreetse lennujaama suunduval liinil, kui sama teeninduspiirkonda teenindavasse teise lennujaama suunduv sarnane (eelkõige transpordile kuluva aja, lennugeduse, teenuse taseme ja kvaliteedi mõistes) lennuteenus on juba olemas.

73. Võttes arvesse avalike lennutransporditeenuste osutamise kohustuse erinõudeid⁽⁷⁸⁾ ja lennutransporditurgude täielikku liberaliseerimist, on komisjon seisukohal, et lennujaamadele pandud avaliku teenindamise kohustus ei tohiks hõlmata kommertslennutranspordi arendamist.

4.2. Avalike teenuste hüvitamisena antava abi kokkusobivus siseturuga

74. Kui üks Altmarki otsuse kumulatiivsetest kriteeriumidest ei ole täidetud, annab avalike teenuste hüvitis selle saajale majanduseelise ja võib kujutada endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Sellise riigiabi võib lugeda ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaselt siseturuga kokkusobivaks, kui täidetud on ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamiseks väljatöötatud kokkusobivuskriteeriumid.

75. Kui otsuses 2012/21/EL sätestatud nõuded on täidetud, on avalike teenuste hüvitamisena antav riigiabi vabastatud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teavitamiskohustusest. Otsuse 2012/21/EL reguleerimisala hõlmab avalike teenuste hüvitamist:

a) lennujaamadele, kui keskmine reisijate arv aastas ei ületa üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande täitmise jooksul 200 000⁽⁷⁹⁾, ning

b) lennuettevõtjatele saartele suunduvate lennuliinide puhul, kui keskmine reisijate arv aastas ei ületa 300 000⁽⁸⁰⁾.

76. Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku tingimuste täitmise korral võib otsusega 2012/21/EL reguleerimata riigiabi tunnistada siseturuga kokkusobivaks ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel. Tuleb aga märkida, et nii otsuse 2012/21/EL kui ka üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku kohase hindamise korral kohaldatakse käesolevate suuniste punktides 69–73 esitatud kaalutlusi lennujaamadele ja lennuettevõtjatele pandud avaliku teenindamise kohustuse määratluse kohta.

5. ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA ELI TOIMIMISE LEPINGU ARTIKLI 107 LÕIKE 3 PUNKTI C ALUSEL

77. Kui lennujaamade ja/või lennuettevõtjate riiklik rahastamine kujutab endast riigiabi, võib selle ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses siseturuga kokkusobivaks lugeda tingimusel, et see on kooskõlas käesolevate suuniste punktis 5.1 nimetatud lennujaamade kokkusobivuskriteeriumidega ja punktis 5.2 nimetatud lennuettevõtjate kokkusobivuskriteeriumidega. Lennuettevõtjatele antav riigiabi, mis astmeliselt vähendab lennujaama kasumlikkust (vt käesolevate suuniste punktid 63 ja 64), tunnistatakse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt siseturuga kokkusobimatuks, välja arvatud juhul, kui on täidetud käesolevate suuniste punktis 5.2 esitatud stardiabi siseturuga kokkusobivuse tingimused.

78. Hinnates, kas teatatud riigiabimeedet saab pidada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivaks, analüüsib komisjon üldiselt, kas meetme ülesehitus tagab selle, et positiivne mõju ühist huvi teeniva eesmärgi saavutamisele kaalub üles võimalikud negatiivsed mõjud kaubandusele ja konkurent-sile.

79. Teatistes ELi riigiabi ajakohastamise kohta rõhutati vajadust kindlaks teha ja määratleda ühised põhimõtted, mida komisjon kohaldab kõigi abimeetmete kokkusobivuse hindamisel. Abimeede loetakse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 kohaselt siseturuga kokkusobivaks tingimusel, et täidetud on järgmised kumulatiivsed tingimused:

a) sellega aidatakse kaasa täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele; riigiabimeetmel peab olema ühist huvi pakkuva eesmärgi kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikega 3;

b) vajadus riigi sekkumiseks: riigiabimeede peab olema suunatud olukorrale, mida abiga saab oluliselt parandada määral, mida turg ise ei suuda: näiteks kui abi võimaldab kõrvaldada turutõrget või lahendada võrdsete võimaluste või ühtekuuluvuse puudumisega seotud probleemi;

c) abimeetme asjakohasus: abimeede peab olema sobiv poliitiline vahend ühist huvi pakkuva eesmärgi täitmiseks;

⁽⁷⁸⁾ Vt punkt 70 ning määruse (EÜ) nr 1008/2008 põhjendus 12 ja artiklid 16–18.

⁽⁷⁹⁾ Selle lävendi puhul loendatakse mõlemas suunas reisijaid, st reisija, kes lendab lennujaamast välja ja sinna tagasi, loendatakse kaks korda. Kui lennujaam kuulub lennujaamade rühma, määratakse reisijate arvud kindlaks igas üksikus lennujaamas.

⁽⁸⁰⁾ Selle lävendi puhul loendatakse mõlemas suunas reisijaid, st reisija, kes lendab saarelt ära ja sinna tagasi, loendatakse kaks korda. See kehtib saarel asuva lennujaama ja mandril asuva lennujaama vaheliste eraldi lennuliinide puhul.

- d) ergutav mõju: abi peab muutma asjaomaste ettevõtjate käitumist nii, et nad hakkavad tegelema lisategevusala, mida nad ilma abita ei teeks või teeks piiratult või muul viisil või muus kohas;
- e) abi proportsionaalsus (piirdumine minimaalselt vajaliku abiga): abi tuleb piirata miinimumini, mis on vajalik lisainvesteeringute tekitamiseks või tegevuse ergutamiseks asjaomases piirkonnas;
- f) liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele põhjendamatu negatiivse mõju vältimine: abi negatiivne mõju peab olema piisavalt väike selleks, et meetme üldine mõju oleks positiivne;
- g) abi läbipaistvus: vastavalt punktile 8.2 peab liikmesriikidel, komisjonil, ettevõtjatel ja üldsusel peab olema hea juurdepääs kõigile asjaomastele õigusaktidele ja nende alusel antavat abi käsitlevale teabele.

80. Lennundussektori riigiabi puhul loeb komisjon kõnealused ühised põhimõtted täidetuks juhul, kui lennujaamadele või -ettevõtjatele antud riigiabi vastab kõigile vastavalt punktides 5.1 ja 5.2 sätestatud tingimustele. Nii tähendab kõnealuste tingimuste täitmine abi kokkusobivust siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

81. Kui riigiabimeetme lahutamatu osa ja selle tingimused (sh selle rahastamisviis, kui see on meetme lahutamatu osa) kujutavad endast ELi õiguse rikkumist, ei saa nimetatud abi pidada siseturuga kokkusobivaks⁽⁸¹⁾.

82. Hinnates lisaks mis tahes riigiabimeetme kokkusobivust siseturuga, võtab komisjon arvesse ELi toimimise lepingu artiklite 101 või 102 rikkumisi käsitlevaid menetlusi, mis võivad olla seotud abisaajaga ning mis võivad olla ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 kohase hindamise jaoks olulised⁽⁸²⁾.

5.1. Lennujaamadele antav abi

5.1.1. Lennujaamadele antav investeerimisabi

83. Lennujaamadele kas üksikabina või kavakohase abina antav investeerimisabi loetakse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivaks kui punktis 79 esitatud kumulatiivsed tingimused on täidetud nagu on sätestatud punktides 84–108.

a) Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse

84. Lennujaamadele antav investeerimisabi loetakse ühistes huvides oleva eesmärgi saavutamisele kaasa aitavaks, kui see:

- a) suurendab ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi, luues juurdepääsupunkte ELi-sisestele lendudele või
- b) vähendab lennutranspordi ülekoormatust ELi suurtes sõlmennujaamades või
- c) aitab kaasa regionaalarengule.

85. Sellest hoolimata ei aita kahjumlike lennujaamade tegevuse dubleerimine ega täiendava kasutamata läbilaskevõime loomine kaasa ühistes huvides oleva eesmärgi saavutamisele. Kui investeerimisprojekti peamine eesmärk on suurendada lennujaama läbilaskevõimet, peab uus taristu keskpika ajavahemiku jooksul vastama lennujaama teeninduspiirkonna lennuettevõtjate, reisijate ja ekspediitorite prognoositavale nõudlusele. Investeering, millel puudub keskpika ajavahemiku jooksul rahuldav kasutamise perspektiiv või millega halvendatakse teeninduspiirkonnas olemasoleva taristu kasutamise keskpikka perspektiivi, ei saa lugeda ühistes huvides oleva eesmärgi saavutamisele kaasa aitavaks.

⁽⁸¹⁾ Vt näiteks otsus kohtuasjas C-156/98, Saksamaa vs. komisjon (EKL 2000, lk I-6857, punkt 78) ning otsus kohtuasjas C-333/07 Régie Networks vs. Rhone Alpes Bourgogne (EKL 2008, lk I-10807, punktid 94–116).

⁽⁸²⁾ Vt otsus kohtuasjas C-225/91, Matra vs. komisjon (EKL 1993, lk I-3203, punkt 42).

86. Kui olemasolev lennujaam ei tööta täisvõimsusel ega selle lähedal, on komisjonil kahtlusi selle teeninduspiirkonnas asuva lennujaamataristu kasutamise suhtes keskpikas perspektiivis. Kasutamise keskpikka perspektiivi tuleb näidata põhjalike reisijate- ja kaubaveoprognoside põhjal, mis on lisatud eelnevalt koostatud äriplaanile, ning nende puhul tuleb välja selgitada investeeringu tõenäoline mõju olemasoleva taristu, näiteks teise lennujaama või teiste transpordiliikide, eelkõige kiirrongiliinide kasutamisele.

b) Vajadus riigi sekkumiseks

87. Et hinnata riigiabi tõhusust ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisel, tuleb välja selgitada lahendatav probleem. Riigiabi peab olema suunatud olukordadele, kus tänu sellisele abile on võimalik saavutada märgatavalt suuremat edu kui tavapärastes turutingimustes.

88. Väiksemad lennujaamad on teenuste arendamisel ja erainvestorite meelitamisel taristusse investeerima tihti ebasoodsamas olukorras kui ELi suured lennujaamad. Neil põhjustel võib väiksematel lennujaamadel praegustel turutingimustel olla ilma riigi vahenditeta raskusi oma investeeringute rahastamise tagamisel.

89. Vajadus riigi vahendite järele taristuinvesteeringute rahastamisel sõltub kõrgete püsikulude tõttu⁽⁸³⁾ lennujaama suurusest, olles väiksemate lennujaamade puhul tavaliselt suurem. Komisjon on seisukohal, et praegustel turutingimustel on võimalik rääkida järgmist liiki lennujaamadest⁽⁸⁴⁾ ja nende suhtelisest finantssuutlikkusest:

- a) aastas kuni 200 000 reisijat teenindavad lennujaamad ei pruugi suuta katta suurt osa oma kapitalikuludest;
- b) aastas 200 000 kuni üht miljonit reisijat teenindavad lennujaamad ei suuda tavaliselt katta suurt osa oma kapitalikuludest;
- c) aastas üht kuni kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad peaksid keskmiselt suutma katta suurema osa oma kapitalikuludest;
- d) aastas kolme kuni viit miljonit reisijat teenindavad lennujaamad peaksid põhimõtteliselt suutma katta enamiku oma kuludest (sealhulgas tegevuskulud ja kapitalikulud), ehkki teataval juhudel võib kapitalikulude osaliseks rahastamiseks olla vaja riigi vahendeid;
- e) aastas rohkem kui viit miljonit reisijat teenindavad lennujaamad on tavaliselt kasumlikud ja suudavad katta kõik oma kulud, välja väga erakorralistel asjaoludel.

c) Riigiabi kui poliitikavahendi asjakohasus

90. Liikmesriigid peavad tõendama, et abimeede on taotletava eesmärgi saavutamiseks või lahendatavate probleemide leevendamiseks asjakohane poliitikavahend. Abimeedet ei loeta siseturuga kokkusobivaks, kui sama eesmärki oleks võimalik saavutada muude vähem moonutavate poliitika- või abivahenditega.

91. Liikmesriigid võivad valida eri poliitikavahendite ja abiliikide vahel. Kui liikmesriik on kaalunud teisi poliitikavõimalusi ning sellise selektiivse vahendi nagu otsetoetusena antava riigiabi kasutamist on võrreldud vähem moonutavate abivormide, näiteks laenude, tagatiste ja tagasimakstavate ettemaksetega, loetakse asjaomased meetmed üldjuhul asjakohaseks vahendiks.

92. Liikmesriike kutsutakse üles võimaluse korral koostama riiklikku kava, mille puhul võetakse arvesse riikliku rahastamise olulisemaid põhimõtteid ning milles esitatakse lennujaamade kavandatava riikliku rahastamise tähtsamad elemendid. Raamkavadega tagatakse riigi vahendite järjekindel kasutamine, vähendatakse väiksemate abi andvate asutuste halduskoormust ja kiirendatakse üksikute abimeetmete rakendamist. Lisaks kutsutakse liikmesriike üles esitama konkreetseid suuniseid piirkondlike lennujaamade rahastamiseks antava riigiabi rakendamise kohta.

⁽⁸³⁾ 70–90 % lennujaamakuludest on püsikulud.

⁽⁸⁴⁾ Käesolevates suunistes kasutatavad lennujaamaliigid tuginevad kättesaadavatele valdkondlikele andmetele.

d) Stimuleeriva mõju olemasolu

93. Üksiku investeeringuga seonduvaid töid võib alustada alles pärast abi andvale asutusele taotluse esitamist. Kui töid alustatakse enne abi andvale asutusele taotluse esitamist, ei loeta kõnealusele üksikule investeeringule antud abi siseturuga kokkusobivaks.

94. Lennujaama investeerimisprojekt võib olla ka iseenesest majanduslikult atraktiivne. Seetõttu tuleb kontrollida, kas riigiabi ei oleks investeeringut tehtud või ei oleks seda tehtud samas ulatuses. Kui see saab kinnitust, asub komisjon seisukohale, et abimeetmel on ergutav mõju.

95. Ergutav mõju määratakse kindlaks vastupidise stsenaariumi analüüsi põhjal, milles võrreldakse kavandatava tegevuse ulatust koos abiga ja ilma selleta.

96. Kui ei ole teada konkreetselt vastupidist, võib ergutava mõju olemasolu eeldada kapitalikulude rahastamisvajaku korral, st kui eelnevalt koostatud äriplaani alusel on võimalik tõendada, et positiivsete ja negatiivsete rahavoogude (sealhulgas põhivarasse tehtud investeeringute kulude) vahel on investeeringu eluea jooksul vahe nüüdispuhasväärtuse seisukohast ⁽⁸⁵⁾.

e) Abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)

97. Suurimat lubatavat riigiabi määra väljendatakse protsentides (%) rahastamiskõlblikest kuludest (abi ülemmäär). Rahastamiskõlblikeks kuludeks on lennujaamataristusse, maapealse teeninduse taristusse (näiteks pagasilint jne) ja lennujaamavarustusse tehtava investeeringu kulud, sealhulgas projekteerimiskulud. Lennundusvälise tegevusega (eelkõige parklad, hotellid, restoranid ja kontorid) seonduvad investeerimiskulud ei ole rahastamiskõlblikud ⁽⁸⁶⁾.

98. Kui need ei kuulu maapealse teeninduse taristu hulka, ei ole lennujaama enda poolt maapealseks teenindamiseks tehtavate investeeringute (nt bussid, sõidukid jne) kulud rahastamiskõlblikud ⁽⁸⁷⁾.

99. Selleks et lennujaamadele antav investeerimisabi oleks proportsionaalne, peab see piirduma lisakuludega (mildest on maha arvatud lisatulud), mis tulenevad sellest, et võetakse ette toetatud projekt/tegevus alternatiivse projekti/tegevuse asemel, mille abisaaja oleks ette võtnud vastupidise stsenaariumi korral, st kui ta ei oleks abi saanud. Kui ei ole teada konkreetselt vastupidist, siis selleks, et abisumma oleks proportsionaalne, peab see piirduma investeerimisprojekti kapitalikulude rahastamisvajakuga, mis määratakse eelnevalt koostatud äriplaani alusel kindlaks kui positiivsete ja negatiivsete rahavoogude (sealhulgas investeeringukulude) vahe nüüdispuhasväärtus investeeringu eluea jooksul. Investeerimisabi puhul peaks kõnealune äriplan hõlmama vara majandusliku kasutamise ajavahemikku.

100. Kuna rahastamisvajak on eri suurusega lennujaamade puhul erinev, olles väiksemate lennujaamade puhul tavaliselt suurem, kasutab komisjon üldise proportsionaalsuse tagamiseks mitmeid lubatavaid abi ülemmäärasid. Abi osakaal ei tohi ületada lubatavat investeerimisabi ülemmäära ega tohiks mingil juhul ületada investeerimisprojekti tegelikku rahastamisvajakut.

101. Järgmises tabelis võetakse kokku lubatav abi ülemmäär sõltuvalt lennujaama suurusest, mõõdetuna reisijate arvuna aastas ⁽⁸⁸⁾:

Lennujaama suurus reisijate keskmise arvu alusel (reisijaid aastas)	Investeerimisabi ülemmäär
>3–5 miljonit	kuni 25 %
1–3 miljonit	kuni 50 %
alla ühe miljoni	kuni 75 %

⁽⁸⁵⁾ See ei välista selle ettenägemist, et tulevane tulu võib hüvitada esialgse kahjumi.

⁽⁸⁶⁾ Kuna selline tegevus ei ole seotud transpordiga, ei reguleerita selle rahastamist käesolevate suunistega, vaid seda hinnatakse asjakohaste valdkondlike ja üldeeskirjade alusel.

⁽⁸⁷⁾ Käesolevates suunistes sätestatud põhimõtteid ei kohaldata maapealseks teenindamiseks antava abi suhtes, olenemata sellest, kas neid teenuseid osutab kolmandatele isikutele lennujaam ise, lennuettevõtja või maapealne teenindaja. Sellist abi hinnatakse asjaomaste üldeeskirjade alusel.

⁽⁸⁸⁾ Tegelik keskmine reisijate arv aastas abi teatamisele või teatamisele mittekuuluva abi tegelikule andmisele või maksmisele eelnenud kahel eelarveaastal. Hiljuti avatud reisilennujaama puhul tuleks arvesse võtta prognoositavat keskmist reisijate arvu aastas kommertsreisijateveo alustamisele järgneval kahel eelarveaastal. Nende lävendite puhul loendatakse ühes suunas reisijaid. See tähendab, et reisija, kes lendab näiteks lennujaamast välja ja sinna tagasi, loendatakse kaks korda; see kehtib eraldi lennuliinide puhul. Kui lennujaam kuulub lennujaamade rühma, määratakse reisijate arvud kindlaks igas üksikus lennujaamas.

102. Kui lennujaam (sõltumata selle suuruselt) asub kauges piirkonnas, võib investeerimisabi (lennujaamataristu rahastamiseks) ülemmäära suurendada kuni 20 %.

103. Aastas vähem kui ühe miljoni reisijaga lennujaamad peaksid rahastama vähemalt 25 % kõigist abikõlblikest investeeringukuludest. Investeeringuprojektid aastas vähem kui ühe miljoni reisijaga lennujaamades, mis asuvad ELi äärepoolsetel aladel, võivad aga kaasa tuua rahastamisvajaku, mis ületab lubatavat abi ülemmäära. Hinnates iga üksikjuhtumit eraldi ning sõltuvalt iga lennujaama, investeeringuprojekti ja teenindatava piirkonna konkreetsetest omadustest, võib 75 % ületav abi osakaal olla vähem kui ühe miljoni reisijaga lennujaamade puhul õigustatud erakorralistel asjaoludel.

104. Selleks et võtta arvesse olemasoleva lennujaama ümberkolimisega ja olemasoleva lennujaama tegevuse lõpetamisega seonduvaid konkreetseid asjaolusid, hindab komisjon antud riigiabi proportsionaalsust, vajalikkust ja abi ülemmäära rahastamisvajaku analüüsi või abi puudumise stsenaariumi alusel, sõltumata selle lennujaama keskmisest reisijate arvust.

105. Lisaks võivad lennujaamataristu rahastamise abi saada aastas viit miljonit ületava reisijate arvuga lennujaamad väga erakorralistel asjaoludel, mida iseloomustab ilmselge turutõrge, ning võttes arvesse investeeringu mahtu, investeeringu kapitaliturgudel rahastamise võimatust, väga suuri positiivseid välismõjusid ja konkurentsimoonutusi. Sellistel juhtudel koostab komisjon aga alati süvahinnangu, hinnates antud riigiabi proportsionaalsust, vajalikkust ja maksimaalset abi osatähtsust rahastamisvajaku analüüsi või abi puudumise stsenaariumi alusel, sõltumata lennujaama keskmisest reisijate arvust.

f) Liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele põhjendamatult negatiivse mõju vältimine:

106. Eelkõige kahjumlike lennujaamade tegevuse dubleerimisel ja täiendava kasutamata läbilaskevõime loomisel olemasoleva taristu teeninduspiirkonnas võib mõju olla moonutav. Kui olemasolev lennujaam ei tööta täisvõimsusel ega selle lähedal, on komisjonil seetõttu põhimõtteliselt kahtlusi tema teeninduspiirkonnas asuva lennujaama taristusse tehtud investeeringu kokkusobivuses siseturuga⁽⁸⁹⁾.

107. Selleks et vältida abi negatiivset mõju, mis võib ilmned lennujaamade leebete eelarvepiirangute korral⁽⁹⁰⁾, võib kuni viit miljonit reisijat teenindavate lennujaamade investeerimisabi anda rahastamiskõlblike investeerimiskulude hüvitamiseks kas ette, fikseeritud summana, või lennujaama äriplaanist tuleneva kapitalikulude rahastamisvajaku iga-aastase hüvitamisena.

108. Kõigi moonutuste täiendavaks piiramiseks peab lennujaam, sealhulgas igasugune investeering, millele abi antakse, olema avatud kõigile potentsiaalsetele kasutajatele, mitte ühele konkreetsele kasutajale. Läbilaskevõime füüsiliste piirangute korral tuleks eraldi teha asjakohaste, objektiivsete, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel.

Abikavadest ja üksikabi meetmetest teavitamise kohustus

109. Liikmesriike kutsutakse üles teatama aastas vähem kui kolme miljonit reisijat teenindavate lennujaamade investeerimisabi riigiabikavadest.

110. Abikava hindamisel loetakse abi vajalikkuse, ergutava mõju ja proportsionaalsusega seonduvad tingimused täidetuks juhul, kui liikmesriik on kohustunud andma heakskiidetud abikava raames üksikabi alles pärast seda, kui ta on kontrollinud punkti 5.1.1 kumulatiivsete tingimuste täitmist.

111. Konkurentsimoonutuste suurema ohu tõttu tuleks alati eraldi teatada järgmistest abimeetmetest:

a) investeerimisabi lennujaamadele, mille keskmine reisijate arv aastas ületab kolm miljonit;

b) 75 %-list abi osakaalu ületav investeerimisabi aastas vähem kui ühe miljoni reisijaga lennujaamale, välja arvatud kaugetes piirkondades asuvatele lennujaamadele;

c) lennujaamade ümberkolimiseks antav investeerimisabi;

⁽⁸⁹⁾ Vt punkti 5.1.1 alapunkt a.

⁽⁹⁰⁾ Lennujaamadel võib puududa stiimul piirata kulusid ja küsida kulude katmiseks piisavaid lennujaamatasusid eelkõige juhul, kui abi suurus määratakse kindlaks tagantjärele arvutuste põhjal (kattes igasuguse puudujäägi selle ilmnemisel).

- d) investeerimisabi reisi- ja kaubalende teenindavale lennujaamale, mis käitles abi teatamisele eelnenud kahe aasta jooksul üle 200 000 tonni kaupa;
- e) investeerimisabi uue reisilennujaama rajamiseks (sealhulgas olemasoleva lennuvälja ümberehitamiseks reisilennujaamaks);
- f) investeerimisabi olemasolevast lennujaamast 100 km vahemaa või ühetunnise sõidu (auto, bussi, rongi või kiirrongiga) kaugusel asuva lennujaama rajamiseks või arendamiseks.

5.1.2. Lennujaamadele antav tegevusabi

112. Lennujaamadele üksikabina või kavakohaselt antav tegevusabi loetakse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivaks 10aastase üleminekuperioodi jooksul alates 4. aprillist 2014 kui punktis 79 esitatud kumulatiivsed tingimused on täidetud nagu on sätestatud punktides 113–134.

- a) Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse

113. Nagu esitatud punktis 13, selleks et anda lennujaamadele aega kohaneda uue turureaalsusega ning vältida kõiki lennuliikluse ja piirkondade ühendusvõimaluste katkestusi, loetakse kümneaastase üleminekuperioodi jooksul lennujaamadele antav tegevusabi ühistes huvides olevate eesmärkide saavutamisele kaasa aitavaks, kui see:

- a) suurendab ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi, luues juurdepääsupunkte ELi-sisestele lendudele või
- b) vähendab lennutranspordi ülekoormatust ELi suurtes sõmlennujaamades või
- c) aitab kaasa regionaalarengule.

114. Sellest hoolimata ei aita kahjumlike lennujaamade tegevuse dubleerimine kaasa ühistes huvides oleva eesmärgi saavutamisele. Kui lennujaam asub samas teeninduspiirkonnas kui teine kasutamata võimsusega lennujaam, tuleb äriplaanis adekvaatsete reisi- ja kaubaliikluse prognooside põhjal kindlaks teha tõenäoline mõju kõnealuses teeninduspiirkonnas asuvate teiste lennujaamade liiklusele.

115. Seega kui samas teeninduspiirkonnas asub veel üks lennujaam, on komisjonil kahtlusi kahjumliku lennujaama väljavaadetes katta üleminekuperioodi lõpuks tegevuskulud täielikult.

- b) Vajadus riigi sekkumiseks

116. Et hinnata riigiabi tõhusust ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisel, tuleb välja selgitada lahendatav probleem. Riigiabi peab olema suunatud olukordadele, kus tänu sellisele abile on võimalik saavutada märgatavalt suuremat edu kui tavapärastes turutingimustes.

117. Väiksemad lennujaamad on teenuste arendamisel ja erainvestorite ligimeelitamisel tihti ebasoodsamas olukorras kui ELi suured lennujaamad. Seetõttu võib väiksematel lennujaamadel praegustel turutingimustel olla raskusi oma tegevuse rahastamisel ilma riigi vahenditeta.

118. Praegustel turutingimustel sõltub vajadus riigi vahendite järele tegevuskulude rahastamisel kõrgete püsikulude tõttu lennujaama suurusest, olles väiksemate lennujaamade puhul tavaliselt proportsionaalselt suurem. Komisjon on seisukohal, et praegustel turutingimustel on võimalik rääkida järgmist liiki lennujaamadest ja nende suhtelisest finantssuutlikkusest:

- a) aastas kuni 200 000 reisijat teenindavad lennujaamad ei pruugi suuta katta suurt osa oma tegevuskuludest;
- b) aastas 200 000 kuni 700 000 reisijat teenindavad lennujaamad ei pruugi suuta katta märkimisväärset osa oma tegevuskuludest;
- c) aastas 700 000 kuni üht miljonit reisijat teenindavad lennujaamad peaksid üldiselt suutma katta suurema osa oma tegevuskuludest;

- d) aastas üht kuni kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad peaksid keskmiselt suutma katta enamiku oma tegevuskuludest;
- e) aastas rohkem kui kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad on tegevustasandil tavaliselt kasumlikud ja peaksid suutma katta oma tegevuskulud.

119. Seetõttu on komisjon seisukohal, et tegevusabi saamiseks ei tohi lennujaama aastane reisijate arv ületada kolme miljonit ⁽⁹¹⁾.

c) Riigiabi kui poliitikavahendi asjakohasus

120. Liikmesriigid peavad tõendama, et abi on taotletava eesmärgi saavutamiseks või asjaomaste probleemide lahendamiseks asjakohane. Abimeedet ei loeta siseturuga kokkusobivaks, kui sama eesmärki oleks võimalik saavutada muude vähem moonutavate poliitika- või abivahenditega ⁽⁹²⁾.

121. Selleks et lennujaama tõhusat haldamist tõeliselt stimuleerida, määratakse abisumma põhimõtteliselt eelnevalt kindlaks kindla summana, mis katab prognoositava tegevuse rahastamisvajaku (mis määratakse kindlaks eelnevalt koostatud äriplaani alusel) kümme aastat kestva üleminekuperioodi jooksul. Neil põhjustel ei tohiks abisumma hilisemat suurendamist põhimõtteliselt lugeda siseturuga kokkusobivaks. Liikmesriik võib eelnevalt kindlaksmääratud summa tasuda ühekordse ettemaksena või osadena, näiteks iga-aastaselt.

122. Erandlikel asjaoludel, kui tulevaste kulude ja tulude arengu tendentsid on eriti ebaselged ja kui ametiasutusel ei ole täpset teavet, võib ametiasutus siseturuga kokkusobiva tegevusabi maksimumsumma välja arvutada mudeli alusel, mis tugineb algele tegevuse rahastamisvajakule üleminekuperioodi alguses. Algne tegevuse rahastamisvajak on üleminekuperioodi alguseleelnenud viie aasta (st 2009–2013) tegevuse rahastamisvajakute (st tuludega katmata tegevuskulude summade) keskmine.

123. Liikmesriike kutsutakse üles võimaluse korral koostama riiklikku kava, mille puhul võetakse arvesse riikliku rahastamise olulisemaid põhimõtteid ning milles esitatakse lennujaamade kavandatava riikliku rahastamise tähtsamad elemendid. Raamkavadega tagatakse riigi vahendite järjekindel kasutamine, vähendatakse väiksemate abi andvate asutuste halduskoormust ja kiirendatakse üksikabi meetmete rakendamist. Lisaks kutsutakse liikmesriike üles esitama konkreetseid suuniseid piirkondlike lennujaamade ja neid kasutavate lennuettevõtjate rahastamiseks antava riigiabi rakendamise kohta.

d) Stimuleeriva mõju olemasolu

124. Tegevusabil on ergutav mõju, kui on tõenäoline, et tegevusabi puudumise korral ja võttes arvesse võimalikku investeerimisabi ja liikluse mahtu, väheneks asjaomase lennujaama majandustegevuse tase märkimisväärselt.

e) Abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)

125. Selleks et olla proportsionaalne, peab lennujaamadele antav tegevusabi piirduma abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga.

126. Lennujaama äriplaani kohaselt tuleb tegevuskulu täielikult katta üleminekuperioodi lõpuks. Komisjon hindab abi kokkusobivust siseturuga eelkõige kõnealuse äriplaani põhinäitajate alusel.

127. Tegevuskulu täieliku katmise saavutamise viis erineb iga lennujaama puhul ja see sõltub lennujaama algsest tegevuse rahastamisvajakust üleminekuperioodi alguses. Üleminekuperiood algab 4. aprillil 2014.

⁽⁹¹⁾ Tegelik keskmine reisijate arv aastas abi teatamisele või teatamisele mittekuuluva abi tegelikule andmisele või maksmisele eelnenud kahel eelarveaastal. Hiljuti avatud reisilennujaama puhul tuleks arvesse võtta prognoositavat keskmist reisijate arvu aastas kommertsreisijateveo alustamisele järgneval kahel eelarveaastal. Nende lävendite puhul loendatakse ühes suunas reisijaid. See tähendab, et reisija, kes lendab näiteks lennujaamast välja ja sinna tagasi, loendatakse kaks korda; see kehtib eraldi lennuliinide puhul. Kui lennujaam kuulub lennujaamade rühma, määratakse reisijate arvud kindlaks igas üksikus lennujaamas.

⁽⁹²⁾ Vt ka punkt 91.

128. Terve üleminekuperioodi jooksul lubatav suurim abisumma piirdub kümne aasta jooksul igal juhul 50 %ga algsest rahastamisvajakust⁽⁹³⁾. Näiteks kui konkreetse lennujaama aastane keskmine rahastamisvajak on aastatel 2009–2013 üks miljon eurot, oleks lennujaamale eelnevalt kindlaks määratud kindla summana kümneks aastaks antava tegevusabi maksimumsumma viis miljonit eurot (50 % x 1 miljon x 1). Selle lennujaama puhul ei loeta täiendavat tegevusabi siseturuga kokkusobivaks.

129. Kõik lennujaamad peavad oma tegevuskulud täielikult katma hiljemalt kümme aastat pärast üleminekupe-rioodi algust, pärast mida ei loeta lennujaamadele antavat tegevusabi, välja arvatud horisontaalse riigiabi eeskir-jade, nt üldist majandushuvi pakkuvate teenuste rahastamise suhtes kohaldatavate eeskirjade alusel antavat tegevu-sabi, siseturuga kokkusobivaks.

130. Praegustel turutingimustel võib aastas kuni 700 000 reisijaga lennujaamadel olla järjest enam raskusi kulude täielikul katmisel kümneaastase üleminekuperioodi jooksul. Sel põhjusel on aastas kuni 700 000 reisijaga lennujaamade puhul lubatav suurim abisumma 80 % algsest tegevuse rahastamisvajakust viie aasta jooksul alates üleminekuperioodi algusest. Näiteks kui väikese lennujaama aastane keskmine rahastamisvajak on aastatel 2009–2013 üks miljon eurot, oleks lennujaamale eelnevalt kindlaks määratud kindla summana viieks aastaks antava tegevusabi maksimumsumma neli miljonit eurot (80 % x 1 miljon x 1). Komisjon vaatab läbi vajaduse seda liiki lennujaamade jätkuva erikohtlemise järele ja tegevuskulu täieliku katmise väljavaated tulevikus, võttes eelkõige arvesse turutingimuste ja kasumiväljavaadete muutust.

f) Liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele põhjendamatult negatiivse mõju vältimine:

131. Tegevusabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel võtab komisjon arvesse konkurentsimoontonutusi ja mõju kaubandusele. Kui lennujaam asub samas teeninduspiirkonnas kui teine kasutamata võimsusega lennujaam, tuleb äriplaanis adekvaatsete reisi- ja kaubaliikluse prognooside põhjal kindlaks teha tõenäoline mõju kõnealuses teenin-duspiirkonnas asuvate teiste lennujaamade liiklusele.

132. Samas teeninduspiirkonnas asuvale lennujaamale antav tegevusabi loetakse siseturuga kokkusobivaks vaid juhul, kui liikmesriik tõendab, et kõik selle teeninduspiirkonna lennujaamad suudavad katta üleminekuperioodi lõpuks tegevuskulud täielikult.

133. Konkurentsimoontonutuste võimalikult ulatuslikuks piiramiseks peab lennujaam olema avatud kõigile potent-siaalsetele kasutajatele, mitte ühele konkreetsele kasutajale. Läbilaskevõime füüsiliste piirangute korral tuleks eraldi teha asjakohaste, objektiivsete, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel.

134. Konkurentsile ja kaubandusele avalduva negatiivse mõju täiendavaks piiramiseks kiidab komisjon lennujaa-madele antava tegevusabi heaks kümneaastase üleminekuperioodi jooksul, mis algab 4. aprillil 2014. Komisjon vaatab aastas kuni 700 000 reisijaga lennujaamade olukorra läbi pärast nelja aastat alates üleminekuperioodi algusest.

Abikavadest ja üksikabi meetmetest teavitamise kohustus

135. Liikmesriike kutsutakse tungivalt üles teatama pigem lennujaamadele antava tegevusabi riiklikest kavadest kui iga lennujaama üksikutest abimeetmetest. Sedasi peaks vähenema liikmesriikide asutuste ja komisjoni haldus-koormus.

136. Konkurentsimoontonutuste suurema ohu tõttu tuleks alati eraldi teatada järgmistest abimeetmetest:

- a) tegevusabi reisi- ja kaubalende teenindavale lennujaamale, mis käitleb abi teatamisele eelnenud kahe aasta jooksul üle 200 000 tonni kaup;
- b) tegevusabi lennujaamale, kui teised lennujaamad asuvad olemasolevast lennujaamast 100 km või ühetunnise sõidu (auto, bussi, rongi või kiirrongiga) raadiuses.

Enne üleminekuperioodi algust antud abi

⁽⁹³⁾ Abi osakaal 50 % vastab kümneaastasele rahastamisvajakule sellise lennujaama puhul, mis alates tegevuskulude algsest hüvitamisest üleminekuperioodi alguses jõuab kümne aasta järel tegevuskulude täieliku katmiseni.

137. Enne üleminekuperioodi algust antud tegevusabi (sealhulgas enne 4. aprilli 2014 antud abi) võib tunnistada siseturuga kokkusobivaks kõikide katmata tegevuskulude ulatuses tingimused, et punkti 5.1.2 tingimused, välja arvatud punktide 115, 119, 121, 122, 123, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133 ja 134 tingimused on täidetud. Komisjon võtab konkurentsimoonevusi arvesse eelkõige enne 4. aprilli 2014 antud tegevusabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel.

5.2. Lennuettevõtjatele antav stardiabi

138. Nagu sedastatud punktis 15, loetakse lennuettevõtjatele piirkonna ühendusvõimaluste suurendamiseks uue liini käivitamiseks antav riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivaks, kui punktis 79 esitatud kumulatiivsed tingimused on täidetud nagu on sätestatud punktides 139–153.

a) Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse

139. Lennuettevõtjatele antav stardiabi loetakse ühistes huvides oleva eesmärgi saavutamisele kaasa aitavaks, kui see:

a) suurendab uue liini käivitamisega ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi või

b) aitab kaasa kaugete piirkondade regionaalarengule.

140. Kui uue lennuliiniga teenindataval marsruudil juba pakutakse kiirrongiteenust või sama teeninduspiirkonna teisest lennujaamast lähtuvaid lende sarnastel tingimustel ja eelkõige sarnase pikkusega, ei ole võimalik seda pidada panuseks täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse.

b) Vajadus riigi sekkumiseks

141. Väiksemad lennujaamad on teenuste arendamisel tihti ebasoodsamas olukorras kui ELi suured lennujaamad. Lennuettevõtjad ei ole ka alati valmis riskima ja avama uusi lennuliine, mille lähtepunktiks on tundmatu ja läbi proovimata lennujaam ning neil puuduvad selleks kohased stiimulid.

142. Seetõttu loetakse stardiabi siseturuga kokkusobivaks vaid liinide puhul, mis ühendavad aastas vähem kui kolme miljonit reisijat⁽⁹⁴⁾ teenindava lennujaama Euroopa ühise lennunduspiirkonna⁽⁹⁵⁾ teise lennujaamaga.

143. Liinidele, mis ühendavad kauges piirkonnas asuvat lennujaama ja Euroopa ühises lennunduspiirkonnas või väljaspool seda asuvat lennujaama, antud stardiabi on siseturuga kokkusobiv sõltumata asjaomaste lennujaamade suurusest.

144. Stardiabi liinidele, mis ühendavad aastas rohkem kui kolme miljonit reisijat teenindavat lennujaama⁽⁹⁶⁾ ja aastas vähem kui viit miljonit reisijat teenindavat lennujaama, mis ei asu kaugetes piirkondades, võib siseturuga kokkusobivaks lugeda vaid nõuetekohaselt põhjendatud erandjuhtudel.

145. Stardiabi liinidele, mis ühendavad aastas rohkem kui viit miljonit reisijat teenindavat lennujaama, mis ei asu kauges piirkonnas, ei ole võimalik siseturuga kokkusobivaks lugeda.

c) Riigiabi kui poliitikavahendi asjakohasus

146. Liikmesriigid peavad tõendama, et abi on taotletava eesmärgi saavutamiseks või asjaomaste probleemide lahendamiseks asjakohane. Abimeedet ei loeta siseturuga kokkusobivaks, kui sama eesmärki oleks võimalik saavutada muude vähem moonutavate poliitika- või abivahenditega⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁴⁾ Tegelik keskmine reisijate arv aastas abi teatamisele või teatamisele mittekuuluva abi tegelikule andmisele või maksmisele eelnenud kahel eelarveaastal. Hiljuti avatud reisilennujaama puhul tuleks arvesse võtta prognoositavat keskmist reisijate arvu aastas kommertsreisijateveo alustamisele järgneval kahel eelarveaastal. Nende lävendite puhul loendatakse ühes suunas reisijaid. See tähendab, et reisija, kes lendab näiteks lennujaamast välja ja sinna tagasi, loendatakse kaks korda; see kehtib eraldi lennuliinide puhul.

⁽⁹⁵⁾ Nõukogu ja nõukogu kokku tulnud Euroopa Liidu liikmesriikide esindajate 9. juuni 2006 aasta otsus 2006/682/EÜ, mis käsitleb Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide, Albaania Vabariigi, Bosnia ja Hertsegoviina, Bulgaaria Vabariigi, endise Jugoslaavia Makedoonia Vabariigi, Horvaatia Vabariigi, Islandi Vabariigi, Montenegro Vabariigi, Norra Kuningriigi, Rumeenia, Serbia Vabariigi ning ÜRO Kosovo missiooni vahelise Euroopa ühise lennunduspiirkonna (ECAA) rajamise mitmepoolse lepingu allkirjastamist ja ajutist kohaldamist (ELT L 285, 16.10.2006, lk 1).

⁽⁹⁶⁾ Vt ka joonealune märkus 94.

⁽⁹⁷⁾ Vt ka punkt 91.

147. Lennuettevõtja poolt eelnevalt koostatud äriplaanis tuleks kindlaks määrata, et abi saaval lennuliinil peaks olema väljavaade muutuda lennuettevõtja jaoks ilma riigi vahenditeta kasumlikuks vähemalt pärast kolme aastat. Liini äriplaani puudumise korral peab lennuettevõtja võtma lennujaama ees tühistamatu kohustuse käitada liini vähemalt ajavahemikul, mis on sama pikk kui stardiabi saamise ajavahemik.

d) Stimuleeriva mõju olemasolu

148. Lennuettevõtjatele antaval stardiabil on stimuleeriv mõju, kui on tõenäoline, et abi puudumise korral lennuettevõtja majandustegevuse taset asjaomases lennujaamas ei laiendataks, näiteks ei oleks avatud uut lennuliini.

149. Uue liini saab avada alles pärast abi andvale asutusele abi saamise taotluse esitamist. Kui uus liin avatakse enne abi andvale asutusele abi saamise taotluse esitamist, ei loeta kõnealusele liinile antud abi siseturuga kooskõlas olevaks.

e) Abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)

150. Stardiabi võib hõlmata kuni 50 % lennuliini lennujaamatasudest maksimaalselt kolme aasta jooksul. Rahastamiskõlblikud kulud on lennuliiniga seotud lennujaamatasud.

f) Liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele põhjendamatult negatiivse mõju vältimine

151. Selleks et vältida põhjendamatult negatiivset mõju konkurentsile ja kaubandusele, ei või stardiabi anda lennuliinile, mille teenindatavat (nt linnadevahelist) marsruuti juba teenindab võrreldavatel tingimustel kiirrongiliin või sama teeninduspiirkonna teine lennujaam, eelkõige sarnase pikkusega reisi korral.

152. Iga avalik-õiguslik asutus, kes kavatseb kas lennujaama kaudu või muul viisil anda mõnele lennuettevõtjale stardiabi uue liini avamiseks, peab avalikustama oma plaanid piisava aja jooksul ja piisavalt teavet andes, et kõik asjast huvitatud lennuettevõtjad saaksid oma teenuseid pakkuda.

153. Stardiabi ei või kombineerida lennuliini käitamiseks antava muu riigiabiga.

Abikavadest ja üksikabi meetmetest teavitamise kohustus

154. Liikmesriike kutsutakse tungivalt üles teatama pigem lennuettevõtjatele antava stardiabi riiklikest kavadest kui iga lennujaama üksikutest abimeetmetest. Sedasi peaks vähenema liikmesriikide asutuste ja komisjoni halduskoormus.

155. Suurema konkurentsimoontonutuste ohtu tõttu tuleks alati eraldi teatada stardiabist aastast rohkem kui kolme miljonit reisijat teenindavatele lennujaamadele, mis ei asu kaugetes piirkondades.

6. ELI TOIMIMISE LEPINGU ARTIKLI 107 LÕIKE 2 PUNKTI A KOHANE SOTSIAALSET LAADI ABI

156. Lennutransporditeenustega seoses antav sotsiaalne laadi abi loetakse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti a kohaselt siseturuga kokkusobivaks tingimusel, et täidetud on järgmised kumulatiivsed tingimused⁽⁹⁸⁾:

a) abist peavad tõepoolest kasu saada lõpptarbijad;

b) abi peab olema sotsiaalabi olemusega, st et see peab põhimõtteliselt katma ainult lennuliine kasutavate reisijate teatavaid kategooriaid (nt teistsuguste vajadustega reisijad nagu lapsed, puudega inimesed, vähese sissetulekuga inimesed, õpilased, vanurid jne). Kui aga on tegemist kauged piirkondi, näiteks äärepoolsemaid piirkondi, saari või hõredalt asustatud piirkondi ühendava liiniga, võib abi hõlmata kõnealuse piirkonna kogu elanikkonda;

⁽⁹⁸⁾ Üksiktarbijatele antava sotsiaalset laadi abi hindamise kohta vt näiteks komisjoni 16. mai 2006. aasta otsus N 169/2006 – Ühendkuningriik – Sotsiaalne laadi abi lennuühendusele Šoti mägismaal ja saartega (ELT C 272, 9.11.2006, lk 10); komisjoni 11. detsembri 2007. aasta otsus N 471/2007 – Portugal – Auxílios sociais aos passageiros residentes na Região Autónoma da Madeira e aos estudantes, nas ligações aéreas entre o Continente e a Madeira (ELT C 46, 19.2.2008, lk 2); ja komisjoni 5. Jaanuari 2011. aasta otsus N 426/2010 – Prantsusmaa – Régime d'aides à caractère social au bénéfice de certaines catégories de personnes ayant leur résidence habituelle dans la Région Réunion (ELT C 71, 5.3.2011, lk 5).

- c) abi andmisel ei tohi diskrimineerida teenuste päritolu alusel, st abi tuleb anda kõigile liinil tegutsevatele lennuettevõtjatele.

157. Liikmesriike kutsutakse tungivalt üles teatama pigem riiklikest sotsiaalselt laadi abi kavadest kui üksikutest abimeetmetest.

7. KUMULEERUMINE

158. Käesolevates suunistes sätestatud abi ülemmäära kohaldatakse olenemata sellest, kas abi antakse täielikult riigi vahenditest või seda rahastab osaliselt EL.

159. Käesolevate suuniste alusel antavat abi ei või kombineerida muu riigiabi, vähese tähtsusega abi ega muude ELi rahastamisviisidega, kui nende kombineerimise tõttu on abi osakaal käesolevates suunistes ettenähtust suurem.

8. LÕPPSÄTTED

8.1. Aastaruande esitamine

160. Vastavalt määrusele (EÜ) nr 659/1999 ja komisjoni määrusele (EÜ) nr 794/2004⁽⁹⁹⁾ peavad liikmesriigid esitama komisjonile igal aastal aruande. Aastaruanded avaldatakse komisjoni veebilehel.

8.2. Läbipaistvus

161. Komisjon on seisukohal, et ELi riigiabisüsteemi läbipaistvuse suurendamiseks on vaja võtta täiendavaid meetmeid. Eelkõige tuleb võtta meetmeid selle tagamiseks, et liikmesriikidel, ettevõtjatel, üldsusel ja komisjonil oleks hõlbus juurdepääs kõigile lennundusvaldkonnas kehtivate abikavade täistekstile ja korrektsele teabele üksikute abimeetmete kohta.

162. Liikmesriigid peaksid ülevaatlikul riigiabi veebisaidil avaldama riiklikul või piirkondlikul tasandil riigiabimeetmete kohta järgmise teabe:

- a) heakskiidetud abikava või üksikabi andmise otsuse ja selle rakendussätete täistekst;
- b) abi andev ametiasutus;
- c) abisaajate nimed, igale abisaajale antud abi vorm ja summa, andmise kuupäev, ettevõtte liik (VKE/suurettevõtte), abisaaja asukoht (NUTS II tasandil) ja põhiline majandussektor, milles abisaaja tegutseb (NACE grupi tasandil). Kõnealusest nõudest võib vabastada alla 200 000 euro suuruse üksikabi puhul.

163. Sellise teabe peab avaldama pärast abi andmise otsuse tegemist, seda peab säilitama vähemalt kümme aastat ja see peab olema üldsusele piiranguteta kättesaadav⁽¹⁰⁰⁾.

8.3. Järelevalve

164. Liikmesriigid peavad tagama, et kõigi käesolevate suuniste kohaste riigiabi andmist hõlmavate meetmete kohta peetakse üksikasjalikku registrit. Selline register peab sisaldama kogu teavet, mis on vajalik selle väljaselgitamiseks, kas vastavalt asjaoludele on kinni peetud eelkõige rahastamiskõlblikke kulusid ja lubatavat abi ülemmäära käsitlevatest siseturuga kokkusobivuse tingimustest. Registrit tuleb pidada kümme aastat alates abi andmise kuupäevast ja taotluse korral võimaldada komisjonil sellele juurde pääseda.

165. Selleks et komisjon saaks jälgida edusamme lennujaamadele tegevusabi andmise lõpetamisel ja selle mõju konkurentsile, peavad liikmesriigid esitama iga-aastase regulaarse aruande edusammude kohta igale tegevusabi saavale lennujaamale selle andmise vähendamisel. Teatavatel juhtudel võib ametisse nimetada järelevalvehalduri, et tagada abi lubamise tingimuste ja sellega seonduvate kohustuste täitmine.

⁽⁹⁹⁾ Komisjoni määrus (EÜ) nr 794/2004, 21.4.2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

⁽¹⁰⁰⁾ Seda teavet tuleks korrapäraselt ajakohastada (näiteks iga kuue kuu järel) ning see tuleks teha kättesaadavaks avatud formaadis.

8.4. Hindamine

166. Selleks et konkurentsi- ja kaubandusmoonutusi veelgi piirata, võib komisjon nõuda, et teatavate kavade kestus oleks ajaliselt piiratud ning et neid hinnataks. Hinnata tuleks eelkõige kavasid, millega võivad kaasneda eriti suured moonutused, st mis võivad konkurentsi märkimisväärselt piirata, kui nende rakendamist õigel ajal läbi ei vaadata.

167. Võttes arvesse hindamise eesmärgi ning vältimaks ebaproportsionaalselt suure koormuse asetamist liikmesriikidele ja väiksematele abimeetmetele, kohaldatakse seda nõuet üksnes suure eelarvega abikavade suhtes, millel on uudseid omadusi, või kui on ette näha märkimisväärsed muutusi turul, tehnoloogias või õigusraamistikus. Hindamise peab tegema riigiabi andvast asutusest sõltumatu ekspert ühtse metoodika⁽¹⁰¹⁾ alusel ja hindamise tulemused tuleb avalikustada.

168. Hinnang tuleb komisjonile esitada õigel ajal, et oleks võimalik hinnata abikava võimalikku pikendamist, ja igal juhul abikava lõppedes. Hindamise täpne ulatus ja meetod määratakse kindlaks abimeetme heakskiitmise otsuses. Kõnealuse hindamise tulemusi tuleb arvesse võtta kõigi järgnevate sarnase eesmärgiga abikavade puhul.

8.5. Asjakohased meetmed

169. Liikmesriigid peavad vajaduse korral muutma oma olemasolevaid abikavasid, et viia need käesolevate suunistega kooskõlla ühe aasta jooksul alates 4. aprillist 2014.

170. Liikmesriike kutsutakse väljendama oma selget ja tingimusteta nõusolekut käesolevate suunistega kahe kuu jooksul alates 4. aprillist 2014. Vastuse puudumise korral eeldab komisjon, et liikmesriik ei ole väljapakutud meetmetega nõus.

8.6. Kohaldamine

171. Käesolevate suuniste põhimõtteid kohaldatakse alates 4. aprillist 2014. Suunised asendavad 1994. aasta lennundussuuniseid ja 2005. aasta lennundussuuniseid.

172. Võttes arvesse lennundussektori arengut, eelkõige selle liberaliseerimist, on komisjon seisukohal, et ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitleva teatise⁽¹⁰²⁾ sätteid ei tohiks kohaldada enne 4. aprilli 2014. lennujaamadele antud ebaseaduslikku tegevusabi käsitlevate menetluses olevate juhtumite suhtes. Selle asemel kohaldab komisjon kõnealuste suuniste põhimõtteid kõigi lennujaamadele antud tegevusabi juhtumite (menetletavate teadete ja ebaseadusliku teatamata abi) suhtes isegi juhul, kui abi anti enne 4. aprilli 2014. ja ülemineku perioodi algust.

173. Lennujaamadele antava investeerimisabi puhul kohaldab komisjon käesolevate suuniste põhimõtteid kõigi teatatud investeerimisabimeetmete suhtes, mille kohta ta peab võtma vastu otsuse, alates 4. aprillist 2014, isegi kui projektidest teatati enne nimetatud kuupäeva. Vastavalt ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitlevale komisjoni teatisele kohaldab komisjon lennujaamadele antava ebaseadusliku investeerimisabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju. Nii kohaldab ta käesolevate suuniste põhimõtteid ebaseadusliku investeerimisabi suhtes, mida anti lennujaamadele enne 4. aprilli 2014.

174. Lennuettevõtjatele antava stardiabi puhul kohaldab komisjon käesolevate suuniste põhimõtteid kõigi teatatud stardiabimeetmete suhtes, mille kohta ta peab võtma vastu otsuse, alates 4. aprillist 2014, isegi kui meetmetest teatati enne nimetatud kuupäeva. Vastavalt ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitlevale komisjoni teatisele kohaldab komisjon lennuettevõtjatele antava ebaseadusliku stardiabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju. Nii ei kohalda ta käesolevate suuniste põhimõtteid ebaseadusliku stardiabi suhtes, mida anti lennuettevõtjatele enne 4. aprilli 2014.

⁽¹⁰¹⁾ Ühtse metoodika võib pakkuda välja komisjon.

⁽¹⁰²⁾ Komisjoni teatis ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramise kohta (EÜT C 119, 22.5.2002, lk 22).

8.7. Läbivaatamine

175. Komisjon võib käesolevad suunised läbi vaadata igal ajal ja teeb seda hiljemalt kuus aastat pärast 4. aprilli 2014. Läbivaatamisel arvestatakse faktilist teavet ning komisjoni eestvõttel liikmesriikide ja sidusrühmade edastatud andmete põhjal läbiviidud ulatuslike arutelude tulemusi. Komisjon vaatab aastas kuni 700 000 reisijaga lennujaamade olukorra läbi, et määrata kindlaks jätkuv vajadus seda liiki lennujaamadele antava tegevusabi siseturuga kokkusobivuse erieeskirjade järele, võttes arvesse tegevuskulu täieliku katmise väljavaateid tulevikus, eelkõige seoses turutingimuste ja kasumiväljavaadete muutusega.

176. Pärast liikmesriikidega konsulteerimist võib komisjon käesolevad suunised asendada või neid täiendada tähtsatel konkurentsivõimulisuse- või transpordipoliitikaga seotud kaalutlustel.

LISA

Siseturuga kokkusobivuse tingimuste kokkuvõte

Tabel 1

lennujaamadele antava abi siseturuga kokkusobivuse tingimuste ülevaade

Siseturuga kokkusobivuse tingimused	Lennujaamadele antav investeerimisabi	Lennujaamadele antav tegevusabi
a) Panus ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisse	— Liikuvuse suurendamine ELi-sisestele lendudele juurdepääsupunktide loomise kaudu — Võitlus suurte sõmlennujaamade ülekoormatusega — Regionaalarengu hõlbustamine Lennujaamade dubleerimine ja läbilaskevõime kasutamata jätmine keskpika perspektiivi puudumise tõttu ei aita kaasa ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisele	
b) Vajadus riigi sekkumiseks	alla 3 miljoni reisija 3–5 miljonit reisijat teatavatel juhtumipõhistel tingimustel üle 5 miljoni reisija ainult väga erandlikel juhtudel	alla 3 miljoni reisija
c) Abimeetme asjakohasus	Abimeetme peab olema sobiv poliitiline vahend ühist huvi pakkuva eesmärgi täitmiseks Kaaluda tuleks konkurentsi vähem moonutavaid vahendeid (tagatised, sooduslaenu jne)	Eelnevalt kindlaksmääratud summa, mis katab tegevuskulude prognoositava rahastamisvajaku (määratakse kindlaks lähtuvalt eelnevalt koostatud äriplaanist) kuni kümme aastat kestva üleminekuperioodi jooksul
d) Stimuleeriv mõju	Olemas, kui investeeringut ei oleks tehtud või kui oleks tehtud teistsuguse suurusega investeering (eelnevalt koostatud äriplaanil põhinev võrdlusolukorra või rahastamisvajaku analüüs)	Olemas, kui lennujaama majandustegevus abimeetme võtmata jätmisel oluliselt väheneb
e) Abi proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)		
Rahastamiskõlblikud kulud	Lennujaamataristusse ja -varustusse investeerimisega seotud kulud, välja arvatud lennundusvälise tegevuse investeerimiskulud	Lennujaama tegevuse rahastamisvajak
Abi lubatud ülemmäärad	3–5 miljonit kuni 25 % 1–3 miljonit kuni 50 % alla ühe miljoni kuni 75 %	Üleminekuperioodi ajal: 50 % esialgsest keskmisest tegevuse rahastamisvajakust, mis arvutatakse üleminekuperioodile (2009–2013) eelneva viie aasta keskmise näitaja põhjal Pärast kümneaastast üleminekuperioodi: tegevusabi ei ole lubatud (v.a horisontaalsete eeskirjade alusel antav abi)

Siseturuga kokkusobivuse tingimused	Lennujaamadele antav investeerimisabi	Lennujaamadele antav tegevusabi
Erandid	Kaugetes piirkondades asuvate lennujaamade puhul (olenemata nende suurusest) võib lennujaamataristu rahastamiseks antava investeerimisabi ülemmäära suurendada kuni 20 % võrra. Äärepoolsetel aladel asuvad lennujaamad, mis teenindavad vähem kui üht miljonit reisijat aastas: erandjuhtudel võib abi osatähtsus üksikjuhtumipõhiselt antud hinnangu alusel olla suurem kui 75 % Ümberkolimise korral: abi proportsionaalsust, vajalikkust ja selle ülemmäära hinnatakse vaatamata keskmisele reisijate arvule Aastas rohkem kui viit miljonit reisijat teenindavad lennujaamad: ainult ülimalt erandlikel juhtudel ilmselge turutõrke puhul, võttes arvesse investeeringu mahtu ja konkurentsimoontusi	Aastas vähem kui 700 000 reisijat teenindavad lennujaamad: 80 % esialgsest keskmisest tegevuse rahastamisvajakust viie aasta jooksul pärast üleminekuperioodi algust
f) Põhjendamatu negatiivse mõju vältimine liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele	Avatud kõikidele potentsiaalsetele kasutajatele, mitte ühele konkreetsele kasutajale Aastas vähem kui viit miljonit reisijat teenindavad lennujaamad: kindlaksmääratud ettemaksuna või igaaastaste maksetena lennujaama äriplaanil põhineva kapitalikulude rahastamisvajaku hüvitamiseks	Konkurentsimoontusi ja kaubandusele avalduvat mõju käsitlev hinnang Avatud kõikidele potentsiaalsetele kasutajatele, mitte ühele konkreetsele kasutajale Aastas vähem kui 700 000 reisijat teenindavad lennujaamad: läbivaatamine toimub neli aastat pärast üleminekuperioodi algust
Abikavadest ja üksikabi meetmetest teavitamise kohustused	Abikavad: — aastas vähem kui kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad Eraldi teavitamine: — aastas rohkem kui kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad — aastas vähem kui üht miljonit reisijat teenindavale lennujaamale antav investeerimisabi, mille osatähtsus ületab 75 % — lennujaamade ümberkolimiseks antav investeerimisabi — reisi- ja kaubalende teenindavad lennujaamad, mis käitlesid abist teatamisele eelnenud kahe eelarveaasta jooksul üle 200 000 tonni kaupa — reisilende teenindava uue lennujaama rajamine (sealhulgas olemasoleva lennujaama ümberehitus) — sellise lennujaama rajamine või väljaarendamine, mis asub olemasolevast lennujaamast 100 km või 60-minutilise sõidu raadiuses	Abikavad: — aastas vähem kui kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad Eraldi teavitamine: — reisi- ja kaubalende teenindavad lennujaamad, mis käitlesid abist teatamisele eelnenud kahe eelarveaasta jooksul üle 200 000 tonni kaupa — tegevusabi lennujaamale, mis asub teistest lennujaamadest 100 km või 60-minutilise sõidu raadiuses

Tabel 2

lennuettevõtjatele antava stardiabi siseturuga kokkusobivuse tingimuste ülevaade

Siseturuga kokkusobivuse tingimused	Lennuettevõtjatele antav stardiabi
a) Panus ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisse	— Liikuvuse suurendamine ELi-sisestele lendudele juurdepääsupunktide loomise kaudu — Regionaalarengu hõlbustamine Puudub dubleerimine, mille puhul olemasolevat võrreldavat marsruuti teenindaks võrreldavatel tingimustel kiirrongiliin või sama teeninduspiirkonna teine lennujaam
b) Vajadus riigi sekkumiseks	— Aastas vähem kui kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad — Kaugetes piirkondades asuvad lennujaamad, olenemata nende suurusest — Aastas 3–5 miljonit reisijat teenindavate lennujaamade puhul ainult erandjuhtudel — Stardiabi ei anta aastas rohkem kui viit miljonit reisijat teenindavate lennujaamade lennuliinidele
c) Abimeetme asjakohasus	— Ei ole abikõlblik, kui marsruuti teenindab samadel tingimustel kiirrongiliin või sama teeninduspiirkonna teine lennujaam — Eelnev äriplaan, mis näitab marsruudi kasumlikkust hiljemalt kolme aasta möödumisel või lennuettevõtja tühistamatu kohustus teenindada marsruuti vähemalt sama pika ajavahemiku jooksul, kui ta saab stardiabi
d) Stimuleeriv mõju	Olemas, kui lennuettevõtja majandustegevus asjaomases lennujaamas abi andmata jätmise korral oluliselt väheneks Näiteks uut marsruuti ei oleks avatud. Uue marsruudi või uue lennuplaani võib kasutusele võtta alles pärast abitaotluse esitamist abi andvale ametiasutusele
e) Abi proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)	
— Rahastamiskõlblikud kulud	Marsruudiga seotud lennujaamatasud
— Abi lubatud ülemmäär	50 % kuni kolme aasta jooksul
f) Põhjendamatu negatiivse mõju vältimine liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele	— Riigiasutus peab avalikustama oma projekti piisava aja jooksul, et kõik asjast huvitatud lennuettevõtjad saaksid oma teenuseid pakkuda — Abi ei tohi kumuleerida marsruudi käitamiseks antava muud liiki riigiabiga
Abikavadest ja üksikabi meetmetest teavitamise kohustused	Abikavad: — Aastas vähem kui kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad ja kaugetes piirkondades asuvad lennujaamad Eraldi teavitamine: — Aastas rohkem kui kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad, välja arvatud kaugetes piirkondades asuvad lennujaamad

Tabel 3

sotsiaalabi*Siseturuga kokkusobivuse tingimused*

a) Tegelikku kasu peab saama lõpptarbija

b) Sotsiaalabi:

hõlmab ainult teatavaid reisijatekategoriaid (sealhulgas teistsuguste vajadustega reisijad, näiteks lapsed, puudega inimesed, vähese sissetulekuga inimesed, üliõpilased, eakad inimesed jne)

Välja arvatud järgmistel juhtudel: kui tegemist on kaugeid piirkondi, näiteks äärepoolseimaid piirkondi, saari või hõredalt asustatud piirkondi ühendava liiniga, võib abi hõlmata kõiki piirkonna elanikke

c) Diskrimineerimine liini käitava lennuettevõtja päritolu alusel on keelatud

Tabel 4

avalike teenuste hüvitamisena antava abi kokkusobivus siseturuga

Lennujaama suurus reisijate keskmise arvu alusel (reisijaid aastas)	Kohaldatav õigusraamistik	Teavitamiskohustus
Aastas vähem kui 200 000 reisijat teenindavate lennujaamade käitajate puhul kogu üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise jooksul	Asutamislepingu artikli 106 lõige 2 Otsus 2012/21/EL	Teavitamiskohustusest on vabastatud
Lennuettevõtjad saartele suunduvate lennuliinide puhul, kui keskmine reisijate arv on väiksem kui 300 000 reisijat aastas		
Lennujaamad, mis teenindavad kogu üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise aja jooksul rohkem kui 200 000 reisijat aastas	Asutamislepingu artikli 106 lõige 2 Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistik	Teavitamiskohustus

TEAVE LIIKMESRIIKIDELT

Malta Vabariigi valitsuse teatis, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 94/22/EÜ süsivesinike geoloogilise luure, uurimise ja tootmise lubade andmis- ning kasutamistingimuste kohta

(2014/C 99/04)

Kooskõlas 4. mail 2013 *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud Malta Vabariigi valitsuse teatisega, milles käsitletakse eespool nimetatud direktiivi (2013/C 127/04), teatab transpordi- ja infrastruktuuriministeerium käesolevaga, et alalise loa võib anda kas uurimislitsentsi või uurimis- ja tootmislitsentsi alusel piirkonna 4 blokile 3 ja piirkonnale 5.

Käesolevat teatist käsitlevat teavet võib saada transpordi- ja infrastruktuuriministeeriumi mandrilava osakonnast aadressil Block F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malta või järgmisel e-posti aadressil: dgcs.mrra@gov.mt.

V

(Teated)

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

EUROOPA KOMISJON

Eelteatis koondumise kohta

(Juhtum M.7218 – Brookfield / APMTNA / APMT Elizabeth)

Võimalik lihtsustatud korras menetlemine

(EMPs kohaldatav tekst)

(2014/C 99/05)

1. 27. märtsil 2014 sai komisjon nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004⁽¹⁾ artiklile 4 vastava teatise kavandatava koondumise kohta, mille raames ettevõtja Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC („Brookfield”, USA), mis kuulub ettevõtja Brookfield Asset Management Inc. (Kanada) kontrolli alla, ja ettevõtja APM Terminals North America Inc. („APMTNA”, USA), mis kuulub ettevõtja A.P. Møller-Mærsk A/S (Taani) kontrolli alla, omandavad ühiskontrolli ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses ettevõtja APM Terminals Elizabeth, LLC („APMT Elizabeth”, USA) üle aktsiate või osade ostu teel.

2. Asjaomaste ettevõtjate majandustegevus hõlmab järgmist:

— Brookfield: varahaldus, investeerides kinnisvarasse, taastuenergiasse, taristusse ja börsivälisesse kapitali;

— APMTNA: konteineriterminalide käitamine Põhja-Ameerikas, omades osalust üheksas USA terminalis;

— APMT Elizabeth: konteineriterminali käitamine New Yorgi sadamas (Elizabethi konteineriterminal).

3. Komisjon leiab pärast teatise esialgset läbivaatamist, et tehing, millest teatatakse, võib kuuluda ühinemismääruse reguleerimisalasse, kuid lõplikku otsust selle kohta ei ole veel tehtud. Vastavalt komisjoni teatisele lihtsustatud korra kohta teatavate koondumiste menetlemiseks vastavalt nõukogu määrusele (EÜ) nr 139/2004⁽²⁾ tuleks märkida, et käesolevat juhtumit on võimalik käsitleda teatistes ettenähtud korra kohaselt.

4. Komisjon kutsub asjast huvitatud kolmandaid isikuid esitama oma võimalikke märkusi kavandatava toimingu kohta.

⁽¹⁾ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1 („Ühinemismäärus”).

⁽²⁾ ELT C 366, 14.12.2013, lk 5.

Komisjon peab märkused kätte saama kümne päeva jooksul pärast käesoleva dokumendi avaldamist. Märkusi võib saata komisjonile faksi (+32 22964301), elektronposti (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) või postiga järgmisel aadressil (lisada viitenumber M.7218 – Brookfield / APMTNA / APMT Elizabeth):

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

