



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

61. aastakäik

6. jaanuar 2018

Sisukord

II Muud kui seadusandlikud aktid

OTSUSED

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus (EL) 2018/6, 12. detsember 2017, Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi kasutuselevõtmise kohta (Kreeka taotlus – EGF/2017/003 GR/Attica retail) 1
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus (EL) 2018/7, 12. detsember 2017, Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi kasutuselevõtmise kohta Soome taotlus – EGF/2017/005 FI/Retail 3
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus (EL) 2018/8, 12. detsember 2017, paindlikkusinst-
rumendi kasutuselevõtmise kohta praeguste rände, pagulaste sissevoolu ja julgeolekuohtudega
seotud probleemide lahendamiseks võetavate kiireloomuliste eelarvemeetmete rahastamiseks 5
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus (EL) 2018/9, 12. detsember 2017, millega muudetakse
Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta otsust (EL) 2017/344 ettenägematute
kulude varu kasutusele võtmise kohta 2017. aastal 7
- ★ Komisjoni otsus (EL) 2018/10, 20. veebruar 2014, riigiabi SA.18855 kohta – C 5/08
(ex NN 58/07) – Taani – Århusi lennujaama ja Ryanairi vahel 1999. aastal sõlmitud lepingud
(teatavaks tehtud numbri C(2014) 871 all)⁽¹⁾ 9
- ★ Komisjoni rakendusotsus (EL) 2018/11, 5. jaanuar 2018, milles käsitletakse teatavaid ajutisi
kaitsemeetmeid seoses sigade Aafrika katkuga Poolas (teatavaks tehtud numbri C(2018) 59 all)⁽¹⁾ 24

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU OTSUS (EL) 2018/6,

12. detsember 2017,

Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi kasutuselevõtmise kohta (Kreeka taotlus – EGF/2017/003 GR/Attica retail)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrust (EL) nr 1309/2013, mis käsitleb Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi (2014–2020) ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1927/2006, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 15 lõiget 4,

võttes arvesse 2. detsembri 2013. aasta institutsioonidevahelist kokkulepet Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni vahel eelarvedistsipliini, eelarvealase koostöö ning usaldusväärse finantsjuhtimise kohta, ⁽²⁾ eriti selle punkti 13,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi (EGF) eesmärk on toetada maailmakaubanduses globaliseerumise tagajärjel toimunud oluliste struktuurimuutuste, üleilmse finants- ja majanduskriisi jätkumise või uue üleilmse finants- ja majanduskriisi tagajärjel koondatud töötajaid ja füüsilisest isikust ettevõtjaid, kes on oma tegevuse lõpetanud, ning aidata neil tööturule tagasi pöörduda.
- (2) Nõukogu määruse (EL, Euratom) nr 1311/2013 artikli 12 kohaselt ei tohi EGFist antav toetus ületada iga-aastast maksimaalset summat, milleks on 150 miljonit eurot (2011. aasta hindades) ⁽³⁾.
- (3) Kreeka esitas 13. aprillil 2017 taotluse EGFist rahalise toetuse saamiseks pärast töötajate koondamist 9 ettevõttes, mis on tegevad jaekaubanduse sektoris järgmistes Kreeka piirkondades: Atika, Ida-Makedoonia, Traakia, Kesk-Makedoonia, Lääne-Makedoonia, Tessaalia, Ípeiros, Lääne-Kreeka, Kesk-Kreeka, Peloponnesos, Lõuna-Egeus ja Kreeta. Taotluse kohta esitati lisateavet vastavalt määruse (EL) nr 1309/2013 artikli 8 lõikele 3. Taotlus vastab EGF-i rahalise toetuse kindlaksmääramise nõuetele, mis on sätestatud määruse (EL) nr 1309/2013 artiklis 13.
- (4) Määruse (EL) nr 1309/2013 artikli 4 lõike 2 alusel käsitatakse Kreeka esitatud taotlust vastuvõetavana, sest koondamistel on tööhõivele ja kohalikule, piirkondlikule või riiklikule majandusele ulatuslik negatiivne mõju.
- (5) Seega tuleks võtta kasutusele EGF-i vahendid, et anda Kreeka taotluse alusel rahalist toetust summas 2 949 150 eurot.

⁽¹⁾ ELT L 347, 20.12.2013, lk 855.

⁽²⁾ ELT C 373, 20.12.2013, lk 1.

⁽³⁾ Nõukogu 2. detsembri 2013. aasta määrus (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 884).

- (6) Selleks et EGF-i vahendeid saaks võimalikult kiiresti kasutusele võtta, tuleks käesolevat otsust kohaldada alates selle vastuvõtmise kuupäevast,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu 2017. aasta üldeelarvest võetakse Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi raames kulukohustuste ja maksete assigneeringutena kasutusele 2 949 150 eurot.

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Seda kohaldatakse alates 12. detsembrist 2017.

Brüssel, 12. detsember 2017

Euroopa Parlamendi nimel
president
A. TAJANI

Nõukogu nimel
eesistuja
K. SIMSON

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU OTSUS (EL) 2018/7,**12. detsember 2017,****Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi kasutuselevõtmise kohta Soome taotlus – EGF/2017/005 FI/Retail**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrust (EL) nr 1309/2013, mis käsitleb Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi (2014–2020) ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1927/2006, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 15 lõiget 4,

võttes arvesse 2. detsembri 2013. aasta institutsioonidevahelist kokkulepet Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni vahel eelarvedistsipliini, eelarvealase koostöö ning usaldusväärse finantsjuhtimise kohta, ⁽²⁾ eriti selle punkti 13,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi (EGF) eesmärk on toetada maailmakaubanduses globaliseerumise tõttu toimunud oluliste struktuurimuutuste, üleilmse finants- ja majanduskriisi jätkumise või uue üleilmse finants- ja majanduskriisi tõttu koondatud töötajaid ja füüsilisest isikust ettevõtjaid, kes on oma tegevuse lõpetanud, ning aidata neil tööturule tagasi pöörduda.
- (2) Nõukogu määruse (EL, Euratom) nr 1311/2013 artikli 12 kohaselt ei tohi EGF ületada iga-aastast maksimaalset summat, milleks on 150 miljonit eurot (2011. aasta hindades) ⁽³⁾.
- (3) 12. juunil 2017 esitas Soome taotluse EGF-i vahendite kasutuselevõtmiseks seoses töötajate koondamistega kolmes ettevõttes, mis on tegevad jaekaubanduse sektoris järgmistes Soome piirkondades: Länsi-Suomi, Helsinki-Uusimaa, Etelä-Suomi ning Pohjois- ja Itä-Suomi. Taotluse kohta esitati lisateavet vastavalt määruse (EL) nr 1309/2013 artikli 8 lõikele 3. Taotlus vastab EGF-i rahalise toetuse kindlaksmääramise nõuetele, mis on sätestatud määruse (EL) nr 1309/2013 artiklis 13.
- (4) Seega tuleks võtta kasutusele EGF-i vahendid, et anda Soomele taotluse alusel rahalist toetust summas 2 499 360 eurot.
- (5) Selleks et EGF-i vahendeid saaks võimalikult kiiresti kasutusele võtta, tuleks käesolevat otsust kohaldada alates selle vastuvõtmise kuupäevast,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu 2017. aasta üldeelarvest võetakse Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi raames kulukohustuste ja maksete assigneeringutena kasutusele 2 499 360 eurot.

⁽¹⁾ ELT L 347, 20.12.2013, lk 855.

⁽²⁾ ELT C 373, 20.12.2013, lk 1.

⁽³⁾ Nõukogu 2. detsembri 2013. aasta määrus (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 884).

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Seda kohaldatakse alates 12. detsembrist 2017.

Brüssel, 12. detsember 2017

Euroopa Parlamendi nimel
president
A. TAJANI

Nõukogu nimel
eesistuja
K. SIMSON

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU OTSUS (EL) 2018/8,**12. detsember 2017,****paindlikkusinstrumendi kasutuselevõtmise kohta praeguste rände, pagulaste sissevoolu ja julgeolekuohtudega seotud probleemide lahendamiseks võetavate kiireloomuliste eelarvemeetmete rahastamiseks**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse 2. detsembri 2013. aasta institutsioonidevahelist kokkulepet Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni vahel eelarvedistsipliini, eelarvealase koostöö ning usaldusväärse finantsjuhtimise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle punkti 12,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Paindlikkusinstrumendiga on võimalik rahastada selgelt määratletud kulusid, mida ei saa rahastada ühe või mitme muu rubriigi ülemmäärade piires.
- (2) Paindlikkusinstrumendi aastane ülemmäär on 600 000 000 eurot (2011. aasta hindades), nagu on sätestatud nõukogu määruse (EL, Euratom) nr 1311/2013 artiklis 11 ⁽²⁾.
- (3) Praeguste rände, pagulaste sissevoolu ja julgeolekuohtudega seotud probleemide lahendamiseks tuleb sellekohaste meetmete rahastamiseks vajalikud märkimisväärsed täiendavad summad kasutusele võtta kiiresti.
- (4) Olles läbi vaadanud kõik võimalused jaotada assigneeringud ümber rubriigi 3 („Julgeolek ja kodakondsus“) kulude ülemmäära raames, tuleb lisaks liidu 2018. aasta üldeelarve rubriigis 3 ülemmäärana ette nähtud vahenditele võtta kasutusele paindlikkusinstrument summas 837 241 199 eurot, et rahastada meetmeid rände, pagulaste ja julgeoleku valdkonnas. See summa hõlmab Euroopa Liidu Solidaarsusfondi ja Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi eelmiste aastate tühistatud summasid, mis tehakse paindlikkusinstrumendi kaudu kättesaadavaks kooskõlas määruse (EL, Euratom) nr 1311/2013 artikli 11 lõike 1 teise lõiguga.
- (5) Eeldatavat maksete ajakava arvesse võttes tuleks paindlikkusinstrumendi kasutuselevõtmise tulemusena eraldatavad maksete assigneeringud jaotada mitme eelarveaasta vahel.
- (6) Et vahendeid saaks kiiresti kasutada, tuleks käesolevat otsust kohaldada alates 2018. eelarveaasta algusest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Liidu 2018. aasta üldeelarves võetakse paindlikkusinstrument kasutusele 837 241 199 euro ulatuses rubriigi 3 („Julgeolek ja kodakondsus“) kulukohustuste assigneeringutena.

Esimeses lõigus osutatud summat kasutatakse praeguste rände, pagulaste sissevoolu ja julgeolekuohtudega seotud probleemide lahendamiseks võetavate meetmete rahastamiseks.

⁽¹⁾ ELT C 373, 20.12.2013, lk 1.

⁽²⁾ Nõukogu 2. detsembri 2013. aasta määrus (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 884).

2. Eeldatava maksete ajakava alusel jaotatakse paindlikkusinstrumendi kasutuselevõtmisele vastavad maksete assigneeringud järgmiselt:

- a) 464 039 631 eurot 2018. aastaks;
- b) 212 683 883 eurot 2019. aastaks;
- c) 126 354 910 eurot 2020. aastaks;
- d) 34 162 775 eurot 2021. aastaks.

Iga eelarveaasta konkreetsed maksete assigneeringud kinnitatakse vastavalt iga-aastasele eelarvemenetlusele.

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2018.

Brüssel, 12. detsember 2017

Euroopa Parlamendi nimel
president
A. TAJANI

Nõukogu nimel
eesistuja
K. SIMSON

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU OTSUS (EL) 2018/9,**12. detsember 2017,****millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta otsust (EL) 2017/344 ettenägematute kulude varu kasutusele võtmise kohta 2017. aastal**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse 2. detsembri 2013. aasta institutsioonidevahelist kokkulepet Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni vahel eelarvedistsipliini, eelarvealase koostöö ning usaldusväärse finantsjuhtimise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle punkti 14 teist lõiku,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu määruse (EL, Euratom) nr 1311/2013 ⁽²⁾ artikliga 13 on loodud ettenägematute kulude varu, mille suurus on kuni 0,03 % liidu kogurahvatulust.
- (2) Vastavalt nimetatud määruse artiklile 6 oli komisjon arvanud ettenägematute kulude varu absoluutsumma aastaks 2017 ⁽³⁾.
- (3) Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid 2017. aastal kasutusele ettenägematute kulude varu, et võimaldada rahastamisel ületada kulukohustuste assigneeringute ülempiiri, mis on 1 906 150 960 eurot ja millest omakorda 1 176 030 960 eurot kuulub rubriiki 3 (julgeolek ja kodakondsus).
- (4) 2018. aasta eelarve puhul on vaja suurendada paindlikkust ja seepärast kohandatakse kasutusele võetud ettenägematute kulude varu tasavõrdamist, et vähendada rubriigist 5 kompenseeritavat summat 2018. aastal ja lisada vastav kompenseeritav summa rubriiki 5 aastal 2020,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta otsuse (EL) 2017/344 (ettenägematute kulude varu kasutusele võtmise kohta 2017. aastal) ⁽⁴⁾ artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) sissejuhatavas lauses asendatakse „2019“ arvuga „2020“;

b) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) 2018: rubriik 5 (haldus): 318 000 000 eurot;“

c) lisatakse järgmine punkt d:

„d) 2020: rubriik 5 (haldus): 252 000 000 eurot.“

⁽¹⁾ ELT C 373, 20.12.2013, lk 1.

⁽²⁾ Nõukogu 2. detsembri 2013. aasta määrus (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 884).

⁽³⁾ Komisjoni 30. juuni 2016. aasta teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Finantsraamistiku tehniline kohandamine 2017. aastaks vastavalt kogurahvatulu muutustele“ (COM(2016) 311).

⁽⁴⁾ ELT L 50, 28.2.2017, lk 57.

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Brüssel, 12. detsember 2017

Euroopa Parlamendi nimel
president
A. TAJANI

Nõukogu nimel
eesistuja
K. SIMSON

KOMISJONI OTSUS (EL) 2018/10,
20. veebruar 2014,
riigiabi SA.18855 kohta – C 5/08 (ex NN 58/07) – Taani
Århusi lennujaama ja Ryanairi vahel 1999. aastal sõlmitud lepingud
(teatavaks tehtud numbri C(2014) 871 all)
(Ainult taanikeelne tekst on autentne)
(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt nimetatud sättele ⁽¹⁾

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 2005. aasta veebruaris esitas SASi kontsern (edaspidi „SAS“) komisjonile kaebuse. SAS väitis muu hulgas, et äriühing Aarhus Lufthavn A/S (edaspidi „Århusi lennujaam“) oli andnud Ryanairile ebaseaduslikke subside. Väidetavalt hõlmasid subiidiumid Ryanairi makstavate lennujaamatasude ja maapealse teeninduse tasude vähendamist.
- (2) Komisjon palus 2. märtsi 2005. aasta ja 20. mai 2006. aasta kirjas, et Taani ametiasutused esitaksid kaebuse kohta lisateavet. Taani vastas 18. mai 2005. aasta ja 11. juuli 2006. aasta kirjas.
- (3) 30. jaanuari 2008. aasta kirjas teavitas komisjon Taanit oma otsusest alustada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 ⁽²⁾ sätestatud menetlust (edaspidi „algatamisotsus“) Århusi lennujaamade ja Ryanairi vahelise lepingu suhtes. Taani esitas algatamisotsuse kohta oma märkused 30. mail 2008.
- (4) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽³⁾. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkuseid ühe kuu jooksul alates avaldamise kuupäevast.
- (5) Komisjon sai algatamisotsuse kohta märkuseid kolmelt huvitatud isikult: SAS, Ryanair ja Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus esitasid märkused vastavalt 16. juunil 2008, 29. mail 2008 ja 4. juulil 2008. Komisjon edastas need Taanile 17. juuli 2008. aasta kirjas. Taanile anti võimalus ühe kuu jooksul nende märkuste kohta arvamust avaldada. Taani esitas oma märkused 29. septembri 2008. aasta kirjas.
- (6) 25. märtsi 2011. aasta kirjas nõudis komisjon lisateavet. Taani vastas 28. märtsil 2011 saadetud kirjaga. 8. aprilli 2011. aasta kirjas nõudis komisjon lisateavet Ryanairilt. Ryanair vastas 15. juulil 2011 saadetud kirjaga. Komisjon edastas Ryanairi tähelepanekud Taanile 5. augusti 2011. aasta kirjas. Taani esitas lisateavet 8. ja 22. septembri 2011. aasta, 12. aprilli ja 22. mai 2012. aasta kirjas.

⁽¹⁾ ELT C 109, 30.4.2008, lk 15.

⁽²⁾ Alates 1. detsembrist 2009 muutusid EÜ asutamislepingu artiklid 87 ja 88 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliteks 107 ja 108. Artiklipaarid on sisult identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid ELi toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral vastavalt viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. ELi toimimise lepinguga tehti teatavaid muudatusi ka terminites, näiteks „ühendus“ asendati terminiga „liit“ ja „ühisturg“ terminiga „siseturg“. Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt ELi toimimise lepingu termineid.

⁽³⁾ ELT C 109, 30.4.2008, lk 15.

2. MEETME ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. Uurimise taust

- (7) Århusi lennujaam asub Taanis, Århusi linnast 36 km kirdes Tirstrupis. Lennujaama omav ja käitav äriühing Aarhus Lufthavn A/S on 100 % riigi omandis olev piiratud vastutusega äriühing ⁽¹⁾.
- (8) Lennujaam on üks kuuest piirkondlikust lennujaamast, mis teenindavad ligikaudu 2,5 miljoni elanikuga Jüütimaa turgu. Århus on umbes 25 % Jüütimaa elanikele lähim lennujaam. Jüütimaa suurim lennujaam on Billund, mis asub 140 km kaugusel (~ 1 tunni ja 35 minuti pikkune autosõit). Århusi lennujaam on Billundi järel suuruselt teine lennujaam Jüütimaal ning teenindab peamiselt SASi (~ 48 % reisijatest) ja Ryanairi (~ 34,7 % reisijatest) lende.
- (9) Århusi lennujaama läbilaskevõime on ligikaudu üks miljon reisijat aastas. Lennujaama külastajate arv oli suurim 1996. aastal, kui lennujaama kasutas üle 800 000 reisija. 1996. aastal avati Suur-Beldi sild, mis ühendab Fyni ja Sjællandi saart ning vähendab Jüütimaa ja Kopenhaageni vahel reisimise aega. Tänu Suur-Beldi sillale saavad reisijad sõita autoga Århusist Kopenhaagenisse. Pärast silla avamist 1996. aastal hakkas Århusi lennujaama reisijate arv vähenema ligikaudu 600 000 reisijani aastas. 1999. aastal sulges SAS Århusi-Londoni lennuliini. Samal aastal sõlmisid Ryanair ja Århusi lennujaam omavahel lepingud ning Ryanair hakkas käitama igapäevast lennuliini Londoni Stanstedi lennujaama. Järgnevas tabelis on esitatud kokkuvõte Århusi lennujaama kasutatavate reisijate arvu kohta aastatel 1995–2012.

Tabel 1

Reisijate arv Århusi lennujaamas aastatel 1995–2012

Tegelik reisijate arv aastatel 1995–2012									
Aasta	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Reisijad (tuhat)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
Aasta	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Reisijad (tuhat)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

2.2. Uuritavad meetmed ja komisjoni esialgne hinnang

- (10) Algamisotsuses käsitletakse Ryanairi ja Århusi lennujaama vahel 1999. aastal sõlmitud lepinguid. Järelikult ei piira see otsus 1999. aasta lepingute ega ühegi hiljem sõlmitud täiendava lepingu muutmist või asendamist.
- (11) Algamisotsuses tõstatas komisjon küsimuse, kas Århusi lennujaam käitus 1999. aastal Ryanairiga lepinguid sõlmides turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana. Konkreetsemalt tõstatas komisjon küsimuse, kas lennujaamatasude määr ja edasine mahaarvamine ning lennujaama poolt Ryanairile pakutud turundustoetus on riigiabi.
- (12) Komisjon väljendas kahtlust eelkõige selle suhtes, kas Århusi lennujaamas kohaldatud lennujaamatasude diferentseerimise aluseks olid lisatulud ja -kulud ehk tulud ja kulud, mis tekkisid Ryanairi tegevusest lennujaamas. Peale selle ei esitanud Taani komisjonile ei Ryanairiga 1999. aastal sõlmitud lepingute koopiat ega äriplaani nende lepingute kasumlikkuse kohta Århusi lennujaamale. Seepärast väljendas komisjon algamisotsuses kahtlust, kas Århusi lennujaama käitumise ajend oli pikaajalise kasumlikkuse võimalus. Samuti ei olnud võimalik välistada, et 1999. aasta lepingud andsid Ryanairile eelise, mida tal ei oleks olnud tavapärastes turutingimustes.

⁽¹⁾ Lennujaama käitaja kuulub järgmistele kommuunidele/maakondadele: Århusi kommuun (64,60 %), Randersi kommuun (16,70 %), Grenå kommuun (4,80 %), Ebeltøfti kommuun (3,00 %) ja Århusi maakond (10,90 %).

- (13) Komisjon pidas kaheldavaks, kas abi on võimalik nimetada siseturuga kokkusobivaks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel. Selles küsimuses väljendas komisjon kahtlust eelkõige selle suhtes, kas 2005. aasta lennundussuunistes ⁽¹⁾ sätestatud kokkusobivustingimused olid käesoleval juhul täidetud.

3. TAANI MÄRKUSED

3.1. Otsustusprotsess, mis eelnes lepingute sõlmimisele Ryanairiga 1999. aastal

- (14) Taani esitab komisjonile esmakordselt oma tähelepanekud selle kohta, et 1999. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingud ei ole selle liikmesriigiga seostatavad.
- (15) Taani väidab, et 1999. aasta lepingud sõlmiti Århusi lennujaama ja Ryanairi vahel ning et lepingud ei ole seostatavad ühegi riigiasutusega. Taani märgib, et ei tema ega ükski muu riigiasutus ei osalenud lepingute üle peetud läbirääkimistel.
- (16) Taani täpsustab, et Århusi lennujaama sõnul algasid lepingueelsed läbirääkimised Århusi lennujaama ja Ryanairi vahel juba 1998. aasta alguses. Lisaks selgitab Taani, et läbirääkimised peatati ajutiselt 1999. aasta kevadel, sest pooled ei jõudnud kokkuleppele.
- (17) Taani märgib lisaks, et 1999. aasta juunis teatas SAS, et sulgeb 1999. aasta oktoobri lõpus Århusi–Londoni lennuliini. Sellega seoses märgib Taani, et Ryanairi ja Århusi lennujaama vahelised läbirääkimised jätkusid 1999. aasta suvel. Århusi lennujaama esindas läbirääkimistel kommunaalteenuste partnerluste eest vastutav direktor.
- (18) 1999. aasta lepinguid käsitlevate läbirääkimistega seoses selgitab Taani, et kõnealuseid läbirääkimisi peeti Århusi lennujaama direktori endaga ning et avalik-õiguslikud omanikud ei pakkunud välja ega kiitnud heaks lepingutingimusi. Taani märgib, et lepingute ja pakutud allahindluste üle peetud läbirääkimistel osalenud direktoril puudus kontakt nii juhatuse kui ka kohalike ametiasutustega.
- (19) Taani selgitab ka, et 1999. aasta lepingud allkirjastas lepingute üle peetud läbirääkimistel lennujaama esindanud direktor ise. Taani selgitab lisaks, et 1999. aasta lepinguid ei esitatud heakskiitmiseks Taani tsiviillennundusametustele ning Taani ei kiitnud lennujaamatasusid heaks ei tasumäärade tabelina ega mingil muul kujul.
- (20) Nende väidete toetamiseks (vt põhjendused 15–19) esitas Taani koopia kohalike omavalitsuste esindajate osavõtul peetud juhatuse koosolekutest ja iga-aastaste üldkoosolekute protokollidest.
- (21) Seepärast on Taani arvamusel, et äriühingu aktsionärid ja tsiviillennundusasutused ei osalenud otseselt ega kaudselt 1999. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingute üle peetud läbirääkimistel. Seega leiab Taani, et need lepingud ei ole Taaniga seostatavad. Taani on seisukohal, et kuna riigiabi kontseptsiooni üks kumulatiivsetest tingimustest on täitmata, ei saa 1999. aastal Ryanairiga sõlmitud lepinguid käsitada riigiabina.

3.2. Århusi lennujaama ja Ryanairi vahel 1999. aastal sõlmitud lepingud

- (22) Taani esitas Århusi lennujaama ja Ryanairi vahel 1999. aastal sõlmitud kahe lepingu koopiad ja täiendavad selgitused.

1999. aasta põhileping

- (23) Taani täpsustab, et 2. novembril 1999. aastal sõlmis Århusi lennujaam lepingu Ryanairiga (edaspidi „põhileping“). Taani lisab, et kavakohaselt pidi leping kehtima kuni 31. oktoobrini 2009 (st kümme aastat).

⁽¹⁾ Komisjoni teatis „Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta“ (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1).

- (24) Taani märgib, et põhilepingu kohaselt pidi Ryanair tegema iga päev vähemalt [...] ⁽¹⁾ lendu Århusi lennujaamast Londoni Stanstedi lennujaama B737-tüüpi õhusõidukiga (teenuse osutamise sagedus võis väheneda üksnes riigipühade ajal, näiteks jõulud, uusaasta ja ülestõusmispuhad). Taani selgitab, et põhileping kohustas Ryanairi tooma alates 1. jaanuarist 2001 kuni 31. detsembrini 2001 Århusi lennujaama vähemalt [...] reisijat.
- (25) Ryanairi makstavate tasudega seoses selgitab Taani, et põhileping kohustas Ryanairi maksma Århusi lennujaamale järgmised summad, mis on kokku võetud allpool esitatud tabelis 2.

Tabel 2

Lennujaamatasud, mida Ryanair on 1999. aastal sõlmitud põhilepingu alusel kohustatud maksma Århusi lennujaamale

Ryanairi makstavad lennujaamatasud	[...]	[...]
Stardi- või maandumistasu ühe lennukorra kohta (sealhulgas mürasaaste maks ja kohalik lennundusjulgestus)	DKK [...]	
Reisija teenustasu väljalendava reisija kohta	DKK [...]	
Öötasu	Standardtariifi järgi	
Reisijate ja perrooni teenindamise tasu ühe lennukorra kohta	DKK [...]	DKK [...]

- (26) Taani märgib, et põhilepingu kohaselt oli Århusi lennujaam kohustatud tegema Ryanairile reisija teenustasult [...] Taani krooni (esimesel [...] aastal ehk ajavahemikus [...]) või [...] Taani krooni (viimasel [...] aastal ehk ajavahemikus [...]) suuruse mahaarvamise (see tähendab reisija teenustasu suhtes kohaldatavat [...] allahindlust), juhul kui Ryanairi netotulu Londoni Stanstedi liini ühesuunalise lennu reisija kohta on [...] Taani krooni või väiksem. Taani täpsustab, et nii see ka alates 1999. aastast oli.

1999. aasta turundusleping

- (27) Taani märgib, et samal päeval, 2. novembril 1999, sõlmisid Ryanair ja Århusi lennujaam teise lepingu (edaspidi „turundusleping“).
- (28) Taani selgitab, et turundusleping kohustas Århusi lennujaama maksma Ryanairile:
- i) summa, mis on võrdne Ryanairile põhilepingu alusel tekkinud [...] ning
 - ii) Århusi lennujaama reisija teenustasu, mis on tõusnud üle [...] Taani krooni [...] ja üle [...] Taani krooni [...].
- (29) Taani selgitab lisaks, et turunduslepingu kohaselt käsitleti stardi-, maandumis- või öötasu vähendamist turundus-toetusena. Taani märgib, et Århusi lennujaam ei teadnud makstud turundustoetuse eesmärki, kuid eeldas, et sellega kavatsesi jagada Århusi ja Londoni Stanstedi liini kulusid.

3.3. Turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamine ja selektiivsus

- (30) Seoses turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamisega on Taani arvamusel, et komisjon peaks võrdlema Århusi lennujaama käitumist eraettevõtja eeldatava käitumisega, milles juhendatakse pikaajalise kasumlikkuse väljavaadetest ja valdkondlikust poliitikast.

⁽¹⁾ Seda teavet käsitatakse ametisalusena, millele on osutatud komisjoni 1. detsembri 2003. aasta teatistes K(2003) 4582 ametisalusade kohta riigiabi otsustes (ELT C 297, 9.12.2003, lk 6).

- (31) Taani märgib, et 1999. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingute kasumlikkuse hindamiseks tuleb arvesse võtta kõnealuste lepingute eeldatavat kogukestust (see tähendab 10-aastast perioodi). Taani märgib, et 1999. aasta lepingutel oli positiivne mõju äriühingu rahandusele ajavahemikus 1999–2009.
- (32) Taani selgitab, et Ryanairiga 1999. aasta lepingute sõlmimise ajal olid Århusi lennujaamal järgmised probleemid. Esiteks konkureeris lennujaam lennuettevõtjate ja reisijate pärast Billundi lennujaamaga, millel oli Jüütimaa suurima lennujaamana strateegiliselt tugevam konkurent. Teiseks kasutas Århusi lennujaam ainult 40 % oma läbilaskevõimest ning selle reisijate arv oli ajavahemikus 1996–1999 juba vähenenud umbes 860 000 reisijalt umbes 596 000 reisijale ning eeldati, et järgnevatel aastatel väheneb see arv veelgi. Kolmandaks oli lõpetatud lennujaama Tirstrupi õhugaasi militaartegevus, mis tähendab, et Århusi lennujaama iga-aastased netokulud seoses lennundusjulgestuse, tuletõrje- ja päästeteenistuse ning tehnilise ja maapealse teenindusega olid tõusnud 10–12 miljoni Taani krooni võrra. Neljandaks pidi 2004. aastal avatama uus maantee (nimelt Djurslandi maantee), et saavutada kiirem ja hõlpsam transpordiühendus Tirstrupiga.
- (33) Lisaks selgitab Taani, et avatud oli Suur-Beldi sild (mis võimaldas reisijatel sõita Århusist Kopenhaagenisse) ja suletud SASi lennuliin Londonisse. Taani märgib, et avatud Suur-Beldi sild vähendab Århusi ja Kopenhaageni vahel alternatiivsete transpordivahenditega (auto/rong/kiirpraam) reisimise aega umbes viielt tunnilt ligikaudu kolmele tunnile.
- (34) Taani märgib, et selle taustal (vt põhjendused 32 ja 33) pidi Århusi lennujaam pakkuma stiimuleid, et ligi meelitada uusi kliente ja kasutada ära kogu läbilaskevõime. Taani täpsustab, et Århusi lennujaama direktori hinnangul suudaks Ryanair lennujaama ligi meelitada umbes [...] lisareisijat aastas. Taani märgib, et nende reisijaprognoside põhjal eeldati, et 2001. aastal toovad lepingud kaasa ligikaudu [...] Taani krooni ([...] eurot) suuruse netotulu. Taani selgitab, et tegelikud tulemused kinnitasid direktori prognooside usaldusväärsust. Näiteks 2001. aastal oli 1999. aasta lepingute alusel teenitud tulu [...] Taani krooni ([...] eurot). Taani rõhutab, et kõiki kulusid (näiteks turunduse ja maapealse teenindusega seotud kulud ja muud kulud), mis tekivad Århusi lennujaamale seoses Ryanairiga sõlmitud lepinguga, rahastatakse otse lepingu alusel tekkinud tulust. Taani märgib ühtlasi, et lepingu alusel tekkinud netosissetulek suurendab lennujaama üldist kasumlikkust.
- (35) Taani märgib, et Ryanairiga 1999. aastal sõlmitud lepingute alusel ei tulnud Århusi lennujaamal teha mingeid investeeringuid, sest lennujaama läbilaskevõimest kasutati ainult 40 %. Taani selgitab, et ka seoses Århusi lennujaama tegevuskuludega nähti Ryanairiga 1999. aastal sõlmitud lepingutes ette, et personal võib katta kuni 60 % koormusest, sest näiteks kulud maapealse teeninduse personalile olid juba kaetud äriühingu muust sissetulekust.
- (36) Seoses Århusi lennujaama poolt Ryanairile makstava turundustoetusega märgib Taani, et lennujaama juhatus eeldas, et Ryanair aitaks suurendada lennujaama nähtavust. Taani selgitab, et samal ajal otsustas Århusi lennujaam vähendada oma muud turundustegevust, mis asendati Ryanairi tegevusega, näiteks muu hulgas Århusi lennujaama reklaamimine Ryanairi veebisaidil ja teenindatavates lennujaamades.
- (37) Taani täpsustab, et Århusi lennujaam kavatses suurendada oma tulu reisijate arvu ja lennundusvälise tulu (näiteks ostlemis- või parkimistulude) suurendamise kaudu. Lisaks täpsustab Taani, et Ryanairiga 1999. aasta lepingute sõlmimise ajal arvas Århusi lennujaam, et tasuline parkimine võib tekitada suurt tulu. Seoses ostlemistuluga selgitas Taani, et välja üüriti üksnes 30 % lennujaama kasutamata läbilaskevõimest.
- (38) Nendel põhjustel on Taani seisukohal, et 1999. aasta lepingud Ryanairiga sõlmiti kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega, sest eeldati, et need lepingud suurendavad ajavahemikus 1999–2009 lennujaama kasumlikkust ligikaudu [...] Taani krooni võrra, ning seepärast suurenes lennujaama käitaja finantssabiilus.
- (39) Selle seisukoha toetamiseks esitas Taani lennujaama käitaja äriplaani ja juhtkonna kasumlikkuse prognoosi. Tabelis 3 on esitatud Taani ülevaade Ryanairiga 1999. aastal sõlmitud lepingute eeldatava kasumlikkuse kohta.

Tabel 3

Ülevaade 1999. aastal Ryanairi ja Århusi lennujaama vahel sõlmitud lepingute eeldatava kasumlikkuse kohta tuhandetes Taani kroonides

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Kokku (nominaal- väärtus)
Tulud	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Lennundustulu</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Lennundusega mitteseotud tulu</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kulud	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Maapealne teenindus</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Turundus</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ryanairiga 1999. aastal sõlmitud lepingute tulemused	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (40) Taani selgitab, et Ryanair ei saa valikulist eelist, sest Ryanairiga 1999. aastal sõlmitud lepingute alusel tehtavaid allahindlusi on varem tehtud ka SASile. Taani märkis lisaks, et 1999. aastal tehti ka äriühingutele Cimber Air A/S ja Maersk Air A/S sama 50 % allahindlus nagu Ryanairile. Taani märgib, et ka piirkondlik lennuettevõtja Sunair ja lennuettevõtja EasyJet (varem Go) said sarnase allahindluskokkuleppe pakkumisi. Väite toetamiseks esitas Taani nende kirjade koopiaid.
- (41) Taani on seisukohal, et Århusi lennujaama ja Ryanairi vahelised 1999. aasta lepingud sõlmiti turutingimustel ja nendega ei anta Ryanairile eelist, ning seega ei ole tegemist riigiabiga.
- (42) Lisaks selgitab Taani, et eeldatavat kasumlikkust kinnitasid ka lennujaama käitaja tegelikud finantstulemused. Taani väidab täiendavalt, et näiteks 2010. aastal oli Århusi lennujaama netotulu ligikaudu 2 miljonit Taani krooni ja ka järgmiste aastate kohta on oodata positiivseid tulemusi. Taani märgib, et tulu on tekkinud tänu reisijate arvu järkjärgulisele suurenemisele ning pikaajalisele üleminekule riigisestelt lendudelt rahvusvahelistele lendudele pärast Suur-Beldi silla avamist.

4. KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED

- (43) Komisjon on saanud tähelepanekuid kolmelt huvitatud isikult.

4.1. Ryanair

- (44) Ryanair väitis oma 29. mai 2008. aastal esitatud märkustes esmalt seda, et tema arvates ei olnud ametliku uurimismenetluse algatamine põhjendatud ega vajalik. Ta väljendas ka kahetsust selle üle, et komisjon ei olnud andnud Ryanairile võimalust osaleda esialgses uurimises.
- (45) Juhtumi enda kohta märkis Ryanair, et tema arvates oleks komisjon pidanud tuginema tavapärastele ärikokkulepetele ning otsustama sellest lähtuvalt, et 1999. aasta lepingud on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega ja sellega ei kaasne riigiabi. Ryanair on arvamusel, et Århusi lennujaama käitajale on kasulik Ryanairi kohalolek selles lennujaamas.

- (46) Seoses turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega märgib Ryanair, et tulude poolel tuleb arvesse võtta nii lennundusega seotud kui ka lennundusväliseid tulusid. Ryanair leiab, et kulude poolel tuleb arvesse võtta lennuettevõtjatega sõlmitavatest vastavatest lepingutest tulenevaid lisakulusid. Ryanair leiab, et arvesse ei tohiks võtta pöördumatuid kulusid ega püsivaid üldkulusid. Ryanair märgib, et kui lennuettevõtja sõlmib lennujaama käitajaga kasumlikkust suurendava lepingu, ei hõlma leping mingisugust abi.
- (47) Ryanair märgib, et üldiselt ei eeldata turumajanduse tingimustes tegutsevalt investorilt kasumlikkust vähendavate lepingute sõlmimist. Teisest küljest märgib Ryanair, et erand tuleks teha siis, kui lepingu sõlmimise ajal ei toimi lennujaam tõhusalt, kuid on veendunud, et leping aitab mingil viisil parandada selle tõhusust. Sellisel juhul võib Ryanairi arvamusel kokkulepe olla kasulik isegi siis, kui näib, et lepingu sõlmimise ajal on see allpool lisakulusid.
- (48) Lisaks on Ryanair arvamusel, et komisjon oleks pidanud lähtuma oma hinnangus võrdlevast käsitlusest ning võrdlema lepinguid nendega, mille Ryanair on sõlminud teiste avaliku ja erasektori lennujaamadega. Ryanair väidab ka, et sõlmitud lepingute hindamisel tuleks arvesse võtta ka 1999. aasta lepingutest tulenevat võrgu välismõju.
- (49) Ryanair on seisukohal, et uuritud 1999. aasta lepingud vastavad tavapärastele ärikokkulepetele lennujaama ja lennuettevõtja vahel liberaliseeritud turul. Ryanair märgib, et lennujaama käitaja sõltumatu otsus on tõhustada oma läbilaskevõime kasutamist reisijate arvu suurendamise kaudu, et suurendada oma lennundusega seotud ja lennundusvälist tulu.
- (50) Ryanair väidab, et Århusi lennujaam järgis paljude võrreldavas olukorras olnud erasektori lennujaamade eeskuju ja otsustas, et parim viis reisijate arvu suurendada, on anda lennuettevõtjatele stiimuleid, et nemad tooksid lennujaama suure hulga reisijaid. Ryanairi sõnul loovad lennujaamad selliseid stiimuleid seetõttu, et suurel hulgal reisijaid ligimeelitavad lennuettevõtjad tekitavad lennujaama käitajale mastaabisäästu. Ryanairi sõnul põhines stiimulite kava Århusi lennujaamas Ryanairi kohustusel tuua lennujaama igal aastal vähemalt [...] reisijat.
- (51) Ryanair toob näiteks teised Euroopa lennujaamad, kus järgitakse Århusi lennujaama strateegiale sarnast strateegiat, näiteks Londoni Stanstedi lennujaam, Londoni Lutoni lennujaam ja Frankfurt-Hahni lennujaam. Lisaks märgib Ryanair, et turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte järgimiseks on piisav, kui lepingud parandavad lennujaama pikaajalist finantsolukorda.
- (52) Ryanair selgitab, et SASi ja Ryanairi makstavad tasud ei ole võrreldavad, sest kahe lennuettevõtja osutatavate teenuste, näiteks teenindusnõuete ja õhusõidukite käitamise tase on erinev.
- (53) Ryanair on seisukohal, et 1999. aastal Århusi lennujaamaga sõlmitud lepingud on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega.
- (54) Seoses 1999. aasta lepingute seostatavusega on Ryanair arvamusel, et Århusi lennujaam on iseseisev ettevõtte. Ryanair märgib, et omanikud ei kontrolli selle käitamist ega rahastamist. Ryanair selgitab, et juhtkond oli see, kes määras kindlaks tasud ja pidas lennuettevõtjaga lepingute üle läbirääkimisi. Taani riigiasutused ei osalenud läbirääkimistel. Lisaks usub Ryanair, et äriühingu aktsionäridel puudub kontroll tasude määramise ja sealhulgas Ryanairiga saavutatud kokkuleppe üle.
- (55) Valikulise eelise küsimuses on Ryanair arvamusel, et kuna Århusi lennujaam ei ole turgu valitsevas seisundis ühelgi Euroopa tasandi, riiklikul ega piirkondlikul lennujaamateenuste turul, ei ole tal seega ELi konkurent-sieeskirjade alusel kohustust kohelda kõiki oma lennuettevõtjatest kliente mittediskrimineerival viisil. Siiski täpsustab Ryanair, et Århusi lennujaam on alati järginud mittediskrimineerimise põhimõtet ja pakkus kokkulepet, mille Ryanair lõpuks vastu võttis, tegelikult mitmele teiselegi lennuettevõtjale, sealhulgas SAS, Cimber Air, Sun Air ja Maersk. Ryanair märgib, et asjaolu, mille kohaselt ei olnud ükski nendest lennuettevõtjatest huvitatud oma tegevuse laiendamisest Århusis, ei tähenda, et Ryanairi koheldakse paremini. Ryanair märgib lisaks, et tema 1999. aasta lepingutes Århusi lennujaamaga ei ole viiteid ainuõigusele.

- (56) Eespool kirjeldatu põhjal on Ryanair seisukohal, et Århusi lennujaamaga sõlmitud lepingud ei kujuta endast riigiabi.

4.2. SAS

- (57) SAS esitas oma märkused 16. juunil 2008.
- (58) SASi arvamusel ei ole Århusi lennujaam sõltumatu oma riiklikest omanikest (nimelt riigiasutustest). SAS märgib, et valdava osa juhatuse liikmetest määravad ja valivad äriühingu riiklikud omanikud. SAS leiab, et seega ei ole juhatuse liikmed sõltumatud oma tööandjatest ja omanikest, keda nad esindavad.
- (59) Lennujaama rahalise olukorra kohta märgib SAS, et Århusi lennujaama sõnul on tema finantsolukord kindel ja et Ryanair tagab lennujaamale igal aastal ligikaudu 5–6 miljoni Taani krooni suuruse netopanuse. SAS märgib, et isegi kui see näitarv on õige, oli Århusi lennujaama 2007. aasta tulemus 2 311 410 Taani krooni negatiivne, hoolimata 12,5 % kasvust.
- (60) SAS väidab, et lennujaama käitaja nõrku finantstulemusi näitab ka asjaolu, et viimase viie aasta jooksul kogunenud negatiivsete tulemuste summa on üle 20 miljoni Taani krooni. SAS usub, et kui Ryanairile ei oleks subsidiume antud, oleks lennujaama käitaja finantsseisund olnud palju parem.
- (61) SAS on arvamusel, et Århusi lennujaam on kohaldanud Ryanairi suhtes eeliskohtlemist, mis avaldub märkimisväärselt vähendatud reisija teenustasudes ning vähendatud stardi- ja maandumistasudes. SASi arvates tähendab Ryanairi eeliskohtlemine, et muid lennujaamas tegutsevaid lennuettevõtjaid diskrimineeritakse.
- (62) SAS märgib lisaks, et need mahaarvamised on vastuolus 2005. aasta lennundussektori suunistes lennujaamadele antava stardiabi kohta sätestatud kokkusobivuskriteeriumidega. SASi sõnul näib, et lennujaama käitajaga 1999. aastal sõlmitud lepingutes ei ole Ryanair andnud mingit reisijate arvuga seotud ega sellega sarnast garantiid. Lisaks näib SASile, et juhul kui Ryanair ei suuda pidada kinni 1999. aastal lennujaamaga kokkulepitud kohustusest säilitada reisijate arvu või jätkata teatavat tegevust, ei ole sätestatud mingit konkreetset rahalist karistust. SAS märgib ka, et Ryanair on viimaste aastate jooksul avanud ja sulgenud lennuliine, ilma et sellel oleks ilmne negatiivne mõju lennuettevõtjale lennujaama käitaja poolt antud finantshüvedele.
- (63) SAS on seisukohal, et Ryanairile lennujaama käitaja poolt antud abi eesmärk ei ole arendada vähearenenud piirkonda, vaid pigem ligi meelitada lisaoperatsioone, et konkureerida teiste lennujaamadega.
- (64) Viimasena märgib SAS, et Ryanairiga 1999. aastal sõlmitud lepingud on nüüdseks kehtinud peaaegu kümme aastat. SAS leiab, et isegi kui saab õigeks pidada väidet, et 1999. aasta lepingud iseenesest vastavad 2005. aasta lennundussuunistes lennuettevõtjatele antava stardiabi kohta sätestatud kriteeriumidele, peaks 1999. aasta lepingud olema nendega vastuolus juba ainuüksi ajavahemiku pärast, arvestades sellise abi heakskiitmise rangeid tingimusi.
- (65) Eespool kirjeldatu põhjal on SAS seisukohal, et Ryanairi ja Århusi lennujaama vahel 1999. aastal sõlmitud lepingud kujutavad endast siseturuga kokkusobimatut riigiabi.

4.3. Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus

- (66) Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus esitas oma märkused 4. juulil 2008. Need on täielikult kooskõlas SASi märkustega.

5. TAANI MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

- (67) Taanile edastati kolmelt huvitatud isikult saadud märkused.
- (68) Taani väitis oma märkustes esmalt seda, et SASi osutatud suunised ei ole asjakohased riigiabi olemasolu hindamiseks 1999. aasta lepingute korral.

- (69) Taani ei nõustu SASi märkustega selle kohta, et 1999. aasta lepingud on selle liikmesriigiga seostatavad. Taani väidab, et 1999. aasta lepingute seostatavust ei tõenda üksnes see, et Århusi lennujaam kuulub riigile, vaid lennujaama käitaja tegelikku osalemist otsuste tegemisel tuleb näidata. Taani väidab, et riigiasutused ei osalenud üldse 1999. aasta lepingute üle peetud läbirääkimistel.
- (70) Taani lükkab tagasi SASi märkused, et lepingutes ei ole nn reisijate arvu garantiid või karistusmehhanismi juhuks, kui Ryanair ei täida tingimusi. Taani selgitab, et 1999. aasta lepingud hõlmavad võimalust lepingute tingimused läbi vaadata, kui Ryanair ei suuda esimesel paaril aastal pärast lepingute sõlmimist tõsta reisijate arvu vähemalt [...]. Taani seisukohast on tegemist karistusmehhanismiga. Taani on ühtlasi arvamusel, et 1999. aasta lepingutele ei kehti 2005. aasta lennundussuunistes sätestatud stardiabi tingimused.
- (71) Seoses Ryanairi märkustega selgitab Taani, et 1999. aasta lepingud Århusi lennujaama ja Ryanairi vahel näitavad ja kajastavad piirkondlike lennujamade turu üldist arengut.

6. ABI OLEMASOLU

- (72) Eli toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on „[...] igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.
- (73) Eli toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Seega selleks, et teha kindlaks, kas käesolev meede kujutab endast riigiabi Eli toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad olema täidetud kõik alljärgnevad tingimused. Nimelt peab rahaline toetus:
- i) andma selge eelise;
 - ii) olema antud liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest;
 - iii) soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist;
 - iv) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja
 - v) kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (74) Et Århusi lennujaam kuulub riigile, on sellel ilmselgelt juurdepääs riigi vahenditele. Seepärast ei ole vaja kindlaks teha, kui palju on äriühing saanud riigiabi minevikus. Igal juhul käsitleti 1999. aasta lepingute sõlmimise ajal 1994. aasta lennundussuunistes lennujamade ja nende taristu riigipoolset rahastamist majanduspoliitika üldmeetmena, mida ei saa kontrollida aluslepingu riigiabiieskirjadega. Oma 12. detsembri 2000. aasta otsuses juhtumi *Aéroports de Paris* kohta ⁽¹⁾ leidis üldkohus, et see tõlgendus ei ole õige ja et lennujaama käitamine kujutab endast majandustegevust. Enne *Aéroports de Paris* juhtumi otsust võisid ametiasutused olla õiguspäraselt seisukohal, et lennujamade riiklik rahastamine ei kujutanud endast riigiabi. Enne seaduse sellist täpsustamist valitsenud ebamäärasuse tõttu ei saa enam seada riigiabiieskirjade alusel kahtluse alla finantsmeetmeid, mis võeti enne otsuse langetamist.
- (75) Selleks et teha kindlaks, kas 1999. aasta lepingutega anti Ryanairile eelis, peab komisjon uurima, kas äriühing, mis käitab lennujaama turumajanduse tavatingimustes ja juhitudvalt kasumlikkuse pikaajalistest väljavaadetest, oleks sarnastes oludes sõlminud sama või sarnase ärikokkuleppe nagu Århusi lennujaam ⁽²⁾. Eelise olemasolu võib tavaliselt välistada, kui a) lennujaamateenuste eest võetav tasu vastab turuhinnale või b) *eelneva* analüüsi abil on võimalik tõendada, et lennuettevõtjaga sõlmitud kokkulepped suurendavad lennujaama kasumlikkust ja on osa

⁽¹⁾ 12. detsembri 2000. aasta otsus kohtuasjas T-128/98: *Aéroports de Paris* vs. komisjon, EKL 2000, lk II-3929, punkt 125.

⁽²⁾ Oma hindamise läbiviimiseks on komisjon tellinud ka uuringu Moore Stephensilt (edaspidi „komisjoni ekspert“). Komisjoni ekspert analüüsis finantsandmeid ning Ryanairi ja Århusi lennujaama vahel 1999. aastal sõlmitud lepinguid.

üleüldisest pikaajalise kasumlikkuse viivast strateegiast. Pealegi peab lennujaama taristu (kaasa arvatud taristu, mida kasutavad suurema tõenäosusega teatava kategooria lennuettevõtjad, näiteks odavlennuettevõtjad või tellimuslendude ettevõtjad) olema avatud kõigile lennuettevõtjatele.

- (76) Charleroi kohtuasja käsitleva otsuse ⁽¹⁾ kohaselt peab komisjon käesolevate meetmete hindamisel võtma arvesse meetmete kõiki asjakohaseid aspekte ja nende konteksti. Teisisõnu peab komisjon analüüsima 1999. aasta lepingute eeldatavat mõju Århusi lennujaamale, võttes arvesse kõiki kõnealuse meetme asjakohaseid aspekte.
- (77) Euroopa Kohus on kohtuasjas Stardust Marine märkinud, et „[...] tegemaks kindlaks, kas riik käitus või mitte turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investorina, tuleb asetuda uuesti selle aja konteksti, mille jooksul rahalise toetuse meetmed võeti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku otstarbekust ning hoiduda seega igasugusest hilisemal olukorral põhinevast hinnangust“ ⁽²⁾.
- (78) Selleks et turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtet rakendada, peab komisjon asetama end aega, kui Århusi lennujaam ja Ryanair 1999. aastal lepingud sõlmisid (st 2. november 1999). Komisjon peab oma hinnangus samuti tuginema teabele ja eeldustele, mis olid Århusi lennujaamale kättesaadavad kümme aastat kehtivate 1999. aasta lepingute sõlmimise ajal.

Võrdlus turuhindadega: võrdlusuuring

- (79) Ryanair väidab, et välistamaks majanduslikku eelist, mida tavalistes turutingimustes ei oleks saadud, tuleb võrrelda 1999. aasta lepingutes kehtestatud tasusid lennujaamatasudega, mida kohaldatai odavlennuettevõtjatele muudes Euroopa lennujaamades.
- (80) Komisjon leiab, et lennujaamatasude võrdlemise kriteeriumid on tõesti üks võimalik lähenemisviis lennuettevõtjatele antud abi olemasolu hindamiseks. Kriteeriumide väljaselgitamine nõuab aga esmalt, et on võimalik valida välja piisav arv võrreldavaid lennujaamu, kes pakuvad võrreldavaid teenuseid tavapärastel turutingimustel.
- (81) Sellega seoses märgib komisjon, et 1999. aasta lepingute sõlmimisel ei käsitletud ELi lennujaamu ettevõtjatena.
- (82) Komisjon märgib lisaks, et isegi kui mõned lennujaamad on eraomandis või kui neid hallatakse sotsiaalsete või piirkondlike kaalutlusteta, võivad selliste lennujaamade hindu tugevalt mõjutada enamiku riigi vahenditest rahastatavate lennujaama käitajate kehtestatavad hinnad, sest neid hindu võtavad lennuettevõtjad arvesse läbirääkimiste pidamisel eraomandis olevate või erasektori käitatavate lennujaamadega.
- (83) Käesoleval juhul on võrdlusalused lennujaamad kas riigi omandis või neid on minevikus riiklikult rahastatud. Pealegi näib ka võrdlusalused lennujaamad osutatud teenuste tase erinevat (näiteks õhusõidukite parkimine maapinnal, Ryanairi personali autode parkimine, büroo, angaar, toitlustusteenused, õpperuum jms) ning ka lepingute kestus on erinev.
- (84) Sellistel asjaoludel (vt põhjendused 79–83) on komisjon arvamusel, et praegu ei ole võimalik kindlaks määrata asjakohaseid võrdluskriteeriume lennujaama käitajate osutatud teenuste turuhinna väljaselgitamiseks.

1999. aasta lepingute kasumlikkuse analüüs

- (85) Kuna turukriteeriumi ei ole võimalik kindlaks määrata, leiab komisjon, et lennujaamade ja üksikute lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute hindamisel on asjakohane kriteerium kasumlikkuse suurenemise eelanalüüs.
- (86) Komisjon peab hindade diferentseerimist tavapäraseks äritavaks. Siiski peab selline hindade diferentseerimise poliitika turumajandustingimustes tegutseva investori põhimõtte läbimiseks äriselt õigustatud ⁽³⁾.

⁽¹⁾ 17. detsembril 2008. aasta otsus kohtuasjas T-196/04: *Ryanair vs. komisjon*, EKL 2008, lk II-3643, punkt 59 (edaspidi „otsus Charleroi kohtuasjas“).

⁽²⁾ 16. mail 2002. aasta otsus kohtuasjas T-482/99: *Prantsusmaa vs. komisjon*, EKL 2002, lk I-04397, punkt 71 (edaspidi „otsus kohtuasjas Stardust Marine“).

⁽³⁾ Vt komisjoni 27. jaanuari 2010. aasta otsus 2011/60/EL riigiabi C 12/08 (ex NN 74/07) kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping (ELT L 27, 1.2.2011, lk 24) ning komisjoni otsus riigiabi C 25/07 kohta – Soome – Tampere Pirkkala lennujaam ja Ryanair, *Euroopa Liidu Teatajas* veel avaldamata.

- (87) Taani väidab, et Århusi lennujaam käitus ratsionaalselt ja toetab oma väiteid Århusi lennujaama arvutatud *eelprognooside* koopiaga.
- (88) Sellega seoses märgib komisjon, et Ryanairi kasutatav lennujaamataristu on avatud ka teistele lennuettevõtjatele.
- (89) Komisjon peab täiendavalt hindama, kas 1999. aasta lepingud võib lugeda turumajandustingimustes tegutseva investori põhimõttega kooskõlas olevaks.
- (90) Sellega seoses leiab komisjon, et lennuettevõtjate ja lennujaamade vahel sõlmitud lepingud võib lugeda turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega kooskõlas olevaks juhul, kui need aitavad *eelneva* analüüsi kohaselt kaasa lennujaama kasumlikkusele. Lennujaamad peavad tõendama, et on lepingu kestuse jooksul võimalised katma kõik lennuettevõtjaga sõlmistavast lepingust tulenevad kulud mõistliku kasumimarginaaliga, ⁽¹⁾ toetudes kokkuleppe sõlmimise ajal kehtinud usaldusväärsetele pikaajalistele väljavaadetele ⁽²⁾.
- (91) Selleks et hinnata, kas leping, mille lennujaam on lennuettevõtjaga sõlminud, vastab turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele, tuleks arvesse võtta lennuettevõtja tegevusest tulenevat prognoositavat lennundusega mitteseotud tulu ning lennujaamatasusid, millest on maha arvatud mis tahes mahaarvamised, turundustoetus või stiimulite pakkumise skeemid. Samamoodi tuleks arvesse võtta kõiki prognoositavaid lisakulusid, mis tekivad lennujaama käitajal seoses lennuettevõtja tegevusega lennujaamas. Sellised lisakulud võivad hõlmata kõiki kulu- ja investeringuliike, nagu täiendavad personali-, varustuse- ja investeerimiskulud, mis tulenevad lennuettevõtja tegevusest lennujaamas. Seevastu tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte täitmise hindamisel välja jätta kulud, mis tekivad lennujaamal igal juhul, sõltumata lennuettevõtjaga sõlmitud kokkuleppest.
- (92) Kasumlikkuse arvutamisel võttis lennujaama käitaja arvesse 1999. aasta lepingutes Ryanairile kehtestatud kohustusi ja reisijate arvu eeldatavat suurenemist. 1999. aasta lepingute sõlmimisega võttis Ryanair endale kohustuse alustada Århusi lennujaamas oma tegevust vähemalt [...] lennukorraga päevas. Samas võttis Ryanair kohustuse tuua 2001. aastal Århusi lennujaama vähemalt [...] reisijat. 1999. aasta põhilepingus on esitatud ühe lennukorra kohta tekkivate tasude ajakava (vt Tabel 2). Århusi lennujaam eeldas, et Ryanairi tegevuse algusaastatel suureneb reisijate arv lennujaamas aastas ligikaudu 150 000 võrra, kusjuures lahkuvaid ja saabuvasid reisijaid on võrdset ja päevas toimub [...] lennukorda.
- (93) Århusi lennujaam eeldas, et proportsionaalselt reisijate arvu suurenemisega suureneb ka lennujaama lennundusväline tulu, eelkõige tänu autoparklale. Lisaks lootis Århusi lennujaam, et Ryanairiga sõlmitud lepingu kehtivuse ajal suureneb ka lennujaama ostlemistulu.
- (94) Seoses prognoositud kuludega, mis tulenevad Ryanairi kohalolekust lennujaamas, leidis Århusi lennujaam, et Ryanairile teenuste osutamiseks ei ole vaja lisainvesteeringuid. Enne Ryanairi tegevuse algust Århusi lennujaamas kasutati ära üksnes ligikaudu 40 % lennujaama läbilaskevõimest. Seepärast eeldas Århusi lennujaam, et stardi- ja maandumisteenuste ning maapealse teenindusega seoses ei teki täiendavaid käitamistulusid.
- (95) Prognoosi arvutamisel on Århusi lennujaam võtnud arvesse maapealse teeninduse kulusid. Nende kulude prognoosimise aluseks võeti kolme personaliliikme kahe tunni palk igale väljuvale Ryanairi lennule reisijate registreerimiseks ja pardaliminekuks, kuigi võis eeldada, et registreerimiseks ette nähtud kahel tunnil ei ole kõiki ettenähtud personaliliikmeid pidevalt vaja. Pealegi toimuvad Ryanairi lennud väljaspool hommikust ja õhtust tippundi. Seepärast on Århusi lennujaama maapealse teeninduse personalil aega, et osutada teenuseid Ryanairile ning lisapersonali ei olnud vaja palgata. Ka Ryanairi õhusõidukite maapealne teenindus on vähene. Århusi lennujaam ei osuta õhusõidukite hooldusteenuseid ega puhasta Ryanairi õhusõidukeid. Samuti ei ole vajalik õhusõiduki lükkamise teenus ega reisijatevedu lennuliiklusalal, sest Ryanairi reisijad kõnnivad lennukist terminali.

⁽¹⁾ Mõistlik kasumimarginaal on kapitali n-ö normaalne tootlus ehk tootlus, mida tüüpiline ettevõtja vajab sarnase riskiga investeeringu tegemiseks.

⁽²⁾ See ei välista selle ettenägemist, et kokkulepete kehtivuse ajal saadav tulevane tulu võib hüvitada esialgse kahjumi.

- (96) Lisaks maapealse teeninduse kuludele võttis Århusi lennujaam prognooside arvutamisel arvesse ka 1999. aasta turunduslepingust tulenevaid turunduskulusid.
- (97) Tabelis 4 on antud ülevaade 1999. aasta lepingutega seotud tulude ja kulude prognoosidest ning lepingute positiivsest panusest Århusi lennujaama kasumlikkusesse lepingute kehtivuse ajal. Prognoos põhineb Taani esitatud äriplaanil ja eespool kirjeldatud eeldustel.

Tabel 4

Ryanairiga 1999. aastal sõlmitud lepingute kasumlikkuse suurenemise prognoos nüüdispuhasväärtuses

Taani kroonides	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ryanairiga 1999. aastal sõlmitud lepingutest											
laekuv tulu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lennundustulu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lennundusega mitteseotud tulu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Århusi lennujaama kulud, mida seostatakse 1999. aastal Ryanairiga	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maapealne teenindus	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Turundus	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1999. aastal Ryanairiga sõlmitud lepingute tulemused Århusi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ryanairiga sõlmitud lepingute											
netotulu nüüdispuhasväärtuses											
— Diskontomäär = 8,5 %		[...]									
— Diskontomäär = 15 %		[...]									

- (98) Komisjon märgib, et Århusi lennujaama juhtkonna arvutatud kasumlikkuse prognoosis võeti arvesse kõiki kulusid, mis tekkisid lennujaamas Ryanairi kohaloleku tõttu (st kõik lisakulud). Ryanairi kohalolekust tulenevad kulud olid turundustoetus ja maapealse teeninduse kulud. Komisjon märgib lisaks, et Ryanairi lendude käitamise tõttu ei tulnud palgata maapealse teeninduse jaoks lisapersonali ning et kuna Ryanairi lende käitati väljaspool tiptunde, võimaldas see lennujaamal rakendada kasutamata läbilaskevõimet ja suurendada tõhusust. Järelikult näib, et ka maapealse teeninduse kulud ei ole valdavalt lisakulud.

[illegible]

Taani kroonides	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ryanairiga sõlmitud lepingute											
netotulu nüüdispuhasväärtuses											
— Diskontomäär = 8,5 %		[...]									
— Diskontomäär = 15 %		[...]									

- (104) Komisjon märgib, et isegi kui on arvesse võetud täiendavaid kulusid (sealhulgas neid, mida ei käsitleta lisakuludena), nagu osa kuludest veele, elektrile, julgeolekule ja kulumile, mis on proportsionaalne teenindatud reisijate arvuga, ⁽¹⁾ suurendavad 1999. aasta lepingud ikkagi lennujaama käitaja kasumlikkust. Lisaks nähtub komisjoni eksperdi hinnangust, et muude kui lisakulude ja vaba läbilaskevõime suure osakaalu tõttu oleks lennujaamal tekkinud tegevuskahjum, kui see ei oleks Ryanairiga lepingut sõlminud.
- (105) Komisjon märgib, et lennujaamade ja lennuettevõtjate kokkulepete hindamisel tuleb arvesse võtta ka seda, mil määral võib hinnatavaid kokkuleppeid pidada osaks vähemalt pikaajalises perspektiivis lennujaama kasumlikkuseni viiva üldlase strateegia rakendamisest. Sellega seoses peab komisjon võtma arvesse kättesaadavaid faktilisi tõendeid ja arengut, mida võis mõistlikkuse piires oodata ajal, kui sõlmiti 1999. aasta lepingud, eelkõige valitsevaid turutingimusi, konkreetsemalt õhutranspordi liberaliseerimisest tekkinud turumuutuseid, odavlennuettevõtjate ja muude punktist punkti lendavate lennuettevõtjate turule sisenemist ja nende arengut, lennujaamasektori organisatsioonilise ja majandusliku ülesehituse muutuseid ning lennujaamade ülesannete mitmekesisuse ja keerukuse astet, lennuettevõtjate ja lennujaamade vahelise konkurentsi edendamist, majanduskeskkonna ebakindlust, mis tuleneb valitsevate turutingimuste muutustest, ja majanduskeskkonna muud ebakindlust.
- (106) Nagu on mainitud põhjenduses 74, sõlmiti 1999. aasta lepingud ajal, kui lennujaamade ja nende taristu riigipoolset rahastamist pidas komisjon ise majanduspoliitika üldmeetmeks, mida ei saa kontrollida aluslepingu riigiabiesskirjadega. Enne Aéroports de Paris' juhtumi otsust võisid seega ametiasutused olla õiguspäraselt seisukohal, et lennujaamade riiklik rahastamine ei kujutanud endast riigiabi.
- (107) Komisjon märgib, et lennutranspordi liberaliseerimine 1997. aastal ⁽²⁾ tõi kaasa uue ärimudeli järgi tegutsevate odavlennuettevõtjate tekke. 1999. aasta lepingute sõlmimise ajal oli ELi odavlennuettevõtjate turuosa ligikaudu 5 % ja eeldatava kasvupotentsiaaliga.
- (108) Komisjon märgib lisaks, et käesoleval juhul otsustas Århusi lennujaam Suur-Beldi silla avamise tõttu muuta oma ärimudelit ja minna riigisestelt lendudelt üle rahvusvahelistele lendudele.
- (109) Nagu on mainitud põhjenduses 102, suurendavad 1999. aasta lepingud lennujaama kasumlikkust. Komisjon märgib, et Taani andmetel oli Århusi lennujaama netotulu 2010. aastal ligikaudu 2 miljonit Taani krooni tänu reisijate arvu järkjärgulisele suurenemisele ja pikaajalisele üleminekule riigisestelt lendudelt rahvusvahelistele lendudele pärast Suur-Beldi silla avamist ning et lennujaam eeldab ka järgmistel aastatel positiivseid tulemusi.
- (110) Järelikult võib 1999. aasta lepinguid pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima vähemalt pikaajalises perspektiivis kasumlikkuseni.
- (111) Viimaseks märgib komisjon, et Ryanairi kasutatav lennujaamataristu on avatud ka kõigile muudele lennuettevõtjatele.

⁽¹⁾ Århusi lennujaamas on Ryanairi reisijate osakaal umbes 30 %.

⁽²⁾ Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2407/92, 23. juuli 1992, lennuettevõtjate 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); nõukogu määrus (EMÜ) nr 2409/92, 23. juuli 1992, piletihindade ja lastitariifide kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 15).

Kokkuvõte

- (112) Arvestades kasumlikkuse suurenemise prognoosi (vt põhjendused 82–103), järeldeb komisjon, et 1999. aastal Århusi lennujaama ja Ryanairi vahel sõlmitud lepingud ⁽¹⁾ on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega, sest eelanalüüsi kohaselt aitavad need kaasa lennujaama kasumlikkuse suurendamisele. Teisisõnu kaetakse kõik Ryanairiga saavutatud kokkuleppes tulenevad lennujaama kulud mõistliku kasumimarginaaliga lisatuludest (lennundusega seotud ja lennundusvälisest tegevusest). Lisaks võib 1999. aasta lepinguid pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima vähemalt pikaajalises perspektiivis kasumlikkuseni, ning Ryanairi kasutatav taristu on avatud ka kõigile teistele lennuettevõtjatele.
- (113) Seega järeldeb komisjon, et Århusi lennujaama otsus sõlmida 1999. aastal Ryanairiga lepingud ei anna lennuettevõtjale majanduslikku eelist, mida ta tavalistel turutingimustel ei oleks saanud.

7. KOKKUVÕTE

- (114) Et ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohastest kumulatiivsetest kriteeriumidest ei ole üks täidetud, on komisjon seisukohal, et Århusi lennujaama ja Ryanairi vahel 2. novembril 1999. aastal sõlmitud lepingud ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

2. novembril 1999. aastal äriühingu Aarhus Lufthavn A/S ja Ryanair Ltd vahel sõlmitud põhileping ja turundusleping ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Taani Kuningriigile.

Brüssel, 20. veebruar 2014

Komisjoni nimel
asepresident
Joaquín ALMUNIA

⁽¹⁾ See ei piira otse Ryanairi või Ryanairi kontrollitava mis tahes üksuse ja Århusi lennujaama käitaja vahel 1999. aastal sõlmitud lepingute ega ühegi muu lisalepingu muudatuste või asenduste kohaldamist.

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2018/11,**5. jaanuar 2018,****milles käsitletakse teatavaid ajutisi kaitsemeetmeid seoses sigade Aafrika katkuga Poolas***(teatavaks tehtud numbri C(2018) 59 all)***(Ainult poolakeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 11. detsembri 1989. aasta direktiivi 89/662/EMÜ veterinaarkontrollide kohta ühendusesiseses kaubanduses seoses siseturu väljakujundamisega, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 9 lõiget 3,võttes arvesse nõukogu 26. juuni 1990. aasta direktiivi 90/425/EMÜ, milles käsitletakse ühendusesiseses kaubanduses teatavate elusloomade ja toodete suhtes seoses siseturu väljakujundamisega kohaldatavaid veterinaar- ja zootehnilisi kontrole, ⁽²⁾ eriti selle artikli 10 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

- (1) Sigade Aafrika katk on kodu- ja uluksigade populatsioone kahjustav nakkuslik viirushaigus, mis võib rängalt mõjutada seakasvatuse tulusust, tekitades häireid liidusesiseses kaubanduses ja kolmandatesse riikidesse eksportimises.
- (2) Sigade Aafrika katku puhangu korral on oht, et haigusetekitaja võib levida muudesse seakasvatustevõtetestesse ja uluksigadele. Seetõttu võib see elussigadega või sigadest saadud toodetega kauplemisel levida ühest liikmesriigist muudesse liikmesriikidesse ja kolmandatesse riikidesse.
- (3) Nõukogu direktiiviga 2002/60/EÜ ⁽³⁾ on kehtestatud liidus kohaldatavad miinimummeetmed sigade Aafrika katku tõrjeks. Direktiivi 2002/60/EÜ artiklis 15 on sätestatud, et pärast ühe või mitme sigade Aafrika katku juhtumi kinnitamist uluksigadel tuleb määratleda nakkuspiirkond.
- (4) Poola on teatanud komisjonile, milline on liikmesriigi territooriumil praegune sigade Aafrika katkuga seotud olukord, ning kehtestanud direktiivi 2002/60/EÜ artikli 15 kohaselt nakkuspiirkonna, kus kohaldatakse kõnealuse direktiivi artiklis 15 osutatud meetmeid.
- (5) Et ära hoida tarbetuid häireid liidusesiseses kaubanduses ning ohtu, et kolmandad riigid kehtestavad põhjendamatuid kaubandustõkkeid, on vaja Poolas koostöös selle liikmesriigiga liidu tasandil määratleda sigade Aafrika katku nakkuspiirkond.
- (6) Seega tuleks kuni alalise taime-, looma-, toidu- ja söödakomitee kohtumiseni esitada käesoleva otsuse lisas Poolas kehtestatud nakkuspiirkond koos selle kehtivusajaga.
- (7) Käesolev otsus tuleb läbi vaadata alalise taime-, looma-, toidu- ja söödakomitee järgmisel kohtumisel,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Poola tagab, et direktiivi 2002/60/EÜ artikli 15 kohaselt kehtestatud nakkuspiirkond hõlmab vähemalt käesoleva otsuse lisas nakkuspiirkonnana esitatud piirkonda.

⁽¹⁾ EÜT L 395, 30.12.1989, lk 13.⁽²⁾ EÜT L 224, 18.8.1990, lk 29.⁽³⁾ Nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/60/EÜ, millega kehtestatakse erisätted sigade aafrika katku tõrjeks ja muudetakse direktiivi 92/119/EMÜ seoses Tescheni haiguse ja sigade aafrika katkuga (EÜT L 192, 20.7.2002, lk 27).

Artikkel 2

Käesolevat otsust kohaldatakse kuni 12. veebruarini 2018.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Poola Vabariigile.

Brüssel, 5. jaanuar 2018

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Vytenis ANDRIUKAITIS

LISA

Artikli 1 kohased nakkuspiirkonnana määratletud Poola piirkonnad	Kohaldamise lõppkuupäev
W województwie mazowieckim: — w powiecie piaseczyńskim: gmina Góra Kalwaria, — w powiecie otwockim: gminy: Celestynów, Józefów, Karczew, Otwock.	12. veebruar 2018

ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET