

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS,

27. jaanuar 2010,

riigiabi C 12/08 (ex NN 74/07) kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping

(teatavaks tehtud numbri K(2010) 183 all)

(Ainult slovakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2011/60/EL)

EUROOPA KOMISJON,

3 seoses dokumentide, andmete ja teabega, mida komisjonil on vaja, et hinnata kõnealust meetet. 11. juunil 2008 esitas Slovakkia komisjonile oma märkused menetluse algatamise kohta.

võttes arvesse Euroopa Liidu lepingut ja Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 esimest lõiku ⁽¹⁾,

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

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool viidatud sätetele ⁽²⁾ ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

(2) Komisjoni otsus menetluse algatamise ja teabe esitamise korralduse kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽⁴⁾. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuse meetme kohta märkusi ühe kuu jooksul alates otsuse avaldamise kuupäevast.

(3) Komisjon sai kõnealusel teemal märkusi kahelt huvitatud isikult. 11. septembril 2008 edastas komisjon elektronposti teel märkused Slovakkiale. Slovakkiale anti võimalus märkustele vastata. Slovakkia ametiasutuste taotlusel toimus 26. novembril 2008 kohtumine. Komisjon sai Slovakkia märkused elektronposti teel 17. detsembril 2008.

1. MENETLUS

(1) 11. märtsi 2008. aasta kirjaga teatas komisjon Slovaki Vabariigile oma otsusest algatada ELi toimimise lepingu (edaspidi „ELTL”) artikli 108 lõikes 2 (endine EÜ asutamislepingu artikli 88 lõige 2) sätestatud menetlus seoses Bratislava lennujaama ja Ryanairi vahelise lepinguga (edaspidi „leping” või „Ryanairi leping”) ning samaaegselt otsusest teha teabe esitamise korraldus vastavalt nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999 (millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 [nüüd ELTLi artikkel 108] kohaldamiseks) ⁽³⁾ (edaspidi „menetlusmäärus”) artikli 10 lõikele

2. MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

(4) Komisjon märkis menetluse algatamise otsuses, et aktsiaselts Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (edaspidi „BTS” või „lennujaam”) on Slovaki Vabariigi peamine rahvusvaheline lennujaam. BTSi aktsionärid on praegu Slovaki Vabariigi Transpordi-, Posti- ja Telekomunikatsiooniministeerium (34 %) ning Slovaki Vabariigi Riigivarafond ⁽⁵⁾ (edaspidi „fond”) (66 %).

⁽¹⁾ Alates 1. detsembrist 2009 on EÜ asutamislepingu artiklist 87 saanud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 107 ja EÜ asutamislepingu artiklist 88 Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 108. Kõnealused artiklipaarid on sisult identsed. Käesolevas otsuses tuleks viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88.

⁽²⁾ ELT C 173, 8.7.2008, lk 9.

⁽³⁾ EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.

⁽⁴⁾ Vt joonealune märkus 2.

⁽⁵⁾ Fond on juriidiline isik, mis asutati 1991. aastal Rahvuskogu seaduse nr 253/1991 (mis käsitleb Slovaki Vabariigi organisatsioonide tegevuse ulatust riigivara võõrandamisel teistele isikutele ning Slovaki Vabariigi Riigivarafondi) alusel (üksikasjalikum teave aadressil <http://www.natfund.gov.sk/>). Fondi eesmärk ja põhitegevus seisneb erastamiseks määratud riigivara võõrandamises mitteriiklikele üksustele. Fondi üle teostab vahetut järelevalvet Slovaki Vabariigi Rahvuskogu, kellele esitatakse heakskiitmiseks fondi eelarve koos ettepanekutega fondi vara kasutamise kohta vastavalt nimetatud seaduse artikli 28 lõike 3 punktile b, samuti raamatupidamise aastaaruanne ja fondi igaaastane tegevusaruanne.

- (5) Menetluse algamise otsuse aluseks on kaebuse esitaja esitatud teave ja meedias tehtud avaldused, ⁽⁶⁾ mille kohaselt vähendas BTS 5. detsembril 2005 sõlmitud lepingu alusel Ryanairi uute ja olemasolevate lennuliinide (st lennujaamas juba teenindatavad lennuliinid) puhul kohaldatavaid lennujaamamakse. Leping kehtib 30. juunini 2016.
- (6) Ryanairiga sõlmitud lepingus on väidetavalt sätestatud nn teenustasu (eri teenuste eest makstav üks hind), mis hõlmab lennukite teenindamist ja seonduvaid teenuseid, reisijate- ja seisuplatsiteenuseid, lastimise kontrolli, sideteenuseid ja lennutegevust, tugiteenuseid ning terminali- ja infrastruktuuriteenuseid.
- (7) Kohaldatavad tasud on väidetavalt oluliselt väiksemad lennundusteabe kogumikus ametlikult avaldatud tasudest ⁽⁷⁾. Teenustasu suurus on väidetavalt erinev olenevalt sellest, kas lennuettevõtja teenindab uut või olemasolevat lennuliini. Järgmises tabelis on esitatud tasud, mida Ryanair peaks väidetavalt maksma, kui tema suhtes kohaldataks lennundusteabe kogumikus nimetatud tasusid, ja tasud, mida Ryanair väidetavalt tegelikult maksab.

Tabel 1

Lennundusteabe kogumikus nimetatud tasude ja Ryanairiga sõlmitud lepingus sätestatud tasude võrdlus

(eurodes)

	Lennundusteabe kogumikus märgitud tasud ⁽¹⁾	Tasud, mida Ryanair väidetavalt maksab uute lennuliinide eest ⁽²⁾	Allahindlus uue lennuliini puhul	Tasud, mida Ryanair väidetavalt maksab olemasolevate lennuliinide eest ⁽³⁾	Allahindlus olemasolevate lennuliinide puhul
Maandumistasu	780				
Reisijatasu	2 030				
Maapealse teeninduse tasu	250 ⁽⁴⁾				
Kokku	3 060	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Arvutused põhinevad 189-kohalisel lennukil Boeing 737-800 täituvusega 83 % ja maksimaalse stardimassiga 69,9 tonni.

⁽²⁾ Lepinguga nähakse väidetavalt ette tasude oluline vähendamine. Osutatud täituvuse korral (157 reisijat) maksab Ryanair uue lennuliini eest (lahkumine ja saabumine) lennujaamale kogutasu [...] ühe reisija kohta, [...] 157 reisija kohta.

⁽³⁾ Teenustasu olemasolevate lennuliinide eest on Boeing 737-800 puhul kokku väidetavalt [...] (lahkumine ja saabumine).

⁽⁴⁾ Maapealse teeninduse tasud on reguleeritud lennujaama ja lennuettevõtja vaheliste eraldi lepingutega. Kaebuse esitaja väitel on väga konkurentsivõimeline maapealse teeninduse tasu ligikaudu 250 eurot lennuki kohta.

^(*) Konfidentsiaalne teave.

- (8) Uute lennuliinide puhul kehtivat nn teenustasu kohaldatakse kõikide lennuliinide suhtes 12 kuu jooksul pärast lepingu jõustumist. Igal järgneval aastal suurendatakse uute lennuliinide teenustasu [...] võrra. Esimese [...] aasta möödudes peab uute lennuliinide puhul kohaldatav teenustasu olema võrdne olemasolevate lennuliinide puhul kohaldatava teenustasuga. Teenustasu sisaldaks ka parkimistasu. Selliste uute tasude kehtestamine tulevikus, mida Ryanair ei ole kohustatud maksma, suurendaks veelgi soodusmäära ja lennundusteabe kogumiku kohase määra vahelist erinevust.
- (9) Sellest tulenevalt tõstatati menetluse algamise otsuses järgmised küsimused:

— Kas BTSi otsus sõlmida Ryanairiga leping on seostatav Slovakkia ametiasutustega?

⁽⁶⁾ ETREND, 31.3.2006, <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>; Pravda.sk.

⁽⁷⁾ Kaebuse esitaja esitas komisjonile lennundusteabe kogumikus nimetatud tasude loetelu, mis kehtib alates 2005. aasta detsembrist:

— maandumistasu: 425 Slovakkia krooni (ligikaudu 11,20 eurot) tonni kohta (maksimaalne stardimass);

— parkimistasu: 9 Slovakkia krooni (ligikaudu 0,237 eurot) tonni kohta tunnis;

— reisijatasu: 490 Slovakkia krooni (ligikaudu 12,90 eurot) reisija kohta;

— lennujaamale lähenemise ja lennujuhtimistasu: 230 Slovakkia krooni (ligikaudu 6,07 eurot) tonni kohta.

Maandumis-, parkimis- ja reisijatasu makstakse lennujaamale. Lennujaamale lähenemise ja lennujuhtimistasu makstakse Slovaki Vabariigi Lennuliiklusteenistusele.

- Kas BTS toimis turumajanduse tingimustes tegutseva investorina, kui nõustus vähendama Ryanairi uute ja olemasolevate lennuliinide puhul kohaldatavaid lennujaamamakse alates lepingu sõlmimisest kuni 30. juunini 2016?
- Kui uute ja olemasolevate lennuliinide puhul kohaldatavad teenustasud on käsitatavad riigiabina, siis kas see abi on kokkusobiv siseturuga?
- (10) Seoses esimese küsimusega märkis komisjon uurimise algatamisel, et 22. oktoobril 2007 nimetasid BTSi aktsionärid Slovaki Vabariigi Transpordi-, Posti- ja Telekommunikatsiooniministeeriumi ettepaneku alusel ametisse BTSi juhatuse uue esimehe. Seepärast kahtles komisjon Slovakkia ametiasutuste väites, et kõnealust lepingut ei saa seostada riigiga.
- (11) Teise küsimuse puhul pidi komisjon uurima, kas kõnealusel konkreetsel juhul on BTS oma tegevuses juhindunud tasuvuse eesmärgist ja kas Ryanairile väidetavalt antud eelis on eelis, mida ta tavalistes turutingimustes ei oleks saanud.
- (12) Slovakkia ametiasutused väitsid sellega seoses, et lennujaama haldajana toimib BTS nagu mis tahes teine turul tegutsev ettevõtja, st ta määrab lennujaamas osutatavate teenuste tasu igale lennuettevõtjale eraldi temaga peetud läbirääkimiste tulemusel, st poolte vahel sõlmitud lepingu kaudu ja kooskõlas lennujaama äripõhimõtetega.
- (13) Samuti leidsid nad, et allahindluste tegemine on kõikide lennuettevõtjate puhul rakendatav üldine äritava ning et allahindlused „julgustavad lennuettevõtjaid transportima lennujaama rohkem reisijaid, mis võimaldab BTSil kui lennujaama haldajal suurendada tulusid nii lennuettevõtjatele osutatavate teenuste eest makstavatest tasudest kui ka oma muust äritegevusest lennujaamas, mis ei ole seotud õhustranspordiga, kuid mille eesmärk on muuta lennujaam reisijatele atraktiivsemaks; teisisõnu, lennuettevõtjate tegevuse toetamine kujutab endast lennujaama enda arengu otsest toetamist”.
- (14) Sellest olenemata ei esitanud Slovakkia ametiasutused komisjonile kõnealuse lepingu tingimusi ega üksikasju lepingu sõlmimise asjaolude kohta. Seepärast väljendas komisjon menetluse algamise otsuses kahtlust, kas BTS juhindus oma tegevuses pikaajalise tasuvuse eesmärgist.
- Seega ei saa välistada võimalust, et lepingu sõlmimisega sai Ryanair eelise, mida ta tavalistes turutingimustes ei oleks saanud.
- (15) Seoses kolmanda küsimusega kahtles komisjon, kas käesoleval juhul on täidetud kokkusobivuse tingimused, mis on sätestatud komisjoni teatises lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (edaspidi „2005. aasta suunised“),⁽⁸⁾ ning kas kõnealust riigiabi meetet saab käsitada ühisturuga kokkusobivana vastavalt ELTLi artikli 107 lõike 3 punktile c.
- (16) Menetlusmääruse artikli 10 lõike 3 alusel tehtud teabe esitamise korralduses paluti Slovaki Vabariigil esitada kõik meetme hindamiseks vajalikud dokumendid, teave ja andmed, eelkõige:
- lepingu tingimused;
- uuringud, asutusesisesed dokumendid ja kõik muu materjal, mille alusel peeti lepingu üle läbirääkimisi;
- lennujaama äriplaani ja muud strateegilised dokumendid, mis on seotud Ryanairile suunatud äristrateegiaga;
- eeskirjad/tingimused, mille alusel lepiti kokku teiste lennuettevõtjate tasud, ja põhimõtted, mille alusel kohaldatakse tasusid teiste lennuettevõtjate suhtes, kes saavad Bratislavasse / lahkuvad Bratislavast (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, Sky Europe);
- olemasolevad aktsionäride lepingud fondi ja Slovakkia riigi vahel seoses BTSiga ning
- menetluse algamise otsuse lõikes 70 taotletud teave.

3. SLOVAKKIA MÄRKUSED

- (17) Slovakkia ametiasutused esitasid märkustes kõigepealt taustteabe lennuliinide kohta, mida teenindas lennujaamas 2008. aastal Ryanair (11 lennuliini) ja mida teenindasid teised lennuettevõtjad (Sky Europe – 9 alalist lennuliini ja 9 suveliini; ČSA – 1 lennuliin; Air Slovakia – 4 lennuliini; Lufthansa – 1 lennuliin; Aeroflot – 1 lennuliin).

⁽⁸⁾ ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

(18) Lisaks selgitasid Slovakkia ametiasutused oma märkustes, et lennundusteabe kogumikus viidatakse standardtasudele. Lennujaam võib siiski eraldi lepingutes kokku leppida standardtasudest tehtavad allahindlused, et suurendada oma kasumlikkust ja läbilaskevõime kasutamise määra. Allahindlused põhinevad eri kriteeriumidel, näiteks veetavate reisijate arv, teenindatavate lendude sagedus ja/või uute liinide avamine. Kui lennuettevõtja ei täida temaga sõlmitud lepingus kokku lepitud kriteeriume, kaotab ta õiguse taotleda allahindlust.

(19) Slovakkia ametiasutused selgitasid veel, et BTS kui äriühing vastutab ise oma hinnakujunduse strateegia ja eri lennuettevõtjatega sõlmitavate lepingute tasuvuse eest. BTS esitab nõuandekomiteele üksnes oma iga-aastase üldstrateegia, mis hõlmab lennujaama läbivate reisijate arvu, kogutulusid ja -kulusid, investeeringuid ja nende rahastamise viise. Iga-aastases strateegias ei käsitleta ükskuid lennuettevõtjaid ega üksikuid lepinguid.

(20) Lisaks selgitasid Slovakkia ametiasutused, et kuna BTS on sõltumatu, siis ei ole neil võimalik anda komisjonile teavet asjaomaste lennuliinide tasuvuse kohta ega dokumente Ryanairi lepinguga seotud läbirääkimiste kohta.

(21) Slovakkia ametiasutuste väitel põhineb BTSi ja Ryanairi vaheline leping äritingimustel ning sellega ei kaasne riigiabi.

3.1. 5. detsembril 2005 Ryanairiga sõlmitud leping

(22) Slovakkia ametiasutused esitasid koopia BTSi ja Ryanairi vahel 5. detsembril 2005 sõlmitud „Lennujaamasteenuste lepingust“. Lepingus on sätestatud tegevusalased ja rahalised tingimused, mille alusel teeb Ryanair lennujaama/lennujaamast liinilende. Leping jõustus selle allkirjutamise kuupäeval (st 5. detsembril 2005) ja lõpeb 30. juunil 2016.

(23) Lepingut sõlmides välistati ainuõigused, st pooled leppisid kokku, et Ryanairile lepingu alusel võimaldatavaid tingimusi võib läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil võimaldada ka kõikidele teistele lennuettevõtjatele, kes tagavad, et nende tegevus lennujaamas toimub samaväärses mahus.

(24) Ryanair võttis lepinguga kohustuse maksta alates 1. juulist 2009 vähemalt [...] liini eest päevas ka siis, kui ta teenindab ajavahemikul 1. juulist 2009 kuni 30. juunini 2016 vähem liine. BTS võttis kohustuse tagada Ryanairile piisavad tingimused, et viimane saaks teenindada kokkulepitud miinimumarvu liine, st [...] liini päevas.

3.1.1. Ryanairi teenustasu

(25) Alates lepingu allkirjastamisest maksab Ryanair lennujaama osutatavate teenuste eest iga (lahkuva ja saabuva) lennuki puhul ühtset tasu, nn teenustasu, [...] ühe B 737–800 tüüpi lennuki kohta. Teenustasu suureneb iga aasta 1. jaanuarist eelmise aastaga võrreldes [...] võrra, välja arvatud nn uute lennuliinide (vt allpool) puhul. Tasu sisaldab maandumistasu, starditasu ja maapealse teeninduse tasu, sh turvamaks ja julgestustasu⁽⁹⁾. See ei sisalda lennujaamale lähenemise tasu, mida makstakse lennujuh-timisteenistusele, ega lennukite parkimistasusid, kuna Ryanairi lennukid ei paikne lennujaamas.

(26) Lepingus on sätestatud, et kui lennujaam kehtestab julgestustasusid või muid tasusid, mis „teenustasus“ ei sisaldu, siis nõuab lennujaam need tasud sisse otse reisijatelt.

3.1.2. Tasu uute lennuliinide eest

(27) Slovakkia ametiasutused selgitavad ka, et uus lennuliin lepingu tähenduses on iga lennuliin, mida lennugraafiku kehtivuse perioodil ei teenindanud enne selle avamist ükski teine lennuettevõtja. Tasu kohaldatakse üksnes juhul, kui lennuettevõtja teenindab vähemalt [...] lendu nädalas. Sihtkoha määramisel on otsustava tähtsusega lennujaama IATA/ICAO kood, st et uue lennuliini määratlemisel viidatakse lennujaamale ja mitte linnale. Tasu uute lennuliinide eest hõlmab samu teenuseid nagu tavapärase teenustasu.

(28) Ryanair maksab lennujaamale teenuste eest uue lennuliini avamise kuupäevale järgnevate 12-kuuliste perioodide eest tasu järgmiselt:

— 1. aasta: [...] iga B 737–800 tüüpi lennuki kohta (lahkumine + saabumine);

— 2. aasta: [...] iga B 737–800 tüüpi lennuki kohta (lahkumine + saabumine);

— 3. aasta: [...] iga B 737–800 tüüpi lennuki kohta (lahkumine + saabumine);

— 4. aasta: [...] iga B 737–800 tüüpi lennuki kohta (lahkumine + saabumine);

⁽⁹⁾ Nimetatud tasud hõlmavad ohutusmeetmeid (nt tuletõrje), reisijate ja pagasi turvakontrolli, samuti muid seadusega ette nähtud julgestus-teenuseid.

- 5. aasta: [...] iga B 737–800 tüüpi lennuki kohta (lahkumine + saabumine);
 - 6. aasta: [...] iga B 737–800 tüüpi lennuki kohta (lahkumine + saabumine) ja
 - pärast kuue aasta möödumist kohaldatakse tavapäraselt Ryanairi teenustasu (vt põhjendus 25).
- (29) Uute lennuliinide eest makstavad tasud ei suurene [...] võrra aastas.

3.1.3. Muud Ryanairile osutatavad teenused

- (30) Lennujaam osutab käitlejana Ryanairile ka piletite broneerimise ja müügi teenust. Ryanair maksab lepingu kohaselt lennujaamale vahendustasu [...] kõikidest uutest Ryanairi broneeringutest (välja arvatud maksud, muutmistasud, muud tasud ning reisijate teenindamise ja muud kulud), mida lennujaam on deebet- või krediitkaartide vahendusel müünud. Vahendustasu määratakse kindlaks järgmise korra kohaselt:
- igakuine keskmine summa iga lahkuva lennu reisija kohta kuni [...] eurot: vahendustasu on [...] kogusummast;
 - igakuine keskmine summa iga lahkuva lennu reisija kohta vahemikus [...] kuni [...] eurot: vahendustasu on [...] kogusummast ja
 - igakuine keskmine summa iga lahkuva lennu reisija kohta vähemalt [...] eurot: vahendustasu on [...] kogusummast.

4. KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED

4.1. BTS

- (31) BTS esitas oma märkused 8. juuli 2008. aasta kirjaga.

4.1.1. Lepingu seostamatus riigiga

- (32) Seoses oma aktsionäridega selgitas BTS, et lepingu sõlmimise ajal (5. detsembril 2005) oli lennujaama ainuakt-

sionär Slovaki Vabariigi Transpordi-, Posti- ja Telekomunikatsiooniministeerium. Slovaki Vabariigi Riigivara-fond omandas BTSi aktsiate omandiõiguse alles hiljem, erastamise käigus. Seepärast on BTS seisukohal, et fondi rolli ja mõju edasine kirjeldamine ei ole asjakohane.

- (33) BTS leiab, et Ryanairile võimaldatud allahindlusi ei tehtud mingil juhul riigi ressurssidest, sest BTSi kui eraaktsiaseltsi kasutuses ei olnud riigi ressursse. BTSi arvates ei näita ainuüksi asjaolu, et riik omab BTSi aktsiaid, automaatselt riigi ressursside kasutamist. EÜ asutamislepingu artikli 295 kohaselt ei tehta asutamislepingus vahet riigi-asutuste ja eraisikute omandiõigusel.

- (34) Lisaks sellele selgitab BTS, et lepingu sõlmimise otsus ei ole seostatav riigiga, kuigi ministeerium kui ainuaktsionär määras ametisse juhatuse liikmed, kes kõnealuse lepingu üle läbirääkimisi pidasid ja selle sõlmisid. BTSi arvates valiti need liikmed vastavalt BTSi põhikirjale läbipaistva valimiskorra alusel ning Slovakkia äriseadustiku ja BTSi põhikirja kohaselt juhib juhatuse äriühingu tegevust ja teeb ärialaseid, tegevusalaseid ning organisatsioonilisi otsuseid, kui selliste otsuste tegemine ei ole muude organite pädevuses. Lisaks peab juhatuse Slovakkia äriseadustiku kohaselt tegutsema äriühingu huvides ja ta vastutab tekitatud kahju eest, kui ei ole tõendatud, et juhatuse liikmed täitsid oma ülesandeid kutsealase hoolega ja heas usus äriühingu huve silmas pidades. Juhatuse liikmed vastutavad isegi juhul, kui järelevalvenõukogu oli nende tegevuse heaks kiitnud.

- (35) BTS selgitab, et juhatuse liikmed, kes lepingu üle läbirääkimisi pidasid ja selle sõlmisid, tegid seda oma äranägemisel, ilma et aktsionär oleks nende tegevusse sekkunud. BTSi juhatuse liikmed ei ole kunagi olnud kohustatud esitama üksikute lennuettevõtjatega seotud äristrateegiat kinnitamiseks aktsionäridele ega ühelegi teisele organile.

4.1.2. Lennundusteabe kogumikus avaldatud hinnad ja lepingus sätestatud hinnad

- (36) Kehtivas lennundusteabe kogumikus avaldatud reisija- ja maandumistasudega seoses kinnitab lennujaam, et neid tasusid ei ole viimaste aastate jooksul muudetud. Vaid 2008. aastal vähendati lennujaama suurema kasutamise tõttu maandumistasu 7 % võrra. Järgmises tabelis on esitatud tasude muutumine aastatel 2003–2008.

Tabel 2

Lennundusteabe kogumikus avaldatud hindade muutused BTSis (Slovakkia kroonides)

Tasud (Slovakkia kroonides)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Reisijatasu (reisija kohta)	490	490	490	490	490	490
Maandumistasu (lennuki stardimassi ühe tonni kohta)	425	425	425	425	425	395

- (37) Lisaks on lennujaam seisukohal, et lennundusteabe kogumikus nimetatud hinnad on BTSi jaoks üksnes soovituslikud, mitte siduvad. Neid hindu kohaldatakse selliste lennuettevõtjate suhtes, kes ei võta BTSi ees ühtegi muud lepingulist kohustust seoses teenindatavate lennuliinide arvu, lendude sageduse, reisijate arvu või lennujaamas tegutsemise kestusega. BTSi arvates peab igasugune eeskirjad ja standardites sätestatud standardeeskirjadest kaugemale ulatuv kokkulepe olema vastastikku tasakaalustatud ja kajastuma hindades. See annab lennujaama haldajale võimaluse diferentseerida osutatavate teenuste hindu vastavalt lennuettevõtjate võetud kohustustele, et suurendada lennujaama majanduslikku kasu.
- (38) BTS selgitab veel, et kuna lepinguga nähakse ette iga-aastane hinnatõus [...] võrra, siis erinevus Ryanairi suhtes kohaldatavate hindade ja lennundusteabe kogumikus esitatud hindade vahel järkjärgult väheneb. Lisaks ei kajastunud Ryanairi suhtes kohaldatavates hindades lennundusteabe kogumikus esitatud hindade ühekordne vähendamine 2008. aastal, mis vähendas hindade erinevust veelgi.
- (39) Seoses muude lennundusteabe kogumikus avaldatud hindadega selgitab BTS, et lennujaamale lähenemise ja lennujuhtimistasu ei sisaldu BTSi ja Ryanairi vahel kokku lepitud hinnas, sest BTS ei osuta vastavat teenust. Lisaks selgitab BTS, et vastavalt kõnealusel ajavahemikul kehtinud lennundusteabe kogumikule võib lennuk kaks esimest tundi tasuta parkida. Seepärast ei mõista BTS, kuidas saab Ryanair lepingu alusel tegelikult kasu seoses tasuta parkimisega, kui see tingimus on esiteks kooskõlas kehtiva lennundusteabe kogumikuga ja teiseks ei peatu Ryanairi lennukid lennujaamas üle kahe tunni ⁽¹⁰⁾.
- (40) BTSi arvates näitab esitatud teave, et vaatamata teistsugusele struktuurile ei ole BTSi ja Ryanairi vahel lepingus kokku lepitud hinnad vastuolus soovituslike hindadega, need hinnad peegeldavad Ryanairi võetud kohustusi ning tagavad BTSile majandusliku kasu, mis on muude lennuettevõtjatega võrreldes sama suur või suurem. BTS selgitab ka, et ainuüksi ühiku hinnast tehtud allahindlus ei anna alust väita, et allahindluse saajale on antud majanduslik eelis.

4.1.3. Turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõte ja Ryanairi leping

- (41) BTS selgitab, et lepingut sõlmides ei püüdnud ta esmajärjekorras saavutada piirkondlikku majandusarengut ega võimalike investeringute sissevoolu. BTS märgib, et tema äriotsuse peamine eesmärk oli suurendada lennundustegevusest ja muust tegevusest saadavat tulu, hajutada riske, vähendada sõltuvust Sky Europe'ist – peamisest lennujaamas tegutsevast lennuettevõtjast – ja tagada lennujaama läbivate reisijate arvu stabiilsem kasv. BTSi arvates aitavad kõik need tegurid suurendada tema turuväärtust.

Tabel 3

Regulaarvedude areng lennujaamas aastatel 2004–2007 reisijate arvu alusel

Regulaarveod reisijate arvu alusel	2004		2005		2006		2007	
Ryanair	—	0 %	62 524	8 %	451 328	30 %	582 135	38 %
SKYEurope	329 463	71 %	587 048	73 %	837 325	56 %	815 459	53 %
ČSA	85 872	19 %	89 462	11 %	93 955	6 %	91 821	6 %
Slovenské aerolínie ⁽¹⁾	25 705	6 %	46 899	6 %	56 165	4 %	3 568	0 %
AIR Slovakia	22 115	5 %	22 408	3 %	44 349	3 %	58 379	4 %
Kokku	463 155	100 %	808 341	100 %	1 483 122	100 %	1 551 362	100 %

⁽¹⁾ Slovakkia riiklik lennuettevõtja, mis müüdi Austrian Airlines'ile ja läks 2006. aastal pankrotti.

- (42) BTS väidab ka, et kuna leping sõlmiti 2005. aasta detsembris, tuleks võrdluse tegemisel kasutada sellel ajal kättesaadavaid andmeid, st lennujaamamakse, mida kohaldasid Euroopa teised lennujaamad, kes konkureerisid BTSiga Ryanairiga võrreldavate lennuettevõtjate pärast.

⁽¹⁰⁾ Ryanairi lennukid ei paikne lennujaamas.

- (43) Samuti väidab BTS, et üldiselt teadaoleva teabe kohaselt pakuvad eraomandis olevad lennujaamad tavaliselt lennuettevõtjatele allahindlusi, eeldades lennujaama kasumlikku arengut. Ryanairile võimaldatud allahindlused võivad näida majandusliku eelise pakkumisena, kui võrrelda ühiku hindu kui selliseid, võtmata arvesse lennujaamale kaasnevat majanduslikku kasu ja mõju. BTSi arvates ei saa ühiku hindu hinnata, võtmata arvesse muid lepingulisi kokkuleppeid ning ühiku hindade seost veetavate reisijate arvu, reisijate aastase koguarvu, lennukite kaalu, aasta jooksul tehtavate lendude regulaarsuse ja arvu, hooajalisuse ja sellega kaasnevate kulude ning muude teguritega, mis mõjutavad lennujaama kasumlikkust. Kõik need tegurid mõjutavad lennujaama tulusid ja kulusid ning neid tuleb lennuettevõtjatele kehtestatud hindade võrdlemisel arvesse võtta.
- (44) BTS on seisukohal, et lepingut sõlmides toimis ta turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestorina. BTS tegi enne Ryanairiga lepingu sõlmimist rahalised arvutused lepingu tasuvuse kohta. Tingimustes kokku leppimiseks korraldasid BTS ja Ryanairi juhtkond mitu konverentskõnet. Oma arvutustes hindas BTS lepingust tulenevaid kulusid ja oodatavaid tulusid, võttes arvesse eri lennujaamade kogemusi odavlennuettevõtjatega.
- (45) BTS selgitab veel, et lepingut sõlmides oli lennujaamal piisav tegevusvõimsus, et suurendada reisijate arvu järgnevatel aastatel, mistõttu ta ei eeldanud tegevuse mahu suurendamisest tulenevalt täiendavat püsikulude kasvu. Samuti märgib BTS, et mõne teise lennuettevõtjaga, kes oleks taganud samasuguse reisijate arvu kasvu nagu Ryanair, oleks leping sõlmitud sarnastel tingimustel. Seoses Ryanairi reisijatele ja lennukitele pakutavate teenuste laadiga selgitab BTS, et kõnealused teenused on oluliselt odavamad tavapärasele lennuettevõtjatele pakutavatest teenustest.
- (46) Lisaks selgitab BTS, et Ryanairiga sõlmitud lepingust saadav tulu kujutab endast „garanteeritud tuluallikat”. Seda eelkõige seetõttu, et vastavalt lepingu artiklile 2.1 on Ryanair kohustatud ajavahemikul 1. juulist 2009 kuni 30. juunini 2016 maksma BTSile vähemalt [...] lennu eest päevas isegi juhul, kui ta teenindaks sel ajavahemikul vähem lende. BTSi arvates võimaldab see Ryanairi kohustus paremini kavandada lennujaamas tehtavaid pikaajalisi investeeringuid. BTS märgib veel, et lennujaama tulud, mis ei ole seotud lennundustegevusega, on Ryanairi tõttu oluliselt suurenenud.
- (47) Seoses lepingulise allahindluse kohaldamisega uute lennuliinide puhul rõhutab BTS, et allahindlust ei saa arvutada lepingu esimese kehtivusaasta kohta, vaid see tuleb arvutada esimese 12 kuu kohta alates ühenduse sisseseadmisest asjaomaste sihtkohtadega.
- (48) Seoses uute lennuliinide puhul kohaldatava allahindlusega leiab BTS, et selline allahindlus ei ole Ryanairile võimaldatud valikuline majanduslik eelis, kuna BTS on valmis pakkuma soodushindu üksnes lennuliinide eest, mis vastavad lepingus sätestatud asjaomastele kriteeriumidele ja on lennujaamale majanduslikult kasulikud. BTS rõhutab ka, et vedajal on õigus saada soodushinda üksnes juhul, kui tegemist on regulaarliiniga ja nädalas tehakse vähemalt [...] lendu. B 737–800 tüüpi lennuki eeldatava minimaalse täituvuse (63 %) ⁽¹¹⁾ puhul tähendab see vähemalt 90 000 uut reisijat aastas, mis lepingu sõlmimise ajal moodustas üle 6,5 % lennujaama läbinud reisijate koguarvust ja 2007. aastal üle 4,3 % lennujaama läbinud reisijate koguarvust.
- (49) Samas tuleb tõdeda, et siiani on pärast kõnealuse lepingu sõlmimist ainult üks Ryanairi lennuliin, nimelt Frankfurt–Hahni lennuliin, vastanud allahindluse saamise tingimustele. Lepingu sõlmimise ajal ei teinud ükski teine lennuettevõtja sellel liinil regulaarlende ega tee praegugi ja seega ei võtnud Ryanair üheltki teiselt lennuettevõtjalt reisijaid üle.
- (50) Lisaks selgitab BTS, et kui lennuettevõtja vastab nn uue lennuliini tingimustele, on sellisel lennuliinilt saadav majanduslik kasu ka pärast esimese aasta suurima allahindluse võimaldamist üle [...] aastas ehk [...] rohkem kui majanduslik kasu, mis saadakse mõne teise vedaja teenindatava tavalise keskmise lennuliini puhul, kus tehakse kolm lendu nädalas, lähtudes lennundusteabe kogumikus märgitud hindadest (st [...]), ja ligikaudu [...] suurem kui mõne teise vedaja lennuliini puhul, kus tehakse viis lendu nädalas, lähtudes lennundusteabe kogumikus märgitud hindadest (st [...]).
- (51) BTS leiab, et iga uus lennuliin aitab oluliselt suurendada lennujaama kasvu ja arengut, eelkõige lennujaama läbilaskevõime (terminalihoone ja rajad) suurema kasutamise tõttu, kusjuures uue lennuliini avamisest saadavad tulud on pakutavatest allahindlustest palju suuremad ning aitavad olulisel määral katta ettevõtja olemasolevaid püsikulusid ⁽¹²⁾ ja samal ajal tagada lennujaama pakutavate

⁽¹¹⁾ BTSi arvates on kaebuse esitaja väärtal eeldanud, et Ryanairi täituvus on 83 %. Ei Ryanair ega ükski teine võrreldav lennuettevõtja ole lennujaamas eales sellist täituvust saavutanud. Ryanairi võib võrrelda üksnes teiste BTSis tegutsevate odavlennuettevõtjatega (nt 2005. aastal Sky Europe), kes saavutasid Ryanairiga lepingu sõlmimise aastal 63 %-lise täituvuse.

⁽¹²⁾ BTS selgitab lisaks, et tegevusega seotud kulusid (terminal, rajad, muud alad, amortisatsioon, intressid, remont ja hooldus, elekter, teenused, IT-süsteemide litsentsid, personali- ja halduskulud), v.a lennukite teenindamise kulud, võib käsitada (peaaegu 100 % ulatuses) ettevõtja püsikuludena, mis lennujaama läbivate reisijate arvu muutudes oluliselt ei muutu.

teenuste hindade jätkusuutlikkuse (vt lennundusteabe kogumikus esitatud hinnad muutused). BTS väidab ka, et uus lennuliin aitab suurendada lennujaama regulaarlendude osakaalu ja vähendab lennujaama läbilaskevõime kasutamise ebaregulaarsust, mille põhjustavad suvised lennud (tellimuslennud), s.o kõige olulisemad tegurid, mis mõjutavad vajadust teha investeeringuid lennujaama läbilaskevõime suurendamiseks ja koormavad lennujaama eelarvet amortisatsiooni ja intresside näol ning tingivad hiljem vajaduse tõsta osutatavate teenuste hindu.

- (52) BTS selgitab veel, et uue lennuliini korral allahindluse saamiseks tuleb teha seitse lendu nädalas ja Ryanair täitis selle tingimuse üksnes Frankfurt–Hahni liini puhul. Ryanair avas küll mitu uut lennuliini, mille puhul ta aga nädalas tehtavate lendude ebapiisava arvu tõttu allahindlust ei saanud (nt Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol ja Bremen).
- (53) Seoses liinide tasuvusega selgitab BTS, et tema käsutuses ei ole sellist teavet ja et liini tasuvust saab hinnata üksnes lennuettevõtja. Ryanair on pärast BTSis tegevuse alustamist tühistanud ainult ühe lennuliini (Bratislava – Bremen, Saksamaa). Liin tühistati pärast kaheksakuulist tegutsemist, ehkki Ryanair maksis selle eest kokkulepitud hinda (st lennundusteabe kogumikus esitatud hinnast madalamat hinda). BTS sõnul näitab see teave, et tavalistes turutingimustes ei piisa kahjumit teeniva liini säilitamiseks allahindluste võimaldamisest.

4.1.4. Abi kokkusobivus ühisturuga

- (54) BTS on seisukohal, et kõnealune leping ei anna Ryanairile eelist, sest see põhineb turutingimustel ega kujutada endast seega riigiabi. Seepärast ei esitanud BTS selgitusi kokkusobivuse kriteeriumide kohta.
- (55) Lisaks leiab BTS, et 2005. aasta suunised ei ole ühenduse õiguses õiguslikult siduvad, st suunised ei ole ELi liikmesriikidele ega füüsilistele ja juriidilistele isikutele siduvad. Siduvad on üksnes määrused, direktiivid ja otsused. Soovitused ja arvamused ei ole siduvad. BTS väidab ka, et leping sõlmiti 5. detsembril 2005, ent 2005. aasta suunised avaldati 9. detsembril 2005 ning need suunised ei ole käesoleva juhtumi suhtes tagasiulatavalt kohaldatavad.

4.2. Ryanair

- (56) Ryanair väitis oma 8. augusti 2008. aasta märkustes kõigepealt, et tema arvates on ametliku uurimismenetluse

algatamine põhjendamatu ja ebavajalik. Samuti väljendas ta kahetsust selle üle, et komisjon ei andnud Ryanairile võimalust esialgses uurimises osaleda.

- (57) Juhtumi enda kohta märkis Ryanair, et tema arvates oleks komisjon pidanud tuginema tavapärasele ärikokkulepetele, sealhulgas Ryanairi poolt Charleroi kohtuasja uurimise käigus esitatud tõenditele võrreldavate lennujaamade kohta, ning nende põhjal oleks komisjon pidanud otsustama, et kõnealune leping on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega ja sellega ei kaasne riigiabi.

4.2.1. Lepingu seostamatus riigiga

- (58) Seoses lepingu rahastamisega riigi ressurssidest ning lepingu seostamisega Slovakkia ametiasutustega on Ryanair seisukohal, et BTS tegutses lepingut sõlmides iseseisvalt ja seega ei olnud tegemist riikliku meetmega.
- (59) Ryanairile tundub, et kaebuse esitaja on pidanud Ryanairi vastuväiteid BTSi ülevõtmisele Viini lennujaama poolt ja lepingu sõlmimise ajastamist ekslikult tõenditeks riigiabi andmise kohta ning et kaebuse esitaja on suurendanud Ryanairile väidetavalt võimaldatud eelise ilmset ulatust.

- (60) Kuigi Ryanair kinnitab, et ta tõepoolest väljendas konkurentsiolekuga seoses muret ostja valimise pärast BTSi erastamisprotsessis,⁽¹³⁾ on ta arvamusel, et oleks absurdne järeldada, nagu oleks ta lennujaama erastamise või Viini lennujaama poolt BTSi omandamise vastu üksnes põhjusel, et riigiabi vajaduse tõttu saanuks leping väidetavalt toimida ainult juhul, kui lennujaam on riigi omanduses. Ryanair selgitab veel, et ta ei olnud mitte BTSi erastamise, vaid Viini lennujaama kui BTSi võimaliku ostja vastu, sest Viini lennujaama valimine oleks kõrvaldanud konkurentsisisurve, mida Bratislava lennujaam avaldab Viini lennujaamale, ning välistanud valikuvõimalused lennuettevõtjate jaoks, kes soovivad teenindada Slovaki Vabariigi, Austria, Ungari ja Tšehhi Vabariigi osi hõlmavat teeninduspiirkonda.

- (61) Seoses lepingu sõlmimise ajastusega selgitab Ryanair, et lepingu sõlmimise eelnesid pikka aega kestnud ettevalmistused ja läbirääkimised Ryanairi ja BTSi vahel, mis algasid juba vähemalt 2003. aasta detsembris. Leping sõlmiti tõepoolest 5. detsembril 2005, kusjuures pakkumuste esitamise viimane päev oli 24. jaanuar 2006, st rohkem kui pooleteist kuud hiljem.

⁽¹³⁾ Mis lõpuks nurjus.

(62) Lisaks selgitab Ryanair, et ta pidi ajavahemikul 2005. aasta septembrist kuni 2006. aasta märtsini võtma vastu 20 lennuki tarne; kuni neli kõnealustest lennukitest olid ette nähtud BTSis tegutsemiseks. Neil äritegevusega seotud põhjustel ei saanud lepingu sõlmimisega viivitada enam kui kümme kuud, kuni Slovaki Vabariigi konkurentsiamet teeb erastamispakkumiste suhtes otsuse ja need heaks kiidab (esimene tähtaeg oli 15. august 2006 ja seda pikendati 45 päeva võrra kuni 2006. aasta oktoobrini).

4.2.2. Selgitused lennundusteabe kogumiku ja selles esitatud lennujaama teenuste tasude kohta

(63) Lennundusteabe kogumiku puhul on Ryanair seisukohal, et see dokument sisaldab üksnes soovituslikke hindu ega ole BTSi suhtes lennuettevõtjatega peetavatel läbirääkimistel siduv. Peale selle on ka lennundusteabe kogumikus ette nähtud allahindlused ja erandid kogumiku sätetest, mis lubavad lennujaamade haldajatel ja lennuettevõtjatel allahindlustes iga juhtumi puhul eraldi kokku leppida.

(64) Seoses tavapärase parkimistasuga, mida kohaldatakse juhul, kui lennukit pargitakse üle kahe tunni, selgitab Ryanair, et seda tasu ei kohaldata Ryanairi suhtes tema tegevuse eripära tõttu ja kuna Bratislava ei ole Ryanairi „baas”. Ryanairi lennukeid ei pargita kunagi BTSis ja kuna Ryanairi lennukeid käideldakse kiiresti, veedavad nad iga kord lennujaamas üksnes 25 minutit, asumata kunagi parkimiseks ette nähtud aladel.

(65) Seoses uute tasude kehtestamisega on Ryanair seisukohal, et komisjoni tõlgendus on eksitav, kuna sellest ilmneb, nagu ei hakataks neid tasusid Ryanairi suhtes kohaldama. Kõnealused tasud nõuab lihtsalt Ryanairi asemel sisse BTS. Ryanair selgitab veel, et kui tema neid tasusid otse sisse nõuaks, oleks sellel kahjulik mõju tema ärimudelile ja reisijate arvule.

(66) Lisaks sellele märgib Ryanair, et kui teatavaid lennujaamas kohaldatavaid standardtasusid vähendatakse või need tühistatakse, siis ei saaks tema mingit kasu, kuna lepinguga ette nähtud maandumistasu, starditasu ja maapealse teeninduse tasu kogusumma ei vähene, kui vähendatakse lennujaama standardtasusid. Ryanair võttis endale selle riski lepingu sõlmimisel. See risk ka realiseerus, sest 2008. aasta jaanuaris vähendati maandumistasu 7,1 % võrra. Lisaks nähakse lepinguga ette teenustasu iga-aastane suurenemine [...] võrra.

4.2.3. Leping vastab turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele

(67) Ryanair vaidlustab komisjoni esialgse järelduse, mille kohaselt ei vasta leping turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele, kuna Slovakkia ametiasutused on kõnealuse lepinguga kaasnevate hüvedena nimetanud

piirkondlikku majandusarengut, võimalikke investeerimiskuid ning teisi kaasnevaid majanduslikke tagajärgi.

(68) Lisaks selgitab Ryanair, et BTSi peamine eesmärk oli optimeerida oma reisijate arvu ja konkureerida lennujaamasteenuste turul ning et BTSi otsus põhines korrapäraselt ajakohastatud finantsanalüüsidel, mida kinnitab ka BTSi ja Ryanairi vahel 2003. aasta detsembris alanud pika läbirääkimisteprotsessi käigus peetud kirjavahetus. Ryanairi sõnul ilmneb näiteks BTSi 12. detsembri 2003. aasta kirjast, mis sisaldab esialgset allahindluste pakkumist, et lennujaam on läbi viinud tasuvusanalüüsi. Ryanairi väitel näitab ka 16. novembri 2004. aasta elektronkiri, et BTS analüüsis lepinguga seotud riske, kuna ta nõustus näiteks teenustasuga hõlmama üksnes tema kontrolli all olevaid tasusid (nt ei sisaldanud teenustasu lennujuhtimistasu, sest see ei ole BTSi kontrolli all). Ryanair toob ka näiteks, et ta esitas BTSile UNISYSi aruande, mis käsitles väiksemate lennujaamade võimalusi võtta üle suurte lennujaamade mõningaid lende.

(69) Ryanair selgitab, et tasud, mida ta maksis BTSile, on sarnased teistes võrreldavates lennujaamades (nt eraomandis olev Blackpooli lennujaam Ühendkuningriigis) makstavate tasudega või isegi suuremad. Ryanair märgib ka, et ta esitas komisjonile näiteid mitmes eraomandis olevas ja erakapitaliga rahastatud lennujaamas kohaldatavate tasude kohta Charleroi kohtuasja lahendamiseks läbi viidud haldus- ja kohtumenetluse eri etappides ning viitab täiendavate selgituste esitamiseks Charleroi kohtuasja raames esitatud argumentidele, andmetele ja järeldustele. Ryanairi arvates puudub vajadus korraldada keerukas majanduslik hindamine; erinevates eraomandis olevates ja erakapitaliga rahastatud lennujaamades kohaldatavate lennujaamamaksude lihtsast võrdlusest peaks piisama.

(70) Ryanair on ka arvamusel, et kuna ta võttis endale kohustuse teenindada Bratislava lennujaamas alates 1. juulist 2009 vähemalt [...] liini päevas (see vastab 75 %-list täituvust eelduseks võttes enam kui 2 miljonile reisijale aastas), tagas ta lennujaamale stabiilse sissetuleku. Lisaks märgib Ryanair, et selle sissetuleku tagatiseks on trahv, mis on võrdne [...] liini eest päevas makstavate tasudega ja mida tuleb maksta juhul, kui Ryanair ei täida oma kohustust. Ryanairi hinnangul kohaldatakse lennujaamas väiksemaid tasusid seega majanduslikku kasu silmas pidades ning see on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega.

(71) Lisaks põhineb teenustasu uute lennuliinide eest lendude sagedusel (7 lendu nädalas) ja vastab enam kui 100 000 reisijale aastas (võttes eelduseks 75 %-lise täituvuse). Ryanair selgitab, et tema märkuste esitamise ajal kohaldatakse uute lennuliinide allahindlusti üksnes Bratislava ja Frankfurt-Hahni vahelise liini puhul. Lisaks väidab

Ryanair, et allahindlused, mida BTS uute lennuliinide puhul võimaldab, on kooskõlas asjaomase sektori tavaga, sest paljud era- ja riigiomandis olevad lennujaamad kohaldatavad uute lennuliinide puhul sarnaseid või isegi suuremaid allahindlusi.

- (72) Ryanair selgitab veel, et tagades lennujaamale suure hulga reisijaid, aitab ta suurendada selliseid lennujaama tulusid, mis ei ole seotud lennundustegevusega, ja terminali kasutamist. Lennundustegevusega mitteseotud tulud hõlmavad reisijatelt saadavaid parkimistasusid, tulusid lennujaamaga seotud ettevõtetest, näiteks autorendifirmadest, kauplustest, pankadest, postkontoritest ja restoranidest, tulu lennujaama ja naabruses olevate linnade vahel sõitvate transpordivahendite teenustelt ning reklaamitulust. Lisaks on Ryanair arvamusel, et lennujaam võib teenida lisatulu piletite ja ülemäärase pagasi vahendustasude kaudu ning hoida kokku kulusid, kasutades erinevaid lennule registreerimise protseduure.
- (73) Ryanair lükkab tagasi kaebuse esitaja oletused, et tema lennukite täituvus on 84 % ja maksimaalne stardimass lennuki kohta 69,9 tonni. Kõnealused oletused on liialdatud, et võimendada Ryanairile antud väidetava eelise suurust. Ryanair selgitab ka, et BTSiga läbirääkimisi pidades võttis ta eelduseks 75–80 %-lise täituvuse ja selle õigsust kinnitas ka hilisem statistika. Bratislava lennujaama/lennujaamast lendavate Ryanairi lennukite maksimaalne stardimass on 67 tonni.
- (74) Ryanairi arvates oli juba 2005. aastal ette näha, et BTSiga sõlmitud leping suurendab lennujaama kasumlikkust ja annab seega aktsionäridele lisaväärtust. Ryanair on sõlminud sarnased lepingud ka teiste era- ja riigiomandis olevate lennujaamadega, näiteks London-Stansted, London-Lutoni, Prestwicki ja Hahni lennujaamaga.

4.2.4. Valikulisuse puudumine

- (75) Ryanairi arvates ei ole kõnealune meede valikuline, sest lepingut sõlmides välistati ainuõigused ja mis tahes muu lennuettevõtja oleks samasuguste kohustuste puhul võinud saada Ryanairiga samasugused tingimused. Samuti märgib Ryanair, et lepinguga nähakse ette läbipaistvus ja mittediskrimineerimine teistele lennuettevõtjatele pakutavate rahaliste ja tegevusalaste tingimuste kohaldamisel.
- (76) Ryanair selgitab veel, et lepingu sõlmimise ajal ei kasutanud lennujaam täielikult oma olemasolevat läbilaskevõimet ja oleks võinud teha koostööd ka Ryanairi konkurentidega. Lisaks märgib ta, et Sky Europe'il olid Ryanairiga vähemalt võrreldavad tingimused, sest ka tema kohustused olid Ryanairiga võrreldavad.

4.2.5. Mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele ja konkurentsi moonutamisele

- (77) Ryanair vaidlustab esialgsed järeldused, mille komisjon tegi menetluse algatamisel konkurentsi moonutamise ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele avaldatava mõju kohta. Eelkõige heidab Ryanair ette asjaolu, et komisjon ei analüüsinud konkureerivate lennuettevõtjate ja lennujaamade vahelisi kokkuleppeid.

5. SLOVAKKIA MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

- (78) Slovakkia ametiasutused kinnitavad oma märkustes kõigepealt, et nad toetavad täielikult BTSi ja Ryanairi väiteid, mille kohaselt ei kaasne lepinguga riigiabi ja leping sõlmiti turutingimustel.
- (79) Seoses lepingu riigiga seostamisega rõhutavad nad eelkõige seda, et leping sõlmiti pärast pikka aega kestnud läbirääkimisi lennujaama juhtkonna ja Ryanairi vahel. Slovakkia ametiasutuste arvates kulgenuks läbirääkimised kiiremini, kui kõnealune leping oleks olnud seotud riigiga. Samuti on ilmne, et lepingut ei sõlmitud surve all. Nad väidavad ka, et lennujaam on kohalikest ja piirkondlikest omavalitsustest sõltumatu ning et lennujaam on suuteline rahastama oma tegevuskulusid ametiasutuste sekkumiseta.
- (80) Lisaks väidavad Slovakkia ametiasutused, et BTS toimus turumajanduse tingimustes tegutseva investorina, kelle eesmärk oli saavutada lennujaama jaoks võimalikult soodsad lepingutingimused. BTS esitas hiljuti rahandusministeeriumile ühe konsultatsioonifirma poolt 2003. aasta lõpul koostatud aruande lennujaama odavlendude strateegia kohta. Aruande eesmärk oli kirjeldada kogu maailmas ja Kesk-Euroopas odavlennuettevõtjate sektoris aset leidvaid tegevusi ja suundumusi, et anda lennujaama juhtkonnale soovitusi hindade, turunduse ja rahastamisega seotud küsimustes. 2004. aasta aprillis tehti veel üks analüüs, et hinnata reisijate arvu kasvu lennujaamas ja hinnakuunduse võimalusi.
- (81) Slovakkia ametiasutused kinnitavad, et BTS kohaldas või pakkus allahindlusi uute lennuliinide puhul ka teistele lennuettevõtjatele, näiteks Easyjetile ja Sky Europe'ile, ning et leping Ryanairiga ei olnud mingi erand. Lisaks märgivad nad, et uue lennuliini määratlus on võrreldav teiste lennuettevõtjate puhul kasutatava määratlusega ja et Ryanairi ei ole mingil viisil soositud.
- (82) Slovakkia ametiasutused selgitavad veel, et kuigi nende arvates ei kaasne Ryanairiga sõlmitud lepinguga riigiabi, palusid nad lennujaamal tagantjärele analüüsida lepingu tasuvust. Analüüsi tulemusena ilmnis, et aastatel 2006–2007 saavutas lennujaam lepingu 8,5–10 %-lise tasuvuse.

6. ABI OLEMASOLU

6.1. Riigiabi ELTLi artikli 107 lõike 1 alusel

- (83) ELTLi artikli 107 lõikes 1 on sätestatud, et „[...] igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, [on] ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.
- (84) ELTLi artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumuleeruvad. Et teha kindlaks, kas kõnealune meede kujutab endast riigiabi ELTLi artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad seega olema täidetud kõik järgmised tingimused. Rahaline toetus peab eelkõige:
- olema saadud riigilt või riigi ressurssidest,
 - soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist,
 - kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja
 - kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (85) Slovakkia ametiasutused on käesoleva juhtumi puhul väitnud, et BTS toimis nii, nagu sarnases olukorras oleks toimunud turumajanduse tingimustes tegutsev investor. Kui see vastab tõele, siis ei ole Ryanairi kõnealuse lepinguga eelistatud ja lepinguga ei ole kaasnenud riigiabi.

6.2. Turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamine

- (86) Et hinnata, kas leping sõlmiti tavapärase turutingimuste kohaselt, peab komisjon uurima, kas tavapärestes turumajanduse tingimustes tegutsev erainvestor oleks sarnastel asjaoludel sõlminud BTSiga samasuguse või sarnase ärikokkuleppe ⁽¹⁴⁾.
- (87) Mõlemad huvitatud isikud (st BTS ja Ryanair) väidavad, et ka teised era- ja riigiomandis olevad lennujaamad teevad reisijate arvul põhinevaid allahindlusi ja uute lennuliinide allahindlusi, lootes samal ajal suurendada oma kasumlikkust ja infrastruktuuri kasutamist. Seepärast on nad seisukohal, et komisjon peaks erainvestori kriteeriumi kohaldamisel piirduma lepingus sätestatud tasude ja teistes Euroopa lennujaamades odavlennuettevõtjate suhtes kohaldatavate lennujaamamaksude võrdlemisega. Eelkõige

väidab Ryanair, et Bratislava lennujaamas kohaldatavad tasud on sarnased teistes võrreldavates lennujaamades (nt Blackpooli lennujaam Ühendkuningriigis) kohaldatavate tasudega või isegi suuremad.

- (88) Sellega seoses leiab komisjon, et kuigi teistes Euroopa lennujaamades kohaldatavaid lennujaamamakse võib kasutada lennujaamateenuste hindade väga üldise võrdlusalusena, ei võimalda need järeldada, et BTS on kõnealusel juhul tegutsenud erainvestorina.
- (89) Tulude ja kulude struktuur on lennujaamade lõikes erinev. Tulud ja kulud sõltuvad eelkõige lennujaama arenguastmest, eriti reisijate arvust, lennujaamast lahkuvatest ja sinna saabuvatest lennuliinidest, olemasolevast läbilaskevõimest (ülemäärane läbilaskevõime, piiratud läbilaskevõime või vajadus uute investeeringute järele seoses reisijate arvu suurenemisega), infrastruktuuri kasulikust elueast, infrastruktuuri asendamiseks vajalikest investeeringutest, amortisatsioonist, regulatiivsest koormusest, mis võib olla liikmesriigiti erinev, ning varasematest võlgadest ja kohustustest. Komisjon märgib ka, et lennuettevõtjatega sõlmitud lepingud võivad olla lennujaamade lõikes erinevad ning võivad sõltuda ka asukoha atraktiivsusest kõnealuse lennuettevõtja ja tema konkurentide jaoks, teeninduspiirkonna suuruselt ja pakutavate teenuste tasemest.
- (90) Seepärast leiab komisjon, et seda, kas lepinguga anti Ryanairile eelis, tuleb hinnata Bratislava lennujaamas kohaldatavate tingimuste alusel, mitte teistes Euroopa lennujaamades kohaldatavate maksude lihtsa võrdluse alusel, sest need lennujaamad võivad olla erinevad.
- (91) Vastavalt kohtupraktikale sätestatud põhimõtetele peab komisjon võrdlema BTSi käitumist tasuvuse eesmärgist juhinduva eraettevõtja käitumisega ⁽¹⁵⁾. BTS väidab, et ta tegutses põhjendatult, kuid ei esitanud komisjonile vormikohast kirjalikku aruannet.
- (92) Euroopa Kohus märkis Stardust Marine'i kohtuotsuses, et „[...] uurimaks seda, kas riik tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva investori kombel, tuleb arvestada finantsabi meetmete võtmise ajal konteksti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku ratsionaalsust ja seega hoiduda hinnangust, mis põhineb hilisemal olukorral” ⁽¹⁶⁾.
- (93) Erainvestori kriteeriumi kohaldamiseks peab komisjon võtma arvesse aega, mil leping sõlmiti. BTS sõlmis Ryanairiga lepingu 5. detsembril 2005. Samuti peab komisjon tuginema hindamisel teabele ja eeldustele, mis olid lepingu sõlmimise ajal ettevõtja käsutuses.

⁽¹⁴⁾ Hindamiseks tellis komisjon muu hulgas uuringu äriühingult Moore Stephens (edaspidi „komisjoni ekspert”). Komisjoni ekspert analüüsis Ryanairi lepingu aluseks olnud finantsandmeid ja eeldusi. Uurimise läbiviimisel abistas komisjoni eksperti BTS ja komisjoni eksperdil oli juurepääs kõikidele vajalikele dokumentidele, mille lennujaam tegi kättesaadavaks andmeruumis, ning tal oli võimalik suhelda BTSi juhtkonnaga. Komisjoni eksperdile tagati ka piiramatult juurepääs lennujaama finantsdokumentidele, lepingutega seotud dokumentidele ja muudele dokumentidele.

⁽¹⁵⁾ Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia vs. komisjon („ALFA Romeo”), EKL 1991, lk I-1603, punkt 20 ja Esimese Astme Kohtu otsus kohtuasjas T-296/97: Alitalia vs. komisjon, EKL 2000, lk II-3871, punkt 84.

⁽¹⁶⁾ Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa vs. komisjon (edaspidi „Stardust Marine'i kohtuotsus”), EKL 2002, lk I-4397, punkt 71.

- (94) Lepingu (artikkel 2.1) kohaselt võttis Ryanair kohustuse teenindada 2009. aasta keskpäigaks vähemalt [...] olemasolevat lennuliini päevas. Pärast 2009. aasta keskpäika eeldati palju väiksemat kasvu. Lepingu artiklis 6.4 on sätestatud, et ühe standardse lennuliini hind on [...] eurot ühe käitluse (saabumine ja lahkumine) kohta ja see kasvab [...] aastas.
- (95) Vastavalt lepingu artiklile 6.3 on uue lennuliini puhul tasu väiksem, st [...] eurot ühe lennuki käitluse kohta, mis kasvab uue lennuliini avamisest kuue aasta jooksul [...] euro võrra aastas. Samuti ilmneb lennujaama esitatud teabest, et uued lennuliinid pidid moodustama kuni 20 % kõigist Ryanairi teenindatavatest lennuliinidest ⁽¹⁷⁾.
- (96) Nii oli lennujaamal võimalik prognoosida Ryanairiga sõlmitud lepingust saadavat tulu. Tuleb rõhutada, et selle tulu puhul võetakse arvesse üksnes lennundustegevusest saadavat tulu, mitte kaudseid tulusid.
- (97) Lisaks märgib komisjon, et kuna Ryanair võttis kohustuse teenindada lennujaamas vähemalt [...] liini päevas, võis BTS eeldada lepingu kehtivuse ajal stabiilset ja prognoositavat tulu.
- (98) Lennujaamale lepingu kehtivusaja vältel tekkivate kulude hindamiseks arvutati lennujaama äriplaani alusel välja tegelikud kulud ⁽¹⁸⁾ kuni 2016. aastani.
- (99) Osa igast asjakohasest kululiigist omistati lepingule jaotustegurite alusel, mis kajastab lepinguga seotud osa reisijatest (2007. aastal 29,38 % reisijatest), lennukite liikumisest lennujaamas (2007. aastal 12,69 %), maksimaalsest stardimassist (19,07 %) ja haldusvajadustest ning Ryanairile osutatud teenuse mahtu. Prognoositud aastased jaotustegurid on esitatud tabelis 4, millest ilmneb, et Ryanairi kantud kulude osakaal suureneb koos Ryanairi osatähtsuse suurenemisega lennujaama tegevuses.

Tabel 4

Ryanairi lepinguga seotud kulude jaotustegurid aastatel 2008–2016

Kulude jaotustegurid	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Reisijad	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maksimaalne stardimass	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lennukite liikumine lennujaamas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Haldus	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Seejärel prognoositi kulude maht 2016. aastani, kusjuures lennujaama äriplaani alusel määratleti järgmised peamised eeldused:

- aastane amortisatsioon põhineb investeringute kaval, mis hõlmab uue terminali maksumust ja mille maht kasvab järsult uue terminali ehitamise aastatel (2009–2012);
- personalikulud põhinevad eeldusel, et töötajate arv kasvab 50 % reisijate arvu kasvust aastas ja see kasv korrutatakse töötajate keskmise palga ning aastase inflatsioonimääraga;

⁽¹⁷⁾ Seoses võimalusega, et BTS kohaldab eri lennuettevõtjate suhtes erinevaid tasusid, märgib komisjon, et Ryanairi suhtes 2008. aastal kohaldatud teenustasu ühe reisija kohta on võrreldav tasuga, mida Sky Europe maksis ühe reisija eest; nt vedas Sky Europe 2008. aastal 892 939 reisijat ja maksis [...] reisija kohta, kusjuures see tasu sisaldas ka lennukite parkimist lennujaamas; samal ajal vedas Ryanair 762 541 reisijat ja maksis [...] reisija kohta ning see tasu ei sisaldanud lennukite parkimist. Seega tulenesid BTSi kohaldatud tasude erinevused üksnes osutatud teenuse mahust ja veetud reisijate arvust. Komisjon ei saanud ametliku uurimise jooksul Ryanairiga BTSis konkureerivatelt ettevõtjatelt ühtegi vastupidist märkust.

⁽¹⁸⁾ Arvutuses võeti aluseks 2007. aasta kulud; 2005. aasta kulud olid väiksemad.

- energia (gaas ja elekter) ja vee tarbimise kulud kasvavad eelduse kohaselt 25 % prognoositud reisijate arvu kasvust; see kasv korrutatakse aastase inflatsioonimääraga ja lisatakse ühekordne 35 %-line suurenemine 2010. aastal, et kajastada uue terminali esimese etapi avamist. Uue terminali teise etapi avamisega 2012. aastal ei toimu sellist suurenemist, sest teises etapis asendatakse üks olemasolev hoone uue hoonega, mistõttu energiatarbimine ei kasva;
 - remondi- ja hoolduskulud põhinevad eeldataval kasvumääral 50 % prognoositud reisijate arvu kasvust, mis korrutatakse aastase inflatsioonimääraga;
 - aastane inflatsioonimäär põhineb Slovakkia Rahandusministeeriumi prognoosil;
 - Slovakkia kroonide konverteerimisel eurodeks kasutatakse lepingu sõlmimise päeval kehtinud vahetuskursi (37,798 SKK = 1 euro).
- (101) Järgmises tabelis on kokkuvõtlikult esitatud lepinguga seotud hinnangulised tulud ja kulud ning lepingu panus BTSi kasumisse lepingu kehtivusaja vältel. Hinnangud põhinevad BTSi juhtkonna esitatud äriplaanil ja eespool kirjeldatud eeldustel.

Tabel 5

Ryanairi lepingu tasuvusanalüüs aastateks 2005–2016

(tuhandetes eurodes)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tulud	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kulud	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kasum/kahjum	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kasumimarginaal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kasumi nüüdispuhasväärtus ⁽¹⁾	[...]										
Keskmine kasumimarginaal	[...]										

⁽¹⁾ Nüüdispuhasväärtuse arvutamisel võeti aluseks diskontomäär 6,9 %.

- (102) Komisjon märgib, et Ryanairiga sõlmitud leping parandab oma kehtivusaja vältel BTSi finantstulemusi, kusjuures kasumi nüüdispuhasväärtus on [...] miljonit. Ka BTSi üldine nüüdispuhasväärtus on lepingu kehtivusaja vältel eelduste kohaselt positiivne.
- (103) Komisjon märgib ka, et leping katab kõik temaga seostatavad kulud. Käesoleval juhul hõlmab nn kulude kogupakett lennujaama infrastruktuuri amortisatsioonikuludid ja kõiki muid tegevuskuludid, varasema infrastruktuuriga seotud kuludid ⁽¹⁹⁾ ning turva- ja julgestusmeetmetega seotud kuludid, kusjuures need meetmed võivad hõlmata avaliku korra tagamise meetmeid ja ei ole majandustegevus ELTLi artikli 107 lõike 1 tähenduses. Arvesse ei võetud ka lepinguga seostatavaid tulusid, mis ei ole seotud lennundustegevusega. Seega tundub, et kasumi nüüdispuhasväärtust on alahinnatud ja lepingu positiivne panus peaks olema suurem.
- (104) Komisjon märgib veel, et aastatel 2010 ja 2011, mil tegevust alustab uue terminali esimene osa ⁽²⁰⁾ ja lennujaama läbilaskevõime suureneb, kasvavad lennujaama kulud (eelkõige amortisatsiooni- ja energiakulud) 2008. aastaga võrreldes 33–38 % võrra ning kulude kasvul on finantstulemustele neil kahel esimesel aastal negatiivne mõju.

⁽¹⁹⁾ Infrastruktuuriinvesteeringud ja infrastruktuuri rahastamine, mille suhtes olid võetud tühistamatud kohustused enne seda, kui lennujaamad loeti ettevõtjateks ELTLi artikli 107 lõike 1 tähenduses (esimese Aéroport de Paris' kohtuotsuse kuupäev).

⁽²⁰⁾ Otsus vana terminali asendamise investeeringute kohta tehti sõltumatult otsusest sõlmida Ryanairiga lepingulised suhted enne lepingu sõlmimist Ryanairiga. BTS ei saanud uue terminali ehitamiseks riigiabi.

- (105) Tabelist 5 ilmneb, et lepingu keskmine kasumimarginaal⁽²¹⁾ (ehk nn müügi rentaablus) on [...] ning see on võrreldav keskmiste kasumimarginaalidega teistes ELi lennujaamades 2006. ja 2007. aastal (vt järgmine tabel).

Tabel 6

Kasumimarginaalid teistes ELi lennujaamades 2006. ja 2007. aastal

(protsentides)

Lennujaamad	Kasumimarginaal 2006	Kasumimarginaal 2007
Fraport	10,51	8,60
Aéroports de Paris	7,65	14,04
Flughafen München	6,73	4,98
Manchester Airports Group	17,69	20,42
Aeroporti di Roma	10,63	3,21
Flughafen Wien	17,62	16,77
SEA Aeroporti di Milano	7,44	5,90
Flughafen Düsseldorf	5,47	10,15
Aeroportos de Portugal	16,71	16,10
Finavia	8,85	10,82
Flughafen Köln-Bonn	1,98	2,00
Flughafen Berlin-Schönefeld	2,07	7,16
Hannover-Langenhagen	0,00	5,61
Lyon-Saint Exupéry	0,00	0,42
Peel Airports	- 3,64	2,93
Keskmine kasumimargin	7,31	8,61

- (106) Komisjoni ekspert viis läbi ka lepingu nüüdispuhasväärtuse tundlikkusanalüüsi, et uurida amortisatsioon- ja energiakulude muutumise mõju (juhu, kui need kulud on alahinnatud) lepingu tasuvusele.

Tabel 7

Ryanairi lepingu tasuvuse tundlikkusanalüüs (amortisatsiooni- ja energiakulude kasv)

Eri stsenaariumid	Ryanairi lepingu nüüdispuhasväärtus tuhandetes eurodes
<i>Põhistsenaarium</i>	[...]
1. <i>alternatiivne stsenaarium</i> : amortisatsiooni- ja energiakulud kasvavad 2013. aastal 10 % ja 2014.–2016. aastal 15 % võrra	[...]
2. <i>alternatiivne stsenaarium</i> : amortisatsiooni- ja energiakulud kasvavad 2013. aastal 15 % ja 2014.–2016. aastal 25 % võrra	[...]

- (107) Olenemata tundlikkusanalüüsis kasutatud 10–25 % muutustest, on lepingu panus BTSi puhaskasumisse jätkuvalt positiivne, olles vahemikus [...] miljonit eurot ja [...] miljonit eurot.

- (108) Eeltoodut silmas pidades leiab komisjon, et BTSi otsus sõlmida Ryanairiga leping oli eespool esitatud kulude-tulude analüüsi arvestades põhjendatud.

⁽²¹⁾ Kasumimarginaali (nn müügi rentaablus) puhul võrreldakse puhaskasumit müügituluga. See suhtarv näitab, kas ettevõtja teenib müügist piisavalt kasumit, st kui suurt kasumit teenitakse iga müügituluna kajastatud euro kohta; tegemist on kasumlikkuse ja tõhususe näitajaga.

Lepingu muud aspektid ja BTSi riskianalüüs

- (109) Komisjon peab oluliseks hinnata lepingut BTSi varasema tegevuse ja tolleaegse turupositsiooni kontekstis.
- (110) Lisaks märgib komisjon, et vastavalt Charleroi kohtuotsusele ⁽²²⁾ peab komisjon vaidlusaluse meetme hindamisel kontrollima kõiki olulisi asjaolusid ja nende konteksti.
- (111) Et hinnata BTSi lepingu sõlmimise otsuse põhjendatust, tuleks käesoleval juhul lisaks kulude-tulude analüüsile uurida ka lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate mitmekesistamist (ja sellest tulenevat riskide vähenemist), ressursside paremat jaotamist ning ülemäärase läbilaskevõime vähendamist.
- (112) Kuna Slovaki Vabariigil ei ole praegu riiklikku lennuettevõtjat ja tema endise lennuettevõtja tegevuse maht oli väike (6 % reisijatest BTSis 2005. aastal), samas kui teistes liikmesriikides teenindavad sellised lennuettevõtjad võrreldavates lennujaamades vähemalt 40 % reisijatest, oli BTS äärmiselt sõltuv eraomandis olevast lennuettevõtjast Sky Europe, kes teenindas lennujaamas 2005. aastal ligikaudu 73 % reisijatest. Tuleb tõdeda, et Ryanairiga sõlmitud lepingu tõttu oli BTSil tõepoolest võimalik mitmekesistada oma kliendibaasi ja seeläbi vähendada riski, mis realiseerus 2009. aastal, kui Sky Europe läks pankrotti.
- (113) Lisaks vähendas BTS ülemäärase läbilaskevõimega seotud riski, asendades vana terminali uue ja suurema terminaliga. Infrastruktuuri kasutamise optimeerimine ja regulaarsemaks muutmise võimaldas alates 2008. aastast vähendada ka lennundusteabe kogumikus märgitud standardtasusid. Lisaks ei sisaldanud BTSi nn teenustasu selliseid tasusid, mis ei olnud tema kontrolli all, näiteks lennujuhtimistasu.
- (114) Pealegi reklaamib Ryanair Bratislavat ühe oma sihtkohana oma veebilehel. BTS ei maksa siiski selle reklaami eest, kuigi ei saa välistada, et sellele reklaamile võib omistada teatud väärtust.

- (115) Komisjon tõdeb, et kõik need kvalitatiivsed elemendid on positiivselt mõjutanud BTSi tegevust ja finantsolukorda ning suurendanud tema turuväärtust aktsionäride jaoks. Seega täiendavad need elemendid eespool esitatud kulude-tulude analüüsi.

Järeldus

- (116) Eespool esitatud asjaolude põhjal järeldab komisjon, et Ryanairiga lepingu sõlmimise ajal leidis BTS, et leping suurendaks lennujaama kasumlikkust. Komisjon võib seega nõustuda, et samadel tingimustel oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja otsustanud sõlmida Ryanairiga samasuguse lepingu.
- (117) Kuna vähemalt üks ELTLi artikli 107 lõikes 1 sätestatud kumuleeruvatest kriteeriumidest ei ole täidetud, leiab komisjon, et lepinguga ei kaasne riigiabi ELTLi artikli 107 lõike 1 tähenduses,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

5. detsembril 2005 Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. ja Ryanair Ltd. vahel sõlmitud lepinguga ei kaasne riigiabi ELTLi artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Slovaki Vabariigile.

Brüssel, 27. jaanuar 2010

Komisjoni nimel
 asepresident
 Antonio TAJANI

⁽²²⁾ Esimese Astme Kohtu otsus kohtuasjas T-196/89: Ryanair vs. komisjon („Charleroi kohtuotsus”), EKL 2008, lk II-03643, punkt 59.