

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2017/132,**24. jaanuar 2017,****Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL artikli 34 kohaldatavuse kohta lennujaama kaubaveo infrastruktuuri tagamiseks sõlmitud lepingutele Austrias***(teatavaks tehtud numbri C(2017) 260 all)***(Ainult saksakeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/17/EÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 30 lõiget 5,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiivi 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ, ⁽²⁾ eriti selle artiklit 35 lõiget 3,

võttes arvesse Flughafen Wiener esitatud taotlust

ning arvestades järgmist:

1. ASJAOLUD**1.1. Taotlus**

- (1) 16. jaanuaril 2015. aastal sai komisjon Flughafen Wienilt (Viini lennujaamalt, edaspidi „taotleja“) direktiivi 2004/17/EÜ artikli 30 alusel taotluse (edaspidi „taotlus“).
- (2) Taotlus puudutas tegevusi, mis on seotud geograafilise piirkonna kasutamisega lennuvälja infrastruktuuri tagamiseks Austria territooriumil ⁽³⁾.
- (3) Taotlusele on lisatud Austria lennujaamateenuste valdkonnas pädeva sõltumatu asutuse, transpordi-, innovatsiooni- ja tehnoloogiaministeeriumi (edaspidi TITM) arvamus kuupäevaga 22. detsember 2014. Arvamuses (edaspidi „arvamus“) vaadeldakse, kas tagatud on vaba turulepääs ja kas taotlusega hõlmatud tegevused on konkurentsile otseselt avatud.
- (4) 2010. aastal pöördus taotleja esmakordselt komisjoni poole, et mitteametlikult arutada võimalusi erandi tegemiseks riigihanke eeskirjadest. Esimesed arvamuste vahetamised põhinesid taotluse kavandil, mida arutati 17. märtsi 2010. aasta kohtumisel. Sellele järgnes mitteametlik kirjalike märkuste ja küsimuste loetelu, mille komisjon saatis taotlejale 12. aprillil 2010.
- (5) 26. septembril 2013 esitas taotleja ajakohastatud taotluse kavandi. Pärast seda esitas komisjon oma märkused kirjalikult (15. novembri 2013. aasta kirjas). Taotleja vastas komisjoni kirjale 2. aprillil 2014 ning järgmine mitteametlik arvamuste vahetamine toimus 26. juuni 2014. aasta kohtumisel.

⁽¹⁾ ELT L 134, 30.4.2004, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 94, 28.3.2014, lk 243.

⁽³⁾ Kuigi taotleja on Viini lennujaam, puudutab taotlus lennujaamateenuste pakkumist Austrias, mistõttu hõlmab see kõiki Austria lennujaamasid.

- (6) 16. jaanuaril 2015 esitas taotleja ametliku vabastustaotluse.
- (7) 5. veebruaril 2016 võttis taotleja taotluse jaemüüki puudutava osa tagasi ⁽¹⁾.
- (8) Austria riigihankeseadus ⁽²⁾ lubab hankijatel direktiivi 2004/17/EÜ artikli 30 alusel taotlusi esitada.
- (9) VIE on hankija direktiivi 2014/25/EL artikli 4 lõike 1 punkti b kohaselt, sest tema tegevus on seotud geograafilise piirkonna kasutamisega lennujaamateenuste pakkumiseks direktiivi 2014/25/EL artikli 12 alusel ja ta tegutseb erioiguse alusel direktiivi 2014/25/EL artikli 4 lõike 3 tähenduses.
- (10) Pärast esimest hindamist leidis komisjon, et taotluses ei olnud vajalikku teavet, mis võimaldaks asjaomaste kriteeriumide nõuetekohast hindamist riigihanke eeskirjadest erandite tegemise eesmärgil.
- (11) 27. veebruaril 2015 nõudis komisjon, et taotleja täiendaks taotlust puuduoleva teabega, esitaks praktilisel põhinevaid tõendeid valitud turu määratluse tõendamiseks ning esitaks usaldusväärsemaid andmeid konkurentsiolukorra kohta kõikidel asjaomastel turgudel. Taotleja edastas vastused 4. ja 15. septembril 2015. aastal saadetud e-kirjades. 21. septembril 2015 ja 23. oktoobril 2015 küsis komisjon taotlejalt täiendavaid selgitusi 15. septembril 2015 antud vastuse kohta. Taotleja vastused laekusid 14. oktoobril 2015 ja 5. veebruaril 2016. Arvestades asjaolu, et vastused ei laekunud komisjoni määratud tähtaja jooksul, pikendati otsuse langetamise tähtaega alates tähtajast, mis teabepäringus seati (13. märts 2015), kuni täieliku teabe saabumiseni (5. veebruar 2016). Pooled leppisid täiendavas ajapikenduses omavahel kokku. Vastuvõtmise uueks tähtajaks määrati 29. juuli 2016.
- (12) Sellega paralleelselt nõudis komisjon 20. aprillil 2015 Austria ametiasutustelt lisateavet. Austria ametiasutused saatsid vastused e-posti teel 3. juulil 2015.
- (13) Lisaks toimus kirjavahetus seoses taotleja õigusliku seisundiga hankijana. 22. aprillil ja 19. mail 2016. aastal nõudis komisjon taotlejalt lisateavet. Taotleja vastas 4. mail ja 1. juulil 2016. Lisaks nõudis komisjon selle teema kohta täiendavat teavet Austria ametiasutustelt 11. juulil ja 23. septembril 2016. Austria ametiasutused vastasid 31. augustil ja 30. septembril 2016.
- (14) Võttes arvesse vajadust koguda ja analüüsida täiendavat teavet, pikendati poolte kokkuleppel 5. juulil 2016 selle juhtumi puhul otsuse vastuvõtmise tähtaega 31. oktoobrini 2016.
- (15) Arvestades asjaolu, et vastused teabepäringule ei laekunud komisjoni määratud tähtaja jooksul, pikendati otsuse langetamise tähtaega alates tähtajast, mis teabepäringus seati (9. august 2016), kuni täieliku teabe saabumiseni (31. august 2016), seega sai komisjoni otsuse vastuvõtmise uueks tähtpäevaks 23. november 2016.
- (16) Taotleja võttis 8. novembril 2016 taotluse tagasi osas, milles see puudutab lennujaama reisijateveo infrastruktuuri, maapealset teenindust ja parkimist. Seetõttu jäi taotlus kehtima ainult lennujaama kaubaveo infrastruktuuri tagamisega seoses. Pooled leppisid 18. novembril 2016 omavahel kokku komisjoni otsuse vastuvõtmise uue tähtaja. Kõnealune tähtaeg on 31. jaanuar 2017.

⁽¹⁾ Taotleja 5. veebruari 2016. aasta kiri, lk 1.

⁽²⁾ *Bundesvergabegesetz*, jagu 179, punkt 5.

- (17) 23. septembril 2015 esitas Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon (IATA) vabatahtlikud seisukohad konkurentsi hindamise kohta Austria lennujaamasektoris seoses taotlusega teha riigihanke eeskirjadest erand. Esitamine põhines käesoleval teemal pakkumismenetluse alustamise teatel ⁽¹⁾. Seisukohti käsitlevas dokumendis keskendutakse lennureisijatele rahvusvaheliste lähte- ja sihtkoha teenuste osutamise hindamisele.

1.2. Austria lennujaamasektor

- (18) Hetkel on Austrias kuus kommertslennujaama, nimelt Viini lennujaam (edaspidi IATA koodi järgi VIE), Grazi lennujaam (edaspidi: GRZ), Innsbrucki lennujaam (edaspidi: INN), Klagenfurti lennujaam (edaspidi: KLU), Linzi lennujaam (edaspidi: LNZ) ja Salzburgi lennujaam (edaspidi: SZG).
- (19) VIE operaator on aktsiaselts, ⁽²⁾ mis on Viini börsil noteeritud alates 1992. aastast, samas kui kõikide ülejäänud Austria lennujaamade operaatorid on aktsiaseltsid.
- (20) Kuus Austria kommertslennujaama teenindasid 2013. aastal kokku 26,3 miljonit reisijat ⁽³⁾ ja ligikaudu [...] ⁽⁴⁾ tonni veoseid aastas ⁽⁵⁾.

2. ÕIGUSRAAMISTIK

- (21) Direktiivi 2014/25/EL kohaldatakse lennujaama infrastruktuuri tagamisega seotud tegevusteks sõlmitud lepingute suhtes, välja arvatud juhul, kui see tegevus on hõlmatud kõnealuse direktiivi artikli 34 kohase erandiga.
- (22) Direktiivi 2014/25/EL artiklis 34 on sätestatud, et direktiivis käsitletava tegevuse võimaldamiseks sõlmitud lepingute suhtes ei kohaldata kõnealust direktiivi, kui liikmesriigis, kus tegevus toimub, on see tegevus otseselt avatud konkurentile turgudel, millele juurdepääs ei ole piiratud. Otsest avatust konkurentile hinnatakse objektiivsete kriteeriumide alusel, võttes arvesse kõnealuse sektori eripära. Juurdepääsu ei peeta piiratuks, kui liikmesriik on rakendanud asjakohased liidu õigusaktid, mis avavad konkurentile asjaomase sektori või osa sellest, ning kohaldab neid. Nimetatud õigusaktid on loetletud direktiivi 2014/25/EL III lisas. Ent lennujaamaseadmete pakkumise osas ei ole selles lisas loetletud ühtegi seda sektorit liberaliseerivat asjakohast õigusakti. Sellest tulenevalt ei saa eeldada vaba juurdepääsu turule ning seda tuleb tõendada nii *de facto* kui ka *de jure*.
- (23) Otsest avatust konkurentile tuleks hinnata eri näitajate põhjal, millest ükski ei pruugi olla iseenesest otsustav. Käesolevas otsuses käsitletud turgude puhul tuleks ühe kriteeriumina arvesse võtta turuosa asjaomasel turul. Arvestades asjaomaste turgude eripärasid, tuleb vajadusel arvesse võtta ka täiendavaid kriteeriume.
- (24) Käesoleva otsuse kohaldamine ei piira konkurentseeskirjade ega muude liidu õigusvaldkondade kohaldamist. Eriti tuleks silmas pidada, et kriteeriumid ja meetodika, mille alusel hinnatakse otsest avatust konkurentile vastavalt direktiivi 2014/25/EL artiklile 34, ei pruugi olla samad, mida kasutatakse aluslepingu artikli 101 või 102 või nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 ⁽⁶⁾ kohasel hindamisel. Seda asjaolu märkis ka Euroopa Kohus oma hiljutises otsuses ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ ELT C 93, 20.3.2015, lk 22.

⁽²⁾ VIE kuulub direktiivi 2004/17/EÜ artikli 2 lõike 1 tähenduses 40 % ulatuses piirkondlikele omavalitsustele, kuid VIE õiguslikku seisundit avalik-õigusliku äriühinguna direktiivi 2004/17/EÜ artikli 2 lõike 1 punkti b tähenduses on kinnitanud Austria föderaalne riigihangete amet (*Bundesvergabeanst.*, N/0117-BVA/02/2009-24, ja *Bundesvergabeanst.*, N/0117-BVA/02/2009-EV8).

⁽³⁾ Uurimuse „The Austrian Aviation sector in the context of business location Austria“, juuni 2014, lk 3 kohaselt.

⁽⁴⁾ Konfidentsiaalne teave.

⁽⁵⁾ Vastavalt 7. lisas esitatud teabele oli veoste kogumaht 2010. aastal 226 606 tonni, 2011. aastal 208 913 tonni ja 2012. aastal 188 261 tonni.

⁽⁶⁾ Nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜ ühinemismäärus) (ELT L 24, 29.1.2004, lk 1).

⁽⁷⁾ 27. aprilli 2016. aasta kohtuotsus, *Österreichische Post AG vs. komisjon*, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, punkt 28.

- (25) Tuleks silmas pidada, et käesoleva otsuse eesmärk on teha kindlaks, kas taotluses käsitletavad teenused on avatud konkurentsile (turgudel, kuhu juurdepääs ei ole piiratud direktiivi 2014/25/EL artikli 34 tähenduses) sel määral, et ka direktiivis 2014/25/EL sätestatud üksikasjalikke hankelepinguid käsitlevate eeskirjadega seotud korra kohaldamiseta on tagatud, et käesolevas otsuses käsitletud tegevuste puhul vajalikud riigihanked korraldatakse läbipaistval, mittediskrimineerival viisil, mis tugineb kriteeriumidele, mis võimaldavad ostjatel teha kindlaks kokkuvõttes majanduslikult kõige soodsama pakkumise.

3. HINDAMINE

3.1. Vaba juurdepääs turule

- (26) Käesoleval juhul on asjakohane tegevus lennujaama infrastruktuuri tagamine kaubaveoks.
- (27) Lennujaama infrastruktuuri tagamise kohta puuduvad asjaomased liidu õigusaktid, mille alusel saaks eeldada vaba juurdepääsu turule, ning seetõttu tuleb asjaomase hinnangu andmisel põhineda Euroopa Kohtu kehtival kohtupraktikal asutamisevabaduse kohta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 49 alusel.
- (28) Taotleja väidab, et vaba juurdepääs turule ei ole *de jure* piiratud. Austrias sätestab *Luftfahrtgesetz*'i (LFG, lennundusseadus) jao 71 punkt 1, et tsiviillennujaama luba taotleval lennundusettevõtjal on õigus „tsiviillennujaama luba“ saada, kui kavatsus rajada lennujaam on tehnilisest aspektist asjakohane ja eeldada saab ohutut haldamist, lennundusettevõtja on usaldusväärne, sobilik ja tal on piisavalt finantsvahendeid, ning tegevusega ei satuta vastuollu „muude avalike huvidega“. Sellega seoses leitakse vastavalt LFG jao 71 lõikele 2, et kavandatav avalik lennujaam ei ole avalikes huvides, kui üheaegselt on täidetud kolm järgnevat tingimust: i) lennujaam on vähem kui 100 km kaugusel olemasolevast avalikust lennujaamast, ii) lennujaam võib ohustada olemasoleva lennujaama transpordifunktsioone, ning iii) olemasolev lennujaam on võimeline ja valmis kuue kuu jooksul üle võtma kavandatava lennujaama tulevase kohustusi.
- (29) On asjakohane meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei saa eelnevate lubade süsteem muuta õiguspäraseks siseriiklike ametiasutuste diskretsioonilisi otsustusi, mis jätavad liidu õiguse sätted ilma nende kasulikust mõjust ⁽¹⁾. Et eelnevate lubade süsteem oleks põhjendatud isegi juhul, kui see näeb ette erandi kõnealust laadi põhivabadusest, peab see põhinema objektiivsetel, mittediskrimineerivatel ja asjaomastele ettevõtjatele varem teada olevatel kriteeriumidel, nii et siseriiklike võimude kaalutusõigusel oleksid piirid ja seda ei saaks meelevaldselt kasutada ⁽²⁾.
- (30) Lisaks sellele, kui lubade andmise süsteem kehtestab tingimused ettevõtete vahelisele miinimumkaugusele, võib süsteemi pidada põhjendatuks, kui see on üldiselt asjakohane tagamiseks, et avalikkusele osutatavad teenused, nagu lennujaama infrastruktuuri tagamine ja sellega seonduvad teenused, on usaldusväärsed ja hea kvaliteediga ⁽³⁾. Vastavalt Euroopa Kohtu praktikale on siseriiklikud õigusaktid konkreetse eesmärgi saavutamiseks sobivad üksnes juhul, kui need vastavad tõepoolest huvile saavutada see eesmärk ühtselt ja süstemaatiliselt ⁽⁴⁾.
- (31) Mis puudutab teist avaliku huvi puudumise eeldust loovat kriteeriumi, nimelt tingimust, et kavandatav lennujaam võib ohustada olemasoleva lennujaama transpordifunktsioone, tugineb taotleja otsusele kohtuasjas Austria mootorsõidukiliinide koodeksi ⁽⁵⁾ (*Kraftfahriniengesetz*, KfLG) kohta, milles Austria kõrgeim halduskohus (VwGH) otsustas, et teist kriteeriumit ei tuleks mõista viisil, mis jätaks olemasoleva ettevõtte konkurentsivõime eest kõrvale. Austria kõrgeim halduskohus leidis, et isegi kui uue kontsessiooni omanikul on kohustus taluda konkurentsi teistelt ettevõtelt, lõpeb see kohustus, kui olemasoleva kontsessiooni omanikul jääks saamata sissetulek määral, mis seaks ilmselt kahtluse alla olemasoleva marsruudi majandusliku tasuvuse. Lisaks leidis

⁽¹⁾ Kohtuasi C-157/99: Smits and Peerbooms [2001] ECLI:EU:C:2001:404, punkt 90; kohtuasi C-385/99: Müller-Fauré and van Riet [2003] ECLI:EU:C:2003:270, punkt 84; kohtuasi C-372/04: Watts [2006] ECLI:EU:C:2006:325, punkt 115. Punkt 70 pärineb kohtujuristi ettepanekust, punkt 115 otsusest.

⁽²⁾ Kohtuasi C-205/99: Analir and Others [2001] ECLI:EU:C:2001:107, punkt 38; kohtuasi C-372/04: Watts [2006] ECLI:EU:C:2006:325, punkt 116.

⁽³⁾ Liidetud kohtuasjad C-570/07 ja C-571/07: Blanco Pérez and Chao Gómez [2010] ECLI:EU:C:2010:300, punkt 94.

⁽⁴⁾ Vt nt kohtuasi C-169/07: Hartlauer [2009] ECLI:EU:C:2009:141, punkt 55; liidetud kohtuasjad C-338/04, C-359/04 ja C-360/04: Placanica and Others [2007] ECLI:EU:C:2007:133, punktid 53 ja 58.

⁽⁵⁾ 25. märtsi 2009. aasta otsus, 2008/03/0090.

kohus, et tulude-kulude suhte halvenemine, mis on oma olemuselt pelgalt ajutine, tuleneb see hooajalistest kõikumistest, ajutistest välistest teguritest või investeeringutest marsruuti, mida kontsessiooniomanik kavatses teatud perioodi jooksul amortiseerida, ei saa olla põhjenduseks uue kontsessiooni väljastamisest keelduda.

- (32) Ülaltoodu alusel näib, et Austria kõrgeim halduskohus on tõlgendanud teist kriteeriumi kui sätet, mille eesmärk ei ole piirata konkurentsi kui sellist. See piirab kontsessiooni andva võimuorgani võimalust langetada omavolilisi otsuseid. Lisaks saab Austria kõrgeima halduskohtu otsusest järeldada, et lubade andmise süsteem, millega sätestatakse konkreetset kriteeriumid otsustamiseks, et uue lennujaama vastu avalik huvi puudub, loodi oletusel, et uus lennujaam osutaks usaldusväärseid ja kvaliteetseid teenuseid. Austria asjaomased õigusaktid ja eelnimetatud teise kriteeriumi tõlgendus Austria kõrgeima halduskohtu poolt näivad tõepäraselt kajastavat tahtlust saavutada õigusaktide eesmärgid järjepideval ja süstemaatilisel viisil. Seega võib käesoleva otsuse eesmärgil järeldada, et Austrias lennujaama rajamise loa väljastamise tingimused vastavad objektiivsuse, mittediskrimineerimise ja läbipaistvuse kriteeriumidele ning seetõttu võib lennujaama infrastruktuuri tagamise eesmärgil turule juurdepääsu lugeda *de jure* vabaks.
- (33) *De facto* vaba turulepääsu kohta väidab taotleja, et uute kommertslennujaamade rajamisel ei ole juurdepääsule piiranguid. Taotleja toob näiteks Berliini Brandenburgi lennujaama ja Lublini lennujaama. Taotleja väitel näevad nii Lufthansa kontsern kui ka airberlini kontsern Berliini Brandenburgi lennujaama kui konkreetset alternatiivi Viini lennujaamale. Lisaks on võimalik sõjaväelennujaamasid kohandada toimima ka kommertslennujaamadena, nt GRZ ja LNZ Austrias. Peale selle väidab taotleja, et olemasolevad kommertslennujaamad võivad laieneda, nt Frankfurt Hahni ja Weeze'i lennujaamad Saksamaal.
- (34) Taotleja esitatud teabe alusel on keeruline lõplikult tuvastada, kas turule juurdepääs uute lennujaamade rajamiseks on *de facto* piiratud. Uue lennujaama asutamisel peab potentsiaalne turule tulija tegema suuri kapitaliinvesteeringuid, mis loovad olulise riski pöördumatute kulude tekkeks, mis võib omakorda võimalikke turule tulijaid heidutada. Siiski on need kulud osa tavalisest äririskist, mida turule tulijad peavad kandma, kui on otsustanud rajada uue lennujaama. Puudub teave olemasolevate faktiliste takistuste kohta asjaomasele turule pääsul peale tavalise äririski, mis on omane suure investeeringu tegemisele, mis hõlmab endas lennujaama infrastruktuuri tagamist. Seega leitakse käesoleva otsuse eesmärgil, et turulepääs on *de facto* vaba.

3.2. Konkurentsimeetmete hindamine – turuanalüüs

- (35) Käesolevas jaotises analüüsitakse, kas erandi tegemise teine tingimus on taotlusega hõlmatud tegevuse osas täidetud ning kas täidetud on turule vaba juurdepääsu nõue *de jure* ja *de facto*, ja kontrollitakse otsest konkurentsile avatust. Selleks määratakse kindlaks asjaomane toode ja geograafiline turg ning selle põhjal tehakse turuanalüüs.

3.2.1. Tooteturu määratlus

- (36) Komisjoni varasemate otsuste⁽¹⁾ põhjal loeti järgmised tooteturud asjaomasteks tooteturgudeks liidu konkurentsiõiguse kohaldamise eesmärgil lennuettevõtetele ja lennujaamadele: i) lennujaama infrastruktuuridega seotud teenuste pakkumine (kaasa arvatud lennuradade rajatiste, ruleerimisteede ja muude lennujaamaehitiste arendamine, hooldamine, kasutamine ja pakkumine ning nimetatud infrastruktuurides toimivate tegevuste koordineerimine ja kontroll); ii) lendude maapealse teeninduse pakkumine (või alltöövõtu korras hankimine); ning iii) seotud äriteenuste pakkumine (või alltöövõtu korras hankimine) (nt toit ja jook, reklaampindade müük)⁽²⁾.

⁽¹⁾ M.7398 – Mirael/Ferrovial/NDH1, põhjendus 19; M.786 – Birmingham International Airport, põhjendus 15; M.6732 – Ferrovial / Qatar Holding / CDPQ / Baker Street / BAA, põhjendus 21; M.5652 – GIP / Gatwick Airport, põhjendus 21; M.1035 – Hochtief / Aer Rianta / Düsseldorf Airport, põhjendus 11; M.2262 – Flughafen Berlin II, põhjendus 13; ja M.3823 – MAG / Ferrovial Aeropuertos / Exeter Airport, põhjendus 15.

⁽²⁾ Lennujaamade turvateenuseid ei loeta üldjuhul majandustegevuseks ning seega neile tavaliselt konkurentsieeskirjad ei kehti (nt komisjoni 2. mai 2005. aasta otsus juhtumis COMP/D3/38469, kus esitati kaebus seoses AIA SA-le ja Olympic Fiel Company SA-le makstavate tasudega).

- (37) Lennujaama infrastruktuuri teenused on jagatavad transpordi objekti järgi reisijateveoks ja kaubaveoga seotud teenusteks, kuna peale lennuradade vajab reisijate- ja kaubavedu erinevat infrastruktuuri.
- (38) Kaupa transporditakse tavaliselt lähte- ja sihtkohtadest „ette“ ja „edasi“. Lisaks on kaupa erinevalt reisijatest võimalik suunata suurema arvu vahepeatustega. Lisaks sellele on kaubatranspordi turud varasemate komisjoni otsuste ⁽¹⁾ kohaselt marsruudi kummagi otsa erinevatest nõudmistest tulenevalt loomupäraselt ühesuunalised.
- (39) Taotleja nõustub komisjoni väljakujunenud tava alusel loodud tooteturu määratlusega ning ehitab taotluse sellele vastavalt üles.
- (40) Võttes arvesse põhjendustes 36–39 analüüsitud tegureid, määratletakse selleks, et hinnata, kas direktiivi 2014/25/EL artiklis 34 sätestatud tingimused on täidetud, ning ilma et see piiraks konkurentsieeskirjade või muude liidu õigusvaldkondade kohaldamist, et asjaomane tooteturug on lennujaama infrastruktuuri tagamine kaubaveoks.

3.2.2. Geograafilise turu määratlemine ja konkurentsivõime hindamine

- (41) Käesolevas jaos vaadeldakse määratletud tooteturule vastava asjaomase geograafilise turu määratlust, loetletakse taotleja argumentid ning esitatakse komisjoni tähelepanekud ja järeldused. Seejärel hinnatakse konkurentsivõime.
- (42) Taotleja sõnul ⁽²⁾ võib kauba täpse turudefinitsiooni jätta käesoleva taotluse eesmärgil avatuks. Peale selle väidab taotleja, et geograafiline turg on üleeuroopaline.
- (43) Kui komisjon leidis varasemates otsustes, ⁽³⁾ et kaubalendude Euroopa-siseste marsruutide asjaomast turgu võib defineerida üleeuroopalisena ning see peaks hõlmama alternatiivseid transpordiviise, täpsemalt maantee- ja raudteetransporti, siis tuleb meenutada, et käesoleva otsuse puhul ei ole tooteturuks kaubalennud, vaid lennujaama kaubaveo infrastruktuuri tagamine.
- (44) Direktiivi 2014/25/EL artiklis 34 sätestatud tingimuste hindamise eesmärgil ja ilma, et see piiraks konkurentsivõime ega liidu õiguse ühtegi muud valdkonda, leiab komisjon, et asjaomase kaubaturu täpse geograafilise ulatuse võib jätta lahtiseks, sest taotleja turuosa oleks ka kõige kitsama võimaliku määratluse raames ikkagi väike.
- (45) Vastavalt taotleja esitatud andmetele ⁽⁴⁾ ja eeldusel, et asjaomane geograafiline turg on üleeuroopaline, oli VIE turuosa ⁽⁵⁾ kaubaveos [...] % 2010. aastal, [...] % 2011. aastal ja [...] % 2012. aastal, samas kui muude lennujaamade turuosad püsisid kogu kolme aasta jooksul alla 1 %. Konservatiivsema hinnangu järgi hõlmab geograafilise turu mõiste vaid Lufthansa sõmlennujaamu. Sellisel juhul oli VIE turuosa [...] % 2010. aastal, [...] % 2011. aastal ja [...] % 2012. aastal, samas kui muude Austria lennujaamade turuosad püsisid kogu kolme aasta jooksul alla 1 %. Seetõttu tuleb neid tegureid pidada käesolevas tegevusvaldkonnas turu konkurentsile otsese avatuse märgiks.

⁽¹⁾ M.5141 – KLM/Martinair, põhjendus 38; M.5440 – Lufthansa / Austrian Airlines, põhjendus 31.

⁽²⁾ Taotleja 4. septembri kiri, lk 19.

⁽³⁾ Juhtumid M.3280 – Air France / KLM, punkt 36, 11. veebruar 2004; M.5440 – Lufthansa / Austrian Airlines, punkt 29, 28. august 2009; M.5747 – Iberia / British Airways, punkt 41, 8. september 2010.

⁽⁴⁾ Taotluse lisa 7.

⁽⁵⁾ Turuosa arvutamisel ei võetud arvesse kõiki Euroopa lennujaamu, vaid väiksemat arvu lennujaamu, mille puhul on konkurentsivõime avaldamine VIE-le kõige tõenäolisem. Need lennujaamad on Amsterdami Schipoli lennujaam (AMS); Charles de Gaulle'i lennujaam (CDG); Düsseldorf'i lennujaam (DUS); Fiumicino lennujaam (FCO); Frankfurdi lennujaam (FRA); Müncheni lennujaam (MUC); Milano Malpensa lennujaam (MXP); Salzburgi lennujaam (SZG); Berliini Tegeli lennujaam (TXL) ja Zürich'i lennujaam (ZRH).

- (46) Käesoleva otsuse eesmärgil ja ilma konkurentsioigust piiramata tuleks põhjenduses 45 loetletud tegureid pidada kõnealuse tegevusala konkurentsile avatuse märgiks Austrias. Kuna direktiivi 2014/25/EL artikli 34 tingimused on täidetud, tuleks seetõttu sätestada, et direktiivi 2014/25/EL ei kohaldata lepingute suhtes, mille eesmärk on võimaldada kõnealust tegevust Austrias.

4. JÄRELDUSED

- (47) Võttes arvesse põhjendustes 1–46 käsitletud tegureid, tuleks direktiivi 2014/25/EL artikli 34 kohast konkurentsile otsese avatuse tingimust pidada Austria puhul täidetuks lennujaama kaubaveo infrastruktuuri tagamise osas.
- (48) Kuna turule piiramatu juurdepääsu tingimust peetakse täidetuks, ei tuleks direktiivi 2014/25/EL kohaldada hankijate sõlmitud lepingute suhtes, mille eesmärk on võimaldada Austrias nimetatud teenuste osutamist, ega ideekonkursside korraldamise suhtes kõnealuseks tegevuseks kõnealuses riigis.
- (49) Käesolev otsus lähtub 2015. aasta jaanuarist 2016. aasta novembrini kehtinud õiguslikust ja tegelikust olukorrast, nagu seda on kirjeldatud taotleja esitatud teabes ja Austria ametiasutuste poolt. Otsuse võib läbi vaadata, kui õigusliku või tegeliku olukorra olulise muutuse tõttu ei ole direktiivi 2014/25/EL artikli 34 kohaldamise tingimused enam täidetud.
- (50) Kuna lennuettevõtjatele lennujaama infrastruktuuri tagamise mõne teenuse (näiteks lennujaama reisijateveo infrastruktuur, maapealne teenindus, lennundusvälised teenused) suhtes kohaldatakse jätkuvalt direktiivi 2014/25/EL, tuletatakse meelde, et mitut tegevust hõlmavaid hankelepinguid tuleks käsitleda vastavalt kõnealuse direktiivi artiklile 6. See tähendab, et kui hankija osaleb nn segahankes, see tähendab hankemenetluses, mis hõlmab nii tegevusi, mis on direktiivi 2014/25/EL kohaldamisest vabastatud, kui ka tegevusi, mis ei ole sellest vabastatud, tuleb arvesse võtta seda, millise tegevuse jaoks leping on peamiselt mõeldud. Sellise segahanke puhul, mille peamiseks eesmärgiks on toetada direktiivi kohaldamisest vabastamata teenuseid, kohaldatakse direktiivi 2014/25/EL sätteid. Kui seda, millise tegevuse jaoks leping on peamiselt ette nähtud, on objektiivselt võimatu kindlaks määrata, sõlmitakse leping kooskõlas direktiivi 2014/25/EL ⁽¹⁾ artikli 6 lõikes 3 sätestatud eeskirjadega.
- (51) Tuletatakse meelde, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/23/EL ⁽²⁾ artikliga 16 nähakse ette erand nimetatud direktiivi kohaldamisest hankija väljastatud kontsessioonide puhul, kui liikmesriigis, kus kontsessiooni täidetakse, on kontsessiooniga hõlmatud tegevus otse avatud konkurentsile vastavalt direktiivi 2014/25/EL artiklile 34. Kuna järeldati, et lennuettevõtjatele lennujaama infrastruktuuri kaubaveoks tagamise tegevus on konkurentsile avatud, vabastatakse nende tegevuste täitmise võimaldamiseks sõlmitud kontsessioonilepingud Austria Vabariigis direktiivi 2014/23/EL kohaldamisalast.
- (52) Käesoleva otsusega ette nähtud meetmed on kooskõlas riigihangete nõuandekomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Direktiivi 2014/25/EL ei kohaldata hankijate sõlmitavate lepingute suhtes, mis on mõeldud võimaldamaks lennujaama infrastruktuuri tagamist kaubaveoks Austrias.

⁽¹⁾ Sama lõpptulemus tuleneks ka direktiivi 2004/17/EÜ artikli 9 kohaldamisest.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1).

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Austria Vabariigile.

Brüssel, 24. jaanuar 2017

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Elżbieta BIENKOWSKA
