II

(Teatised)

EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE, ORGANITE JA ASUTUSTE TEATISED

EUROOPA KOMISJON

KOMISJONI TEATIS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 tõlgendamise suunised – avaliku teenindamise kohustused

(2017/C 194/01)

Sisukord

		Lk
1.	Sissejuhatus	2
2.	Vajadus suuniste järele	3
2.1.	Õigusraamistik	3
2.2.	Eeskirjade selgitamise vajadus	3
3.	Avaliku teenindamise kohustuse kehtestamine	4
3.1.	Üldpõhimõtted	4
3.2.	Kõlblikud teenused ja lennuliinid	5
3.2.1.	Teenuste liik	5
3.2.2.	Lennuliinide liigid	5
3.2.3.	Lennuliini olulisus	6
3.2.4.	Lennuliinide liitmine	7
3.2.5.	Seos teenindusaegade määrusega	7
3.3.	Kohustuste vajalikkus ja piisavus	8
3.3.1.	Proportsionaalsus majandusliku ja sotsiaalse arengu vajadustega	8
3.3.2.	Alternatiivsete transpordiliikide ebapiisavus	8
3.3.3.	Kehtivad lennuhinnad ja -tingimused	8
3.3.4.	Olemasoleva lennutranspordi pakkumise kogumõju	9
3.4.	Kohustuste liik	9
3.5.	Jätkuvuskohustused	10
3.6.	Avaliku teenindamise kohustuste kehtestamise tagajärjed	10
4.	Avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisel järgitavad menetlused	11
4.1.	Teadaannete avaldamine Euroopa Liidu Teatajas	12
5.	Avaliku teenindamise kohustuste korrapärase ümberhindamise vajadus	12
6.	Ainuõigusliku teenuseosutamise kontsessioonid	13
6.1.	Avaliku pakkumismenetluse korraldamise kohustus	13
6.2.	Pakkumuse esitamise kõlblikkus	14
6.3.	Valikukriteeriumid	14
6.4.	Lennuliinil tegutsemiseks ainuõiguse andmise tagajärjed	14
6.5.	Avaliku teenindamise kohustuste ja ainuõiguse uuesti läbivaatamine iga kontsessiooniperioodi lõpus	15

6.6. Erijuhtum: pakkumismenetluse objektiks olevate lennuliinide rühmitamine 15
7. Avaliku pakkumismenetluse puhul järgitavad menetlused 16
8. Hüvitis ja seos riigiabi eeskirjadega 17
8.1. Hüvitise võimalus ja summa 17
8.2. Seos riigiabi eeskirjadega 17
8.2.1. Riigi toetused avaliku teenindamise kohustuste kulude hüvitamiseks 18
8.2.2. Altmarki kriteeriumid 18
9. Kiirmenetlus 19
10. Avaliku teenindamise kohustuse pakkumismenetlus ja seos hankelepingute sõlmimise eeskirjadega 20
11. Komisjoni uurimis- ja otsustamisvolitused 21
I LISA. Konkurentsi peadirektoraadi ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi väljatöötatud küsimustik avaliku teenindamise kohustusest komisjonile teatamiseks 22
II LISA. Väljavõte avaliku teenindamise kohustusi käsitlevatest sätetest määruses (EÜ) nr 1008/2008 25

1. **SISSEJUHATUS**

1. Avaliku teenindamise kohustuste ülesanne kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta [1] (edaspidi „määrus (EÜ) nr 1008/2008“ või „määrus“) on kehtestada jätkuvuse, regulaarsuse, hinnakujunduse või minimaalse veomahu kindlaksmääratud standardid, et tagada juurdepääs eraldatud või arenevatele piirkondadele, kui liikmesriik leiab, et piirkondliku arengu poliitika eesmärke ei saavutata nõuetekohaselt, kui lastakse toimida üksnes turujõududel, sest turg ise ei taga neis piirkondades vastuvõetaval tasemel lennuteenuseid. Seega on avaliku teenindamise kohustused erand ELis lennuteenuste osutamise vabaduse üldpõhimõttest, mis on tagatud määruse artikli 15 lõike 1 kohaselt.

2. Komisjon tegi oma teatises „Euroopa lennundusstrateegia“ [2] kindlaks ELi kodanike ja ettevõtjate erinevad vajadused, näiteks juurdepääs kvaliteetsetele lennutransporditeenustele, ning leidis, et kui turg ise ei paku teatavatesse Euroopa piirkondadesse piisavalt lennuvõimalusi, võivad liikmesriigid kaaluda asjaomasesse piirkonda ja sealt tagasi suunduvate lendude teenindamiseks avaliku teenindamise kohustuste rakendamist, st tagada vajaduse korral ühenduvus. Avaliku teenindamise kohustustel võib olla ühenduvuse puhul märkimisväärne positiivne roll, samal ajal kui mõned uuringud näitavad, et ühenduvus on ELi piirkondade jaoks väga oluline: 10 % ühenduvuse kasv, mida nende uuringute käigus mõõdetakse, stimuleerib SKPd (elaniku kohta) täiendavalt 0,5 % ulatuses, SKP kasvumäära 1 % ulatuses ning toob kaasa üldise tööviljakuse kasvu [3]. Ühenduvus on vajalik, et tagada majanduskasv, töökohad ja sotsiaalne sidusus.

3. Praegu on määruse (EÜ) nr 1008/2008 alusel ELis loodud 179 avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvat lennuliini, mis asuvad kõik kolmeteistkümnes liikmesriigis (Eesti, Hispaania, Horvaatia, Iirimaa, Itaalia, Kreeka, Küpros, Portugal, Prantsusmaa, Rootsi, Soome, Tšehhi Vabariik ja Ühendkuningriik) [4]. Kõige rohkem (40) on neid Prantsusmaal, kus nad teenindavad aastas ligikaudu 5,7 miljonit reisijat, mis tähendab, et iga viies riigisisene reisija reisib avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluval lennuliinil. Iirimaal on avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvate lennuliinide osakaal riigisiseses liikluses ligikaudu 70 %. Avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvad lennuliinid on peamiselt riigisisesed lennuliinid ning üksnes seitse lennuliini ühendab kahes eri liikmesriigis asuvat lennujaama. 136 lennuliini subsideerivad avaliku sektori asutused ning igal aastal nende käitamiseks kulutatud toetuste summa on hinnangute kohaselt – tuginedes komisjonile kättesaadavale teabele – vähemalt 300 miljonit eurot.

[1] ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.
[2] COM(2015) 598 *final*, 7.12.2015.
[3] „Economic Impact of European Airports – A Critical Catalyst to Economic Growth“, InterVISTAS, 2015; „Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy“, PwC, 2013; „Aviation Economic Benefits – Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry“, IATA, 2007.
[4] Ka mõned teised liikmesriigid on üles näidanud huvi avaliku teenindamise kohustuse kehtestamise vastu. Näiteks Saksamaal on olnud varem kolm avaliku teenindamise kohustust. Ungari on olnud valmis kehtestama avaliku teenindamise kohustust, aga lennuettevõtja teatas vahetult enne seda oma kavatsusest alustada asjaomasel lennuliinil tegevust. Sloveenia on esitanud komisjonile avaliku teenindamise kohustustega seotud küsimusi. Lätil ja Maltal on esindajad avaliku teenindamise kohustuste huvirühmas CIRCABC (riiklike haldusasutuste, ettevõtjate ja kodanike suhtlus- ja teabekeskus; huvirühmale võivad juurdepääsu tagada asjaomased riigi ametiasutused). Link veebilehele: https://circabc.europa.eu.

4. Määruse (EÜ) nr 1008/2008 toimivuskontrolli käigus, mille komisjon viis läbi aastatel 2011–2013, leiti, et selles sätestatud avaliku teenindamise kohustusi käsitlevad eeskirjad on eesmärgipärased, st sobivad ühenduvuse tagamiseks, kui turg seda ei paku. Sidusrühmad ja liikmesriigid andsid koostöö edendamiseks riigi ametiasutuste ja komisjoni vahel ning kooskõla tagamiseks ELi riigiabieeskirjade ja määruses sätestatud avaliku teenindamise kohustuse eeskirjade vahel soovitusi, sealhulgas võimaluse korral suuniste andmist ([5]).

5. Nende soovituste järgimiseks astuti praktilisi samme. Komisjon lõi avaliku teenindamise kohustuse kontaktisikute ajakohastatud võrgustiku ja korraldas määruse (EÜ) nr 1008/2008 alusel ka turulepääsu käsitleva komitee ([6]) koosolekuid, kus komisjoni talitused esitlesid kokkuvõtlikult avaliku teenindamise kohustusi ja liikmesriigid vahetasid oma praktilisi kogemusi. Koostati lihtne küsimustik, mis võimaldas liikmesriikide ametiasutustel hõlpsalt esitada oma avaliku teenindamise kohustuste kehtestamise kavatsusi, ning need ametiasutused kasutavad seda praegu korrapäraselt. Komisjoni talitused hoiatavad liikmesriike ette, kui nad märkavad probleeme. Uus andmebaas võimaldab komisjoni talitustel saada konsolideeritud andmeid kogu Euroopa avaliku teenindamise kohustuste kohta.

2. VAJADUS SUUNISTE JÄRELE

2.1. Õigusraamistik

6. Avaliku teenindamise kohustuste tingimused ja nõuded on sätestatud määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklites 16–18 (vt väljavõte käesolevate suuniste II lisas). Artiklis 16 on sätestatud avaliku teenindamise kohustuste üldpõhimõtted. See sisaldab avaliku teenindamise kohustuse kehtestamise kriteeriume ja jätkuvusnõudeid, hindamiskriteeriume liikmesriikide jaoks, eeskirju, mis käsitlevad avaldamiskorda ja tegevuse alustamist avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvatel lennuliinidel, tingimusi ja menetlust lennuliinile juurdepääsu piiramiseks ning hädaolukorras kohaldatavat menetlust. Artiklis 17 on sätestatud avaliku pakkumismenetluse läbiviimine. See sisaldab eeskirju, mis käsitlevad pakkumiskutse sisu ja järgnevat lepingut, avaldamiskorda ja pakkujatele esitatavat teavet, pakkumuste valikukriteeriume, hüvitamist ning pakkumismenetluse lõpus komisjonile esitatavat teavet. Artikkel 18 sisaldab eeskirju, mis käsitlevad eelnevate artiklite alusel läbi viidud kontrollimiste ja tehtud otsuste hindamist ja läbivaatamist.

2.2. Eeskirjade selgitamise vajadus

7. Määrusega (EÜ) nr 1008/2008 kehtestatud ELi õigusraamistik tagab avaliku teenindamise kohustuste kehtestamise korra avatuse, läbipaistvuse ning sellest teavitamise. Avaliku teenindamise kohustuse eeskirjade õige kohaldamise jälgimine on oluline, et ära hoida süsteemi võimalikku kuritarvitamist tingituna ebaproportsionaalsetest konkurentsipiirangutest seoses taotletavate sotsiaalsete ja majanduslike eesmärkidega. Komisjoni eesmärk on anda nõu ja käsitleda võimalikult paljusid võimalikke probleeme juba enne avaliku teenindamise kohustust käsitleva teadaande avaldamist.

8. Seoses sellega peetakse kasulikuks laiemalt tutvustada varem koostatud hinnanguid ning üksikjuhtumeid, mis on siiani tavaliselt teada üksnes asjaomasele liikmesriigile ja komisjonile.

9. Teine põhjus nende suuniste vastuvõtmiseks on see, et praeguseni puudub Euroopa Kohtu kohtupraktika seoses määruse (EÜ) nr 1008/2008 alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustustega.

10. Nõuandekomitee 2015. aasta septembri koosolekul, kus liikmesriikide ekspertidega arutleti selle üle, kuidas kohaldada õiguskate, mis käsitlevad ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu ühendusesisestele lennuliinidele, ([7]) nimetasid komisjoni talitused võimalust anda avaliku teenindamise kohustuste kohta suuniseid. Liikmesriigid avaldasid selle mõtte üle heameelt ja nõustusid, et sellised suunised võiksid tagada ELi lennuettevõtjate, liikmesriikide ning piirkondlike ameti- ja haldusasutuste jaoks läbipaistvuse, järjepidevuse ja selguse. See seisukoht oli kooskõlas arvamustega, mida avaldati liikmesriikide ja kohalike ametiasutuste vahelise eelneva kahepoolse teabevahetuse ajal. Seepärast võttis komisjon oma lennundusstrateegiat käsitlevas teatises kohustuse avaldada suunised, milles selgitatakse määruses (EÜ) nr 1008/2008 sätestatud avaliku teenindamise kohustusi reguleerivate eeskirjade ja menetluste tõlgendamist ja kohaldamist komisjoni talituste poolt. Käesolevad suunised tulenevad sellest kohustusest. Suuniste ettevalmistamise käigus korraldati 2016. aasta suvel mitteametlik suunatud konsulteerimine, et koguda kokku peamiste sidusrühmade seisukohad.

([5]) Komisjoni talituste töödokument SWD(2013) 208 *final*, 6.6.2013, punkt 5.1.1.3. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm

([6]) Nõuandekomitee ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu ühendusesisestele lennuliinidele käsitlevate õigusaktide kohaldamiseks.

([7]) http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3118

11. Suuniste eesmärk on selgitada, kuidas komisjon tõlgendab määruses kasutatud kriteeriume, ning kirjeldada kohaldatavaid menetlusi, mida tuleb järgida. Lisaks antakse kogu tekstis vastused kõige sagedamini esitatavatele küsimustele, millele määrus ei anna selget vastust. On selge, et mõned liikmesriigid on eeskirjade ja nende kohaldamisega lähedalt tuttavad, teistel liikmesriikidel seevastu on avaliku teenindamise kohustuse eeskirjade kohaldamisel väga vähe kogemusi või need puuduvad hoopis. Eeskirjade ja nende kohaldamise selgitamine peaks kohaldatavate eeskirjade järgimist lihtsustama, eriti nende jaoks, kes kasutavad avaliku teenindamise kohustusi esimest korda.

12. Peale kogemuste, mida komisjon on saanud määruses sätestatud avaliku teenindamise kohustusi käsitlevate eeskirjade kohaldamisel, võetakse nendes suunistes arvesse ka ELi õiguses (eelkõige ELi toimimise lepingu artiklites 107–109) ([8]) ette nähtud riigiabi eeskirju. Samal ajal kui eelkõige liikmesriigid esitavad komisjonile peaaegu iga päev mitmesuguseid üldisi küsimusi avaliku teenindamise kohustuste kohta, on ametlike kaebuste arv – mille on kõik esitanud lennuettevõtjad ja lennujaamad – olnud väga väike. Suuniste eesmärk on käsitleda küsimusi, mida liikmesriikide ametiasutused, lennuettevõtjad ja lennujaamad on kõige sagedamini esitanud. Nende eesmärk ei ole kõiki sätteid ammendavalt hõlmata.

13. Suunised sisaldavad viiteid, mis on enamiku juhtumite puhul asjakohased, samas tuleks rõhutada, et iga juhtumit tuleks hinnata eraldi, võttes arvesse kõiki konkreetseid asjaolusid.

14. Igal juhul ei ole käesolevate suuniste eesmärk tekitada uusi õiguslikke kohustusi ning need ei piira tõlgendust, mille Euroopa Kohus võib edaspidi seoses avaliku teenindamise kohustustega välja pakkuda.

3. AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUSE KEHTESTAMINE

3.1. Üldpõhimõtted

15. Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 16 lõigete 1 ja 4 kohaselt peavad liikmesriigid teavitama komisjoni oma kavatsusest kehtestada avaliku teenindamise kohustusi. Teadaannete avaldamine ei taga õiguskindlust asjaomase tulemuse kohta; selle eesmärk on teavitada turgu liikmesriigi kavatsustest seoses uue avaliku teenindamise kohustusega ([9]). Komisjoni talitused on avaliku teenindamise kohustusest teavitamiseks ja selle kirjeldamiseks välja töötanud küsimustiku, mis muu hulgas hõlmab ka kõige olulisemaid küsimusi nii määruse (EÜ) nr 1008/2008 kui ka riigiabi eeskirjade alusel, mis moodustavad iga avaliku teenindamise kohustuse hindamise lahutamatu, ent sõltumatu osa (vt I lisa) ([10]). Ehkki komisjon ei tee ametlikku otsust avaliku teenindamise kohustuse kui sellise kohta, on siiski väga oluline kindlaks teha kõik kitsaskohad, mis võidakse avastada enne avaliku teenindamise kohustuse kehtestamist või muutmist ning mis võivad tulevikus probleeme tekitada. Komisjon soovitab liikmesriikidel võtta oma talitustega ühendust kohe, kui nad hakkavad kaaluma uue avaliku teenindamise kohustuse kehtestamist või olemasoleva avaliku teenindamise kohustuse muutmist. Sellega tagatakse, et komisjoni talitused on plaanidest teadlikud ja saavad pakkuda abi alates algusest ning muuta seega kogu protsess sujuvamaks.

16. Avaliku teenindamise kohustuste oluline omadus lennutranspordisektoris on see, et selgelt eristatakse avaliku teenindamise kohustuse korda, millega kehtestatakse tingimused asjaomasel lennuliinil teenuse osutamiseks, ning lepingut, mis annab lennuettevõtjale ainuõiguse (hüvitisega või ilma). Avaliku teenindamise kohustuse kehtestamine lennutranspordisektoris ei taga tingimata ja automaatselt asjaomasele liikmesriigile õigust anda juurdepääs lennuliinile üksnes ühele lennuettevõtjale või maksta hüvitist avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest (nn piiratud avaliku teenindamise kohustus). Kui lennuettevõtja näitab valmisolekut teenindada lennuliini ilma ainuõiguse ja hüvitiseta, peab lennuliinile pääsema juurde iga lennuettevõtja, kes täidab avaliku teenindamise kohustuse tingimusi (nn avatud avaliku teenindamise kohustus).

([8]) Samas kohaldatakse avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvate lennuliinide suhtes endiselt nii sisulisi kui ka menetluslikke riigiabi eeskirju. Määruse kohane avaliku teenindamise kohustuse menetlus ei asenda riigiabi menetlust.

([9]) Komisjon võib liikmesriigi taotluse korral või omal algatusel (nt pärast kaebuse esitamist) lisateavet küsida mis tahes ajal enne või pärast teadaande avaldamist.

([10]) Nagu küsimustikus näidatud, kohaldatakse avaliku teenindamise kohustuste eest makstavahüvitise suhtes kõiki riigiabi teadaandeid käsitlevaid eeskirju. Olenevalt olukorrast tuleks riigiabi teadeanne avaldada siis, kui hüvitise summa on teada, st riigiabi andmise otsuses ja/või lepingus kindlaks määratud. Liikmesriikidel on ka võimalus avaliku teenindamise kohustuse hüvitisest komisjonile ette teatada. Etteteatamine on kasulik mitteametlik etapp enne teadaande avaldamist ning selle käigus saavad komisjoni talitused anda liikmesriigile mitteametlikku tagasisidet ja suuniseid. Liikmesriik küsib komisjonilt eelnevaid suuniseid, kui ta peab seda vajalikuks.

17. Määruse alusel võib avaliku teenindamise kohustusi kasutada eelkõige selleks, et tagada juurdepääs kaugetele ja eraldatud piirkondadele või teatavatel tingimustel, kui turujõud üksi ei võimalda lennutransporditeenuste minimaalset osutamist kooskõlas teatavate standarditega.

18. Avaliku teenindamise kohustused on erand lennuteenuste osutamise vabaduse üldpõhimõttest, ([11]) avaliku teenindamise kohustuste suhtes kehtivad ranged nõuded ja piirangud. Avaliku teenindamise kohustused peaksid järgima läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtteid: eelkõige ei või need põhjustada diskrimineerimist lennuettevõtja päritolu või identiteedi alusel ega minna kaugemale, kui poliitiliste eesmärkide saavutamiseks vajalik ([12]).

3.2. **Kõlblikud teenused ja lennuliinid**

3.2.1. *Teenuste liik*

19. Avaliku teenindamise kohustusi võib kehtestada üksnes regulaarlendude puhul ([13]). Mitteregulaarlende avaliku teenindamise kohustused ei mõjuta. Kui lennuettevõtja pakub lennuliinil kohtade müüki ([14]) kooskõlas selle lennuliini suhtes kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse nõuetega, käsitletakse seda lennuteenust samuti regulaarlennuna ([15]).

3.2.2. *Lennuliinide liigid*

20. Määrusega (EÜ) nr 1008/2008 lubatakse kehtestada avaliku teenindamise kohustused kaht liiki lennuliinide puhul ([16]).

a) Lennuliinid lennujaama, mis teenindab ääreala või arengupiirkonda

Ääreala on tavaliselt kauge piirkond või piirkond, millele liikmesriigi pealinnast ja teistest suurematest linnadest on raskejuurde pääseda. Kaugust ja eraldatust tuleks hinnata liikmesriigi territooriumi ning riigi haldus-, äri-, haridus- ja meditsiinikeskuste suhtes, aga ka teiste selliste liikmesriikide territooriumi ja asjaomaste keskuste suhtes, millega tal on ühine piir. Arengupiirkond on piirkond, mis on majanduslikult maha jäänud, ([17]) mõõdetuna näiteks SKPga elaniku kohta või tööpuuduse määraga.

b) Väheste lendudega lennuliinid mis tahes lennujaama

Määruses ei ole kindlaks määratud kvantifitseeritud kriteeriumit, mille järgi hinnata, kas tegu on väheste lendudega lennuliiniga, arvestades mitmesuguseid olukordi, mis võivad eri liikmesriikides valitseda. Võttes arvesse komisjoni kogemusiarvukate avaliku teenindamise kohustuse juhtumitega, võib ilmselt öelda, et lennuliini, mis teenindab üle 100 000 reisija aastas, ei saa tavaliselt käsitada väheste lendudega lennuliinina määruse tähenduses ([18]).

21. Määruses (EÜ) nr 1008/2008 ei ole sätestatud, et avaliku teenindamise kohustusi võib kehtestada üksnes ühes ja samas liikmesriigis asuvate lennuliinide suhtes. Neid võib väga hästi kohaldada mis tahes ELi-sisese lennuliini suhtes, mis vastab määruses sätestatud tingimustele. Avaliku teenindamise kohustuste alla kuuluvad lennuliinid kolmandatesse riikidesse ei ole määrusega hõlmatud, sest selle kohaldamisala piirdub ELi-siseste lennuteenustega ([19]).

([11]) Nagu on kindlaks määratud määruse nr 1008/2008 artiklis 15.
([12]) Vt määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 1.
([13]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 1.
([14]) Artikli 2 punkt 15: „„kohtade müük“ – ainult kohtade otsemüük ilma lisateenusteta (nagu majutamine) avalikkusele lennuettevõtja või tema volitatud esindajate või tellimuslennu korraldaja kaudu“.
([15]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 7.
([16]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 1.
([17]) Näiteks vähem arenenud piirkonnad ELi regionaalpoliitika mõistes (kus SKP elaniku kohta on alla 75 % ELi keskmisest) vastaksid tavaliselt sellele tingimusele. Kuna olukord võib ühe liikmesriigi piires märkimisväärselt erineda, saaks arengupiirkonnana kvalifitseerimisel lähtuda ka võrdluse asjaomase liikmesriigi SKPga või tööpuuduse tasemega.
([18]) See ei tähenda siiski, et mis tahes lennuliin, mis teenindab alla 100 000 reisijat aastas, on tingimata väheste lendudega lennuliin. Mida suurem on reisijate arv konkreetsel lennuliinil, seda keerulisem on üldiselt väita, et see lennuliin on avaliku teenindamise kohustuse jaoks kõlblik, st et ilma avaliku teenindamise kohustuseta ei peaks ükski lennuettevõtja kinni artikli 16 lõikes 1 osutatud teatavatest standarditest, lähtudes üksnes oma kaubandushuvidest.
([19]) Vt eelkõige määruse nr 1008/2008 artikli 1 lõige 1 ja artikli 15 lõige 1. Samas ei takista määrus põhimõtteliselt liikmesriike sõlmimast samalaadseid kokkuleppeid kolmandate riikidega, tuginedes kahe- või mitmepoolsetele kokkulepetele ja pidades eelkõige silmas kohaldatavat ELi konkurentsiõigust. Näiteks üks liikmesriik on sõlminud kolmandate riikidega vastastikuse mõistmise memorandumid, et võimaldada lende kahe territooriumi vahel tingimustel, mis sarnanevad ELis avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvate lennuliinide suhtes kohaldatavate tingimustega. Pakkumismenetlus viidi läbi kooskõlas liidu sätetega, mis käsitlevad avalikke pakkumismenetlusi.

22. Määruse artikli 16 lõikest 1 tuleneb, et avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluv lennuliin tuleb alati kindaks määrata ühest lennujaamast teise suunduva liinina, viitamata kahele linnale või piirkonnale. Avaliku teenindamise kohustusega seotud lennujaama valik peab olema nõuetekohaselt põhjendatud. Edasine ühenduvus – st sihtkohad ja sagedused, mida sihtlinna lennujaamad pakuvad – on selle hindamise üks elemente, mis aga ei saa olla ainus põhjendus, miks asjaomast lennujaama eelistatakse teistele lennujaamadele. Teine võimalus on see, et kui avaliku sektori asutus leiab, et mitu sihtlennujaama vastaksid võrdselt ühe piirkonna vajadustele, võib ta kehtestada avaliku teenindamise kohustuse selle piirkonna lennujaamast mitmesse kõnealusesse sihtlennujaama, kehtestades seega avaliku teenindamise kohustuse mitme eraldi lennuliini suhtes. Kui lennuettevõtja alustab tegevust ühel sellisel lennuliinil või kui lennuettevõtja valitakse ühe lennuliini jaoks kõiki neid lennuliine hõlmava avaliku pakkumismenetlusega, tuleb teised avaliku teenindamise kohustused seega kehtetuks tunnistada, et turg ei oleks asjatult suletud ([20]). Ehkki sellist korraldust ei ole artikli 16 lõikes 1 sõnaselgelt käsitletud, ei ole sätte tingimused sellega vastuolus, samuti on see kooskõlas sätte eesmärkidega. Selleks et ära hoida ebavõrdset kohtlemist ja konkurentsi moonutamist, on siiski oluline, et ametiasutuse kavatsused oleksid algusest peale läbipaistvad, eelkõige määruse artikli 16 lõikes 4 osutatud teavitamise kaudu.

23. Avaliku teenindamise kohustuse kindlaksmääramine lennuliinidel, mis suunduvad ühest piirkonnast mitmesse üht ja sama linna teenindavasse lennujaama või sealt tagasi, oleks üldiselt liikuvuse ja territoriaalse ühtekuuluvuse tagamise eesmärkidega ebaproportsionaalne. Meede välistaks juhuvedusid tegevad lennuettevõtjad, sest nad ei saaks lennata sellest piirkonnast mitte ühessegi sihtlinna lennujaama, ning tooks kaasa turu lõpliku sulgemise uutele lennuettevõtjatele konkureerivatel lennuliinidel. Seega peaksid muud lennujaamad, kes lisaks valitud lennujaamale sama linna teenindavad, jääma avaliku teenindamise kohustustest põhimõtteliselt mõjutamata.

24. Avaliku teenindamise kohustusi võib üldiselt kohaldada ühe või mitme vahemaandumisega lennuliinide suhtes ([21]). Samas tuleb avaliku teenindamise kohustuse vajaduste piisavust hinnata iga lennusegmendi puhul eraldi. Avaliku teenindamise kohustust ei tohiks kohaldada lennusegmentide suhtes, mis ei vasta asjakohastele nõuetele. Näiteks kui lennuliinile A–C kehtestatakse avaliku teenindamise kohustus koos vahemaandumisega B-s, tuleks nii lennuliini A–C, A–B kui ka B–C kõlblikkust hinnata eraldi. Kui näiteks segment B–C ei vastaks iseenesest avaliku teenindamise kohustuse nõuetele, ei tohiks avaliku teenindamise kohustusi kohaldada lennuettevõtjate suhtes, kes selles segmendis reisijaid ja/või lasti veavad. Mis tahes kohustused lennuliinil A–C ei tohiks takistada lennuteenuste vaba osutamist segmendis B–C.

3.2.3. *Lennuliini olulisus*

25. Avaliku teenindamise kohustusi võib kehtestada üksnes lennuliinidele, mida „*peetakse oluliseks selle lennujaama poolt teenindatava piirkonna sotsiaalsele ja majanduslikule arengule*“ ([22]). See on vajalik tingimus iga eespool nimetatud liiki lennuliini puhul ning hindamisel tuleb alati arvesse võtta juhtumiga seotud konkreetseid asjaolusid. Liikmesriikidel on teatav kaalutlusõigus lennuliini olulisuse määramisel. Samas tuleb seda kaalutlusõigust kasutada, tuginedes ühenduvuse vajadusi mõjutavatele objektiivsetele teguritele kooskõlas määrusega ja ELi õigusega üldisemalt.

26. Olulisust näitab selgelt asjaolu, et tegu on piirkonna jaoks vältimatult vajaliku lennuliiniga, näiteks väikesaare või kauge piirkonna puhul. Samas võib väikeseid ja keskmise suurusega linnu ning olulisi majandus- või halduskeskusi ühendavaid lennuteenuseid samuti käsitada teatavatel asjaoludel kõnealuste piirkondade majandusliku ja sotsiaalse arengu jaoks olulisena. Näiteks on kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse kord lennuliinile, mis ühendab saareriigist liikmesriigi pealinna Brüsseliga, s.o linnaga, kus asuvad eri ELi institutsioonide ja asutuste kontorid.

27. Samas kehtestatakse määruse artikli 16 lõikega 1 liikmesriikide kaalutlusõigusele piirangud. Näiteks võib avaliku teenindamise kohustusi kehtestada selleks, et kõrvaldada piirkondade või linnade majandusliku ja sotsiaalse arengu takistused, kuid neid ei saa kehtestada otse või kaudselt selleks, et edendada või toetada teatavat lennuettevõtjat või arendada teatavat lennujaama.

([20]) See tähendab, et konkurendid saavad pakkuda lennuteenuseid teistel lennuliinidel. Kui konkureerivad lennuteenused vastavad avaliku teenindamise kohustuse nõuetele, tuleks avaliku teenindamise kohustus kehtetuks tunnistada. Kui konkureerivad lennuteenused vastavad nendele nõuetele üksnes osaliselt, tuleks neid nõudeid kohandada. Näiteks Ühendkuningriik kehtestas 2014. aastal avaliku teenindamise kohustused kuuele lennuliinile (Dundeest kuude Londoni lennujaama). Pakkumismenetluse võitis Dundeest Londoni Stanstedi lennujaama suunduv lennuliin ning ülejäänud viis avaliku teenindamise kohustust tunnistati seega kehtetuks.

([21]) Vahemaandumiste võimalus tuleks ära märkida avaliku teenindamise kohustuses ja tehnilistes kirjeldustes.

([22]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 1. Lennujaam tähendab siin lennujaama, mis teenindab ääreala või arengupiirkonda liikmesriigi territooriumil.

3.2.4. *Lennuliinide liitmine*

28. Liikmesriigid ei või muuta juurdepääsu ühele asjaomasele lennuliinile sõltuvaks teiste lennuliinide teenindamisest. Selline liitmine ei ole määrusega (EÜ) nr 1008/2008 ([23]) kooskõlas. Määruse artikli 16 lõigetes 1–3 sätestatud kõlblikkuse ja piisavuse kriteeriumid viitavad lennuliinile, mida ei saa võrdsustada liidetud lennuliinidega. Seega tuleks iga kriteeriumi hinnata iga eri lennuliini puhul eraldi. Liidetud lennuliinide ühe lennuliinina käsitamist võidakse pidada lennuliinidele juurdepääsu ülemääraseks piiranguks, sest tõenäoliselt on üksnes piirkondlikud lennuettevõtjad valmis osutama teenuseid kõikidel neil lennuliinidel.

29. Seda liinide liitmise keeldu avaliku teenindamise kohustuse kehtestamise etapis ei tohiks segi ajada võimalusega korraldada pakkumismenetlus juurdepääsuõiguse andmiseks mitmele lennuliinile, nagu on sätestatud määruse artikli 16 lõikes 10. Seda võimalust on põhjalikumalt selgitatud käesolevate suuniste punktis 6.6; seda kohaldatakse üksnes nende lennuliinide suhtes, mille puhul ükski lennuettevõtja ei ole alustanud ega alustamas regulaarlennuteenuseid kooskõlas avaliku teenindamise kohustusega.

3.2.5. *Seos teenindusaegade määrusega*

30. Määrusega (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta ([24]) on lubatud avaliku teenindamise kohustuste puhul reserveerida teenindusaegu. Määruse artikli 9 lõikes 1 on sätestatud, et liikmesriik võib „lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas reserveerida selle lennuliini jaoks kavandatud tegevuse jaoks vajalikud teenindusajad. Kui asjaomasel lennuliinil reserveeritud teenindusaegu ei kasutada, antakse […] need teiste lennuettevõtjate käsutusse, kes on huvitatud kooskõlas avaliku teenindamise kohustusega sel lennuliinil tegutsemisest. Kui mitte ükski lennuettevõtja ei ole huvitatud lennuliinil tegutsemisest ja asjaomane liikmesriik ei kuuluta [määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 16 lõike 10 alusel] välja pakkumismenetlust, reserveeritakse need teenindusajad mõne teise lennuliini jaoks, mille suhtes kohaldatakse avaliku teenindamise kohustusi, või lisatakse teenindusaegade ühisvarule.“ Need kohustused hakkavad kehtima hiljemalt määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 16 lõikes 11 osutatud hetkel, millega loetakse avaliku teenindamise kohustus lõppenuks, kui sellise kohustusega hõlmatud lennuliinil ei ole 12 kuu jooksul regulaarlende tehtud. Sel juhul tuleb samale lennuliinile uue teenindusaja reserveerimiseks kehtestada uus avaliku teenindamise kohustus.

31. Määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 9 lõikes 2 on täpsustatud, et avaliku teenindamise kohustuse pakkumismenetlust tuleks kohaldada, „kui rohkem kui üks [ELi] lennuettevõtja on huvitatud lennuliini teenindamisest ning ei ole saanud teenindusaega koordinaatorilt taotletud aegadele eelnenud või järgnenud tunni jooksul.“

32. Määruse (EÜ) nr 1008/2008 sätted, mis käsitlevad avaliku teenindamise kohustusi, ei mõjuta pädevuse jaotumist liikmesriikide vahel määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 9 kohaldamisel ([25]).

33. See teenindusaegade reserveerimine ei piira määruse (EMÜ) nr 95/93 alusel antud seniseid õiguseid. Seepärast on võimalik valida üksnes määruse (EMÜ) nr 95/93 artikliga 10 kehtestatud jaotamata teenindusaegade ühisvarust, mis hõlmab kõnealuse määruse artikli 9 lõike 1 alusel ühisvarusse tagasi kantud teenindusaegu.

34. Tuleb rõhutada, et teenindusaegu võib reserveerida üksnes avaliku teenindamise kohustuse tarbeks. See küsimus on eriti asjakohane vahemaandumiste korral. Näiteks lennuliinil A–B–C, mille puhul B ja C on teenindusaegade poolest ülekoormatud lennujaamad, saaks teenindusajad reserveerida B ja C vaheliste lendude jaoks üksnes siis, kui see segment ise on avaliku teenindamise kohustuse objekt. Eelkõige ei õigusta punktide A ja C vahelist lennuliini käsitlev avaliku teenindamise kohustus (mis puudutab transporti nende kahe punkti vahel) iseenesest teenindusaegade reserveerimist punktis B.

35. Seepärast tuleks selliste avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvate lennuliinide puhul, mis hõlmavad teenindusaja reserveerimist, silmas pidada järgmist:

1) võimaluse korral vältida vahemaandumisi ülekoormatud lennujaamades;

2) hoiduda õhusõiduki vahetamisest vahemaandumiste ajal, välja arvatud juhul, kui ka teine segment (B–C) kvalifitseerub avaliku teenindamise kohustusena, mille puhul tuleb kasutada teatavat (muud) õhusõidukitüüpi.. Vastasel korral saaks teenindusaegu reserveerida suurte õhusõidukite jaoks, mis teenindavad suuremas mahus liiklust, kui on avaliku teenindamise kohustusega põhjendatud.

([23]) Seega ei ole määrusega nr 1008/2008 kooskõlas selliste nn avaliku teenindamise sõlmlennujaamade loomine, kus avaliku teenindamise kohustusega on hõlmatud kas kõik asjaomasest lennujaamast väljapoole suunduvad lennuliinid, või enamik sellistest lennuliinidest.

([24]) Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

([25]) See tähendab kahe liikmesriigi vahelise avaliku teenindamise kohustuse korral saab liikmesriik reserveerida teenindusaegu üksnes oma territooriumil ja mitte teise liikmesriigi territooriumil.

3.3. **Kohustuste vajalikkus ja piisavus**

36. Kavandatava avaliku teenindamise kohustuse vajalikkus ja piisavus tuleb kindlaks määrata nelja kriteeriumi ([26]) alusel, mida on käsitletud järgmistes alapunktides. Ehkki komisjonil ei ole volitusi nõuda liikmesriigilt konkreetse avaliku teenindamise kohustuse kehtestamist mis tahes lennuliinil, hindab ta kriteeriume, mille alusel (kavandatav) avaliku teenindamise kohustus kehtestatakse, et kontrollida, kas avaliku teenindamise kohustus on kehtestatud kooskõlas määrusega. Vajaduse korral võtavad komisjoni talitused asjaomase liikmesriigiga ühendust ja nõuavad selgitusi. Kogemus näitab, et avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvad lennuliinid saartele võivad olla enamikel juhtudel vajalikud ja põhjendatud, kui puudub piisav nõudlus turistidelt, et aasta ringi toetada ärilist lennutransporti. Sellised lennuliinid on olemas näiteks Eestis, Iirimaal, Itaalias, Kreekas, Portugalis ja Ühendkuningriigis. Hõredamalt asustatud liikmesriikides, nagu Rootsi ja Soome, võivad lennuliinid samuti olla avaliku teenindamise kohustuste kehtestamiseks üldiselt kõlblikud, kui piirkondadevahelised vahemaad on väga pikad ja muud transpordivõimalused puuduvad.

3.3.1. *Proportsionaalsus majandusliku ja sotsiaalse arengu vajadustega* ([27])

37. See kriteerium väljendab otse üldist proportsionaalsuse põhimõtet. Sellel on tihe seos artikli 16 lõike 1 sätetega, mille kohaselt võib avaliku teenindamise kohustused kehtestada üksnes lennuliinidele, mis on lennujaama teenindatava piirkonna sotsiaalse ja majandusliku arengu jaoks olulised ([28]). Artikli 16 lõike 3 punktist a tuleneb, et kohustused peaksid iseenesest olema asjaomase piirkonna majandusarengu vajadustega proportsionaalsed. Avaliku teenindamise kohustustega ei saa kehtestada lennuteenuste pakkumise piiranguid, mis on rangemad kui kõnealuste vajaduste rahuldamiseks vajalik.

3.3.2. *Alternatiivsete transpordiliikide ebapiisavus* ([29])

38. Avaliku teenindamise kohustused tuleks kehtestada üksnes niivõrd, kuivõrd muud transpordiliigid ei suuda asjaomase piirkonna transpordivajadusi rahuldada. Arvesse tuleks võtta eelkõige rongi-, parvlaeva- ja bussiettevõtjate pakutavaid teenuseid. Teenuste piisavust tuleks hinnata eelkõige seoses nende sageduse, sõiduaegade, väljumisaegade ja võimalike ühendustega teiste oluliste sihtkohtadega, eriti pikamaareiside ([30]) puhul. Uurida tuleks ka era(auto)transpordi võimalusi, võttes eelkõige arvesse maanteeveo sõiduaegu.

39. Eelkõige tuleks arvesse võtta rongiteenuseid, mis teenindavad kavandatavat lennuliini lühema ajaga kui kolm tundi ([31]). See viitab nii kiir- kui ka muudele rongiteenustele. Kui neid rongiteenuseid osutatakse asjaomase piirkonna liikuvusvajaduste rahuldamiseks piisava sagedusega, ei peaks lennuteenustele avaliku teenindamise kohustusi põhimõtteliselt kehtestama. Samas võib selliseid avaliku teenindamise kohustusi erandkorras kaaluda, eelkõige juhul kui rongiteenused ei taga piisavaid ühendusi keskmise pikkusega ja pikamaalennuteenustega (nt ebapiisav ühendus asjaomase piirkonna raudteejaama ning keskmise pikkusega ja pikamaalennuteenuseid pakkuva lennujaama vahel, või pikamaasihtkohtadega ühenduse tagamiseks vajalike alternatiivsete reisivõimaluste (sealhulgas ümberistumisega lennud) puudumine). Iga juhtumit tuleb eraldi hinnata.

3.3.3. *Kehtivad lennuhinnad ja -tingimused* ([32])

40. Avaliku teenindamise kohustuste vajalikkust ja piisavust, nagu on nõutud määrusega, tuleks hinnata ka seoses lennupiletihindade ja kasutajatele esitatud tingimustega. Avaliku teenindamise kohustused võivad hõlmata maksimumtariife, kui seda peetakse vajalikuks, sest vastasel korral oleksid tariifid asjaomase piirkonna majanduslikke vajadusi arvestades ülemäärased. Teatavatel juhtudel võidakse ette näha avaliku teenindamise kohustus, mis piirdub maksimumhinna kehtestamisega. Hindade järsk tõus ja reisijate arvu vähenemine lühikese aja jooksul võib olenevalt asjaoludest viidata sellele, et hinnalagi on vajalik.

([26]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 3.
([27]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõike 3 punkt a.
([28]) Mõiste „lennujaam“ tähistab siin lennujaama, mis teenindab ääreala või arengupiirkonda liikmesriigi territooriumil.
([29]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõike 3 punkt b.
([30]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91) artikli 6 lõikes 1 on kehtestatud järgmised lennu pikkuse kategooriad: kuni 1 500 kilomeetri pikkused, 1 500–3 500 kilomeetri pikkused ja muud (üle 3 500 kilomeetri pikkused) lennud. Neid vahemaid kasutatakse sageli lühilendude, keskmise pikkusega lendude ja pikamaalendude määratlemiseks.
([31]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõike 3 punkt b.
([32]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõike 3 punkt c.

3.3.4. *Olemasoleva lennutranspordi pakkumise kogumõju* ([33])

41. Avaliku teenindamise kohustuse vajadus sõltub lõppkokkuvõttes kõigi lennuliini teenindavate või teenindada kavatsevate lennuettevõtjate kogumõjust. Kui olemasolev lennuteenuste pakkumine juba rahuldab asjaomase piirkonna liikuvusvajadused, siis ei esine turutõrget, mis tuleks kõrvaldada, ning avaliku teenindamise kohustus ei ole vajalik. Komisjon on seisukohal, et reisijate transporti käsitlevat avaliku teenindamise kohustust ei saaks üldiselt pidada põhjendatuks lennuliinidel, kus on kriitiline arv reisijaid (kogemuste põhjal algab see kriitiline arv tavaliselt 100 000 reisijast aastas) ning kus tegutseb aasta ringi mitu lennuettevõtjat. Üldpõhimõte on see, et kui lennuettevõtjad asjaomasel lennuliinil juba tegutsevad, tuleks kohustuste mõju eriti hoolikalt hinnata: ülemäärased kohustused (nt hinna ülempiiride, sõiduplaanide või lennusageduse kehtestamine) võivad avaldada vastupidist mõju ja lennuteenuste pakkumist vähendada. Tuleks märkida, et avaliku teenindamise kohustuse võib kehtestada ka üksnes selleks, et tagada kauba ja posti transport. Iga juhtumi korral tuleb hinnata, kuidas eespool esitatud tegurid toimivad ja kuidas need vajaduse korral koos toimivad.

42. Olemasoleva lennuliikluse pakkumise hindamisel tuleks arvesse võtta ka kaudseid lennuteenuseid ja lähedal asuvaid muid lennujaamu. Avaliku teenindamise kohustuste kehtestamine teatavasse lennujaama suunduval lennuliinil, kui on juba olemas mõistliku ümberistumisajaga (st üks tund või vähem) kaudne ühendus või kui on kättesaadavad piisavad teenused lähedalasuvasse lennujaama jõudmiseks (nt sama linna või piirkonda teenindavad lennujaamad, sealhulgas naaberliikmesriigis asuvad lennujaamad), nõuab eriti selget põhjendamist. Siinkohal võib rolli mängida see, kuidas riigisisene ja rahvusvaheline liiklus nende lennujaamade vahel jaguneb. Kui teine lennujaam asub kaugemal kui 100 km ja/või ühistranspordiga sõitmiseks kulub rohkem kui üks tund, on üldiselt mõistlik tõstatada küsimus, kas kaht lennujaama saab käsitada alternatiivsete lennujaamadena. Samas tuleb see analüüs alati läbi viia iga juhtumi puhul eraldi, võttes arvesse konkreetseid asjaolusid. Üldiselt on avaliku teenindamise kohustus suurema tõenäosusega põhjendatud juhtudel, kui puuduvad olemasolevad teenused, et jõuda teistesse asjaomase lennujaama vahetus läheduses asuvatesse lennujaamadesse.

3.4. **Kohustuste liik**

43. Avaliku teenindamise kohustuse eesmärk on tagada jätkuvuse, regulaarsuse, hinnakujunduse või minimaalse veomahu kindlaksmääratud standardite järgimine ([34]).

44. Teatavatel tingimustel võib lennuteenuse jätkuvuse tagada jätkuvuskohustuste ([35]) kehtestamisega (vt täpsemalt punkt 3.5).

45. Regulaarsuse ja veomahu kohustused hõlmavad peamiselt minimaalse veomahu kindlaksmääramist kas pakutavate kohtade või asjaomasel ajavahemikul pakutavate minimaalsete lennusageduste järgi. Need kohustused võivad erineda olenevalt väljumisajast, nädalapäevast, hooajast jne. Näiteks enamikul juhtudel peetakse normaalseks sageduseks üht kuni kaht lendu päevas, aga on olemas ka avaliku teenindamise kohustused, mis nõuavad üksnes üht lendu nädalas. Liikmesriikidel on nende elementide üle otsustamisel teatav kaalutlusõigus, aga kohustused peavad olema mittediskrimineerivad ja proportsionaalsed ning vastama artikli 16 lõikes 3 kehtestatud vajalikkuse ja piisavuse nõuetele (vrd punkt 3.3).

46. Samuti võib olla võimalik kehtestada kasutatava õhusõiduki kohta nõudeid, aga need peaksid olema objektiivselt põhjendatud ja vastama proportsionaalsuse põhimõttele, st vältida tuleks tarbetute piirangute kehtestamist, mistõttu nõuded olema nii üldised, kui antud olukorras võimalik (näiteks turbopropeller- või reaktiivmootorid olenevalt lennu vahemaast, õhusõiduki võime teatavatel tingimustel maanduda jne). Eelkõige ei tohiks need nõuded tekitada olukorda, kus teatavad lennuettevõtjad jäetakse *de facto* meelevaldselt asjaomastel lennuliinidel teenuste osutamisest välja. Selles mõttes tuleks õhusõiduki kohtade miinimumarvu nõue kehtestada üksnes erandjuhtudel ning see peaks olema nõuetekohaselt põhjendatud lennuliini käitamisega seotud asjaolude ja taotletavate liikuvuseesmärkide seisukohalt ([36]).

47. Avaliku teenindamise kohustuste kehtestamine tähendab miinimumnõuete kindlaksmääramist. Maksimaalset kohtade arvu võib kaaluda üksnes juhul, kui see on põhjendatud mõne sellise lennujaama tegevuspiirangutega, mida avaliku teenindamise kohustus hõlmab. Tingimus, et vähemalt osa meeskonnaliikmeid oskab asjaomase liikmesriigi keelt, on tavaliselt vastuvõetav.

([33]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõike 3 punkt d.
([34]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 1.
([35]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 2.
([36]) Minimaalse päevase veomahu võib saavutada ka nii, et väiksem õhusõiduk teeb rohkem lende.

48. Samuti on võimalik nõuda, et avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluval lennuliinil tegutsemiseks kasutatakse olenevalt konkreetsetest asjaoludest teatavat liiki õhusõidukit – lennukit või kopterit. Võimalik on kehtestada õhusõiduki liiki käsitlevad erinõuded (mootori tüüp, maksimaalne stardimass, maandumissüsteemide seadmed), kui see on lennutegevusega seotud põhjustel objektiivselt põhjendatud (näiteks nõue kasutada helikopterit, kui puudub stardirada). Peale selle peavad kõik need nõuded olema mittediskrimineerivad.

49. Kui rääkida hinnakujundusest, siis võivad kohustused hõlmata peamiselt maksimumhindade või tariifitabelite kehtestamist osade või kõikide pakutavate teenuste jaoks. Nendes tabelites võivad olla kindlaks määratud tariifikategooriad või soodushinnad teatavate reisijakategooriate (nt kohalikud elanikud ja õpilased) puhul. Kohalike elanike puhul peab selline sooduskohtlemine olema objektiivselt põhjendatud vajadusega võimaldada sellel isikutekategoorial osaleda oma liikmesriigi kultuuri-, majandus- ja sotsiaalses elus. Muid hindadega seotud kohustusi on võimalik kehtestada juhul, kui need on samuti mittediskrimineerivad ja proportsionaalsed ning vastavad punktis 3.3 osutatud nõuetele ([37]).

50. Mõnikord on avaliku teenindamise kohustusega nõutud, et reisija makstav maksimumhind hõlmab söögikorda või üht pagasiühikut. Selle nõude põhjendatust ja proportsionaalsust tuleb hinnata iga juhtumi puhul eraldi, aga põhimõtteliselt ei ole sellised tingimused avaliku teenindamise kohustuse vajalikud osad. Erandit võib aktsepteerida keskmise pikkusega ja pikamaalendude puhul, st üle kolme tunni kestvate lendude puhul. Sellistel juhtudel on üldiselt põhjendatud, et maksimumhind hõlmab söögikorda, aga ka pagasivedu, kuna selliste lendude puhul viibitakse sihtkohas tavaliselt kauem. Samas tuleb märkida, et kui (maksimum)hind ei hõlma sellisel juhul pagasiühikut, võib selle kehtestada madalamal tasemel ning siis tuleb lisada säte, mis võimaldab lennuettevõtjal selle eest lisatasu nõuda.

3.5. **Jätkuvuskohustused**

51. Avaliku teenindamise kohustusega võidakse lennuettevõtjatelt nõuda, et nad garanteeriksid oma tegevuse asjaomasel lennuliinil teatava aja jooksul. See on asjakohasem avatud (st mitteainuõiguslike) avaliku teenindamise kohustuste puhul, sest piiratud avaliku teenindamise kohustuste korral kehtib ainuõiguslikkuse (ja võimaliku rahalise hüvitise) eest tavaliselt seda laadi lepinguline kohustus. Sellised jätkuvuse kohustused võib kehtestada üksnes juhul, kui muud transpordiliigid ei saa tagada katkematu teenuse osutamist vähemalt kaks korda päevas ([38]). See tähendab teenust, mis on kättesaadav aasta ringi. Jätkuvuskohustused on võimalik kehtestada ühel kahest järgmisest viiesist.

52. Esiteks võidakse avaliku teenindamise kohustusega nõuda, et lennuliinil tegutsevad lennuettevõtjad teatavad teatava ajavahemiku jooksul ette„ kui nad kavatsevad teenuste osutamise peatada. Kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega ei tohiks etteteatamistähtaeg üldiselt ületada kuut kuud, mis on piisav aeg avaliku teenindamise kohustust käsitleva pakkumismenetluse rakendamiseks.

53. Teiseks, kui asjaomasel lennuliinil tegutsemisel ilmneb tuntav hooajalisus, võib olla kasulik tagada minimaalsete teenuste osutamine sellistel aastaaegadel, kui lennuteenuste pakkumine kaldub olema väga väike. Teatavatel lennuliinidel kalduvad lennuettevõtjad keskenduma suure nõudluse perioodi võimalikule veomahule ning vähendama veomahte märkimisväärselt muudel perioodidel, et suurendada teenuse kasumlikkust. See võib kaasa tuua olukorra, kus lennuteenuste pakkumine on ebastabiilne ning ei rahulda vähese nõudlusega perioodidel asjaomase piirkonna liikuvusvajadusi. Kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega ei tohiks ajavahemik, milleks jätkuvuskohustused kehtestatakse, olla tavaliselt pikem kui üks aasta ([39]).

54. Jätkuvuskohustuste raames kehtestatud tegevusperioode ei tohiks segi ajada nelja- või viieaastaste maksimumperioodidega, mille jooksul võib kohaldada piirangut, mille kohaselt juurdepääs lennuliinile antakse vaid ühele lennuettevõtjale ([40]).

3.6. **Avaliku teenindamise kohustuste kehtestamise tagajärjed**

55. Asjaomasel lennuliinil kehtestatud avaliku teenindamise kohustus on kohaldatav kõikide ELi lennuettevõtjate suhtes alates teadaande *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise kuupäevast või teates märgitud hilisemast kuupäevast ([41]). Asjaomane liikmesriik peab oma siseriiklikus õiguses määrama kindlaks, kuidas nõuetele mittevastavust karistatakse. Kõik selles kontekstis nimetatud ja kehtestatud karistused peavad vastama ELi õiguse kohaldatavatele põhimõtetele, see tähendab, et need peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

([37]) Näiteks soodushindade kehtestamine teatavas piirkonnas sündinud, aga sealt ära kolinud isikutele oleks ebaproportsionaalne.
([38]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 2.
([39]) Jätkuvuskohustuse võiks siduda karistusega, aga ka sel juhul tuleks järgida proportsionaalsuse põhimõtet ning liiga suur karistus võib tegevuse alustamisel takistuseks saada.
([40]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 9.
([41]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 6.

56. Avaliku teenindamise kohustus ei tohiks piirata lennuettevõtjate võimalust tagada veomahu ja sageduse poolest kõrgem teenindustase, kui avaliku teeninduse kohustusega on nõutud ([42]). Ehkki liikmesriikide ametiasutused võivad mõistagi jälgida avaliku teenindamise kohustuste korrektset täitmist ning kohaldatavatele õigusnormidele vastavust, ei tohiks nad sekkuda sellesse, kuidas turg avaliku teenindamise kohustusi täidab. Näiteks juhul, kui rohkem kui üks lennuettevõtja on huvitatud (avatud) avaliku teenindamise kohustuse lennuliinil tegutsemisest, ei tohiks liikmesriikide ametiasutused jaotada lennusagedusi või veomahte asjaomaste lennuettevõtjate vahel.

57. Kui avaliku teenindamise kohustus on kehtestatud, võivad kõik ELi lennuettevõtjad igal ajal alustada regulaarlennuteenuste osutamist kooskõlas avaliku teenindamise kohustuse ([43]) nõuetega, välja arvatud juhul, kui ühele lennuettevõtjale on antud ainuõigus (vt täpsemalt 6. peatükk).

58. Eristada võib kahte liiki kohustusi:

1) kohustused, mida nende sisust tulenevalt kohaldatakse iga lennuettevõtja suhtes eraldi. Need on näiteks kohustused, mis on seotud maksimumhindadega või tegevuse jätkuvusega. Seda laadi kohustusi peavad kõik lennuettevõtjad alati igaüks eraldi täitma;

2) kohustused, mis on seotud eesmärgiga, mille peavad saavutama mitu lennuettevõtjat ühiselt, ja mille puhul iga lennuettevõtja aitab kaasa kõnealuse (üld)eesmärgi saavutamisele lennuliinil. Sellega on tavaliselt tegu kohustuste puhul, mis hõlmavad miinimumsagedusi või kohtade järgi arvutatavaid veomahte. Komisjon on kinnitanud oma 23. aprilli 2007. aasta otsuses Sardiinia kohta ([44]) (par. 51) järgmist: „[…] lennuettevõtjad ei ole kohustatud eraldi tagama sageduse või veomahu taset, aga kõik lennuettevõtjad koos võivad tagada miinimumteenuse osutamise.“ Mõistagi kohaldatakse seda ilma, et see piiraks konkurentsiõiguse kohaldatavaid eeskirju (eelkõige ELi toimimise lepingu artiklid 101 ja 102). Olukord, kus avaliku teenindamise kohustuste täitmisel osaleb mitu lennuettevõtjat, nõuab tavaliselt kohustuste vastavat kohandamist (vt 5. peatükk).

59. Kuna määruse artikli 15 lõikega 4 lubatakse tegutseda koodijagamiskokkulepete alusel ning ei välistata avaliku teenindamise kohustusi, on need lepingud sel juhul põhimõtteliselt lubatavad. Nagu kõikidel muudel juhtudel, peab ka sel puhul järgima konkurentsieeskirju. Sama kehtib püsikliendiprogrammide puhul.

60. Kui ei ole teisiti kindlaks määratud ning ilma et see piiraks vajadust korrapärase ümberhindamise järele, mida on käsitletud 5. peatükis, ei pea avaliku teenindamise kohustusel olema ajapiirangut. Samas kui regulaarlende ei ole 12 kuulise ajavahemiku jooksul tehtud, loetakse asjaomane avaliku teenindamise kohustus lõppenuks ([45]).

4. **AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUSTE KEHTESTAMISEL JÄRGITAVAD MENETLUSED**

61. Enne avaliku teenindamise kohustuse kehtestamist peaksid liikmesriigid konsulteerima teiste asjaomaste liikmesriikidega (eelkõige juhul, kui avaliku teenindamise kohustuse alla kuulub teise liikmesriiki suunduv lennuliin või kui teises liikmesriigis on lennujaam, mis asub piirialal selle lennujaama lähedal, mis peaks kavakohaselt hakkama vastu võtma avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvaid lennuliine). Liikmesriik peaks teavitama komisjoni, ([46]) asjaomaseid lennujaamu ja asjaomasel lennuliinil hetkel tegutsevaid lennuettevõtjaid. Selleks peaks liikmesriik nendele isikutele edastama kavandatavat avaliku teenindamise kohustust käsitleva õigusakti eelnõu teksti ning jätma piisavalt aega võimalikeks vastusteks. Komisjoniga tuleks ühendust pidada liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi kaudu. Seda saab kõige tõhusamalt teha, saates e-kirja avaliku teenindamise kohustuste küsimuste jaoks loodud e-posti aadressile: MOVE-PSO@ec.europa.eu Kui piirkondlik või kohalik asutus kavatseb kehtestada avaliku teenindamise kohustuse, julgustab komisjon kaasama asjaomase liikmesriigi alalise esinduse või keskvalitsuse käesolevas dokumendis kirjeldatud teabevahetusprotsessi kooskõlas siseriikliku õiguse kohaldatavate nõuetega, et tagada piisav kooskõlastamine.

([42]) See ei piira sellise nõude kohaldamist, mille kohaselt mis tahes avaliku teenindamise kohustus peab olema vajalik määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõikes 1 sätestatud eesmärke silmas pidades. Ehkki osutatavate teenuste kõrgem tase võib mõnikord tekitada kahtlusi nende vajalikkuse suhtes, sõltub asjaomast küsimust käsitlev otsus iga juhtumiga seotud asjaoludest. Kui teenuse tase on võrreldes kehtestatud avaliku teenindamise kohustusega kõrgem üksnes lühemate ajavahemike jooksul või muul viisil ebakorrapärane, ei pruugi see olla otsustav tegur.

([43]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 8. See kehtib ilmselgelt ka nende lennuettevõtjate suhtes, kes olid lennuliini varem teenindanud.

([44]) K(2007) 1712 (lõplik), 23.4.2007. Otsus puudutab määrusele nr 1008/2008 eelnenud määruse nr 2408/92 alusel rakendatud kava.

([45]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 11.

([46]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 1.

62. Komisjoni talitused on valmis andma mitteametlikult nõu ning nendega oleks soovitav võtta ühendust avaliku teenindamise kohustuse ettevalmistuste väga varajases etapis. Arutelud võivad puudutada määruse tõlgendamist, menetlusi ja võimalikke lahendusi eriolukordades. Varajased kontaktid võimaldavad ka menetlust kiirendada, sest võimalike probleemidega on eelnevalt tegeletud. Mitteametlikud kontaktid võivad aidata ära hoida ka teatavate probleemidetekkimise hilisemas etapis, näiteks võimalikud kaebused huvitatud isikutelt.

4.1. **Teadaannete avaldamine *Euroopa Liidu Teatajas***

63. Kooskõlas määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 16 lõike 4 esimese lõiguga peab asjaomane liikmesriik, kes kavatseb avaliku teenindamise kohustuse kehtestada, edastama kehtestatava kohustuse kavandatava teksti komisjonile ([47]). Seejärel peab komisjon avaldama eespool nimetatud sätte teises lõigus osutatud teadaande. Tõhusa ja kiire käsitlemise huvides on soovitatav, et liikmesriigid koostavad asjaomase teadaande kavandi ja saadavad selle komisjonile (ükskõik missuguses ELi ametlikus keeles). See tuleks adresseerida e-posti teel eespool nimetatud spetsiaalsele e-posti aadressile ([48]) (elektrooniliselt, kasutades üht tavalistest töötlemissüsteemidest). Kavand peaks sisaldama määruse artikli 16 lõike 4 punktides a–c kirjeldatud teavet ([49]). Avaldamise eesmärk on teavitada kõiki huvitatud isikuid kõnealusest kavandatavast avaliku teenindamise kohustusest ning võimaldada neil saada lisateavet eelkõige täpsete tingimuste kohta. Komisjon on koostanud näidisvormid, mis on kättesaadavad CIRCABCi veebilehel, millele asjaomased riikide maksuhaldurid juurde pääsevad. Näidisvormi võib taotleda ka otse komisjonilt.

64. Täieliku läbipaistvuse tagamiseks avaldab liikuvuse ja transpordi peadirektoraat edastatud teadaanded oma veebilehel, ([50]) uudiskirjas ja spetsiaalses CIRCABCi uudisrühmas.

65. Lennuliinide puhul, kus lennuteenust kasutavate reisijate koguarv on eeldatavasti alla 10 000 reisija aastas, võimaldatakse määruse alusel liikmesriikidel valida, kas lasta avaldada komisjonil teadaanne *Euroopa Liidu Teatajas* või avaldada see ise oma ametlikus väljaandes ([51]). Tuleb märkida, et määruse artikli 16 lõikes 5 on sätestatud erand lõikest 4, mis käsitleb üksnes avaldamisnõudeid. Kõik muud artikli 16 kohased nõuded, eelkõige komisjoniga, teiste liikmesriikidega ning asjaomaste lennujaamade ja lennuettevõtjatega konsulteerimise ja nende teavitamise nõue kehtib ka selliste lennuliinide suhtes, millel on eeldatavasti alla 10 000 reisija aastas.

66. Avaliku teenindamise kohustuse jõustumise kuupäev ei tohi olla teadaande avaldamise kuupäevast varasem ([52]). Seda teadaannet ei tohiks kooskõlas artikli 16 lõikega 5 avaldada liikmesriigi ametlikus väljaandes varem kui *Euroopa Liidu Teatajas*, juhul kui liikmesriik soovib avaldada teated mõlemas väljaandes.

67. Selleks et teavitada turgu avaliku teenindamise kohustuste tingimuste kavandatavatest muudatustest, leiab komisjon, et sama korda tuleks kohaldada kehtivate avaliku teenindamise kohustuste muutmise suhtes, eelkõige samadel põhjustel nagu need, mis on asjakohased esialgse avaldamise korral, millele on viidatud otse artikli 16 lõigetes 4 ja 5. Läbipaistvuse huvides tähendab see, et kõik avaliku teenindamise kohustuses kehtestatud tingimuste muudatused tuleb ära märkida. Kui liikmesriik teeb järelduse, et avaliku teenindamise kohustus ei ole enam vajalik, võib ta lasta komisjonil avaldada *Euroopa Liidu Teatajas* teadaande avaliku teenindamise kohustuse kehtetuks tunnistamise kohta, et teavitada turgu sellest, et lennuliin muutub taas kohustusest vabaks. Teise võimalusena võib ta avaldada sellise teate liikmesriigiametlikus väljaandes juhul, kui avaliku teenindamise kohustuse teade avaldati üksnes seal.

5. **AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUSTE KORRAPÄRASE ÜMBERHINDAMISE VAJADUS**

68. Avaliku teenindamise kohustuste vajalikkust ja proportsionaalsust tuleks hinnata rohkem kui ühel korral (vt punkt 3.3). Avaliku teenindamise kohustusi tuleks korrapäraselt hinnata alati, kui üks asjakohastest hindamisteguritest,

([47]) Kõnealune tekst tuleks saata ka teistele asjaomastele liikmesriikidele ja lennujaamadele ning kõnealusel lennuliinil tegutsevatele lennuettevõtjatele.

([48]) Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat taotleb teadaande avaldamist komisjoni peasekretariaadi kaudu. Liikmesriigid ei tohiks võtta ühendust otse Euroopa Liidu Väljaannete Talitusega.

([49]) Teadaande kavand võib hõlmata mitmel lennuliinil kehtestatavaid avaliku teenindamise kohustusi.

([50]) http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/pso_en.htm

([51]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 5. Selliste lennuliinide puhul, millel on üle 10 000 reisija aastas, tuleb teadaanne avaldada vähemalt *Euroopa Liidu Teatajas*, kuid liikmesriigid võivad lisaks kasutada ka oma ametlikke väljaandeid, et juhtida pakkumismenetlusele võimalikult palju tähelepanu.

([52]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 6.

näiteks teenuseosutajate arv, oluliselt muutub. Avaliku teenindamise kohustused on vastus teatavale turutõrkele ja seega peaksid nad muutuma koos turuga. Ümberhindamine võib kaasa tuua asjaomase avaliku teenindamise kohustuse muutmise või isegi kehtetuks tunnistamise. Selleks et tagada kohustuste täitmine igal ajal avaliku teenindamise kohustuse lennuliinidel tegutsevate lennuettevõtjate poolt, on hea tava nende tegevus vähemalt kord aastas läbi vaadata.

69. Selle tagamiseks, et punkti 58 alapunktis 2 kirjeldatud olukordade kohaldamisest tulenevad olukorrad ei tooks kaasa lennuettevõtjate diskrimineerimist, tuleks iga kord, kui uus ettevõtja alustab või on alustamas lennuliinil tegutsemist, kohandada avaliku teenindamise kohustusega kehtestatud veomahtu ja sagedust iga lennuettevõtja puhul, et igal lennuliinil pakutav kogusagedus ja koguveomaht ei ületaks seda, mis on rangelt vajalik piisava teenuse osutamiseks.

6. AINUÕIGUSLIKU TEENUSEOSUTAMISE KONTSESSIOONID

70. Kooskõlas siseturu põhimõtetega püütakse määrusega (EÜ) nr 1008/2008 tagada, et avaliku teenindamise kohustuse raames esineb võimalikult suurkonkurents, ning iga erand sellest põhimõttest piirdub sellega, mis on vajalik põhjendatud ühenduvuse eesmärgi saavutamiseks. See kord peaks tagama ka riigi raha olulise kokkuhoiu liikmesriigi või asjaomase kohaliku/piirkondliku asutuse jaoks, tagades samal ajal siiski piisava ühenduvuse.

71. Konkreetselt on määruse artikli 16 lõikes 9 lubatud, et juurdepääs regulaarteenustele avaliku teenindamise kohustuse lennuliinil antakse üksnes ühele ELi lennuettevõtjale, kui see lennuettevõtja on alustanud või suudab tõendada, et ta kohe alustab kestlike regulaarlennuteenuste osutamist sellel lennuliinil. Seoses sellega peavad tõendid, et lennuettevõtja on alustamas kestlike teenuste osutamist kooskõlas avaliku teenindamise kohustusega, olema kindlad ja usaldusväärsed, mis tähendab, et lennuettevõtja peaks kohustuma osutama selliseid teenuseid teatava aja jooksul, mis on kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustuse tingimustes, selges ja piiratud ajaraamistikus, ning aktsepteerima, et tema suhtes võidakse kohaldada karistusi, kui ta ei täida seda kohustust. Avaliku teenindamise kohustuse korra piiramisel ühe lennuettevõtjaga võidakse maksta rahalist hüvitist, nagu määruses on kindlaks määratud ([53]).

6.1. Avaliku pakkumismenetluse korraldamise kohustus

72. Lennuliinil tegutsemise ainuõigust tuleks pakkuda avaliku pakkumismenetluse raames vastavalt määruses (EÜ) nr 1008/2008 sätestatud korrale. Pakkumismenetluse läbipaistvus tagatakse jällegi *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise teel ([54]).

73. Kui enne pakkumismenetlust või selle ajal hakkas lennuettevõtja osutama regulaarlennuteenuseid kooskõlas avaliku teenindamise kohustusega või kui ta tõendab, et ta hakkab seda liiki kestlikke teenuseid osutama ([55]) (kuid ainuõigust või hüvitist nõudmata), tuleb pakkumismenetlus tühistada ja lennuliinile juurdepääs peaks jääma konkurentsile avatuks ([56]). Lennuettevõtja täpne tähtaeg tegevuse alustamiseks või tegevuse alustamise kavatsuse tõendamiseks ei tohiks olla varasem kui valituks osutunud lennuettevõtjaga lepingu sõlmimise kuupäev. Selle lepingu sõlmimine toob pooltele kaasa konkreetsed vastastikused kohustused, mis moodustavad määruse artikli 16 lõike 9 tähenduses juurdepääsupiirangu. Samas võib liikmesriik selle tähtaja veelgi edasi lükata, näiteks kuni pakkumismenetluse käigus valitud lennuettevõtja tegevuse alustamiseni.

74. Kui pakkumine hõlmab lennuliini, millele juurdepääs on vastavalt artikli 16 lõikele 9 juba piiratud ühe lennuettevõtjaga, avaldatakse teadaanne vastavalt määruse artikli 17 lõikele 4 kuus kuud enne uue lepinguperioodi algust. Selle etteteatamise peamine eesmärk on anda lennuliinil hüvitiseta tegutsemisest huvitatud lennuettevõtjatele eesõigus kooskõlas artikli 16 lõike 9 kriteeriumidega; see on uus piirang ühele lennuettevõtjale, kes on valitud kooskõlas määruse artikli 16 lõigetega 9–12 ja artikliga 17 (vrd eelmine punkt).

([53]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 8. Vt lisaks 8. peatükk. Tegelikkuses on kõik piiratud avaliku teenindamise kohustused ELis toiminud siiani rahalise hüvitise eest.
([54]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 4.
([55]) Vrd määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 9.
([56]) Vrd ka punkt 71.

6.2. **Pakkumuse esitamise kõlblikkus**

75. Kooskõlas määruse artikli 16 lõikega 9 võivad üksnes ELi lennuettevõtjad või ELi õiguse alusel nendega sarnased lennuettevõtjad saada ainuõiguse tegutseda avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluval lennuliinil. Seega on kõnealune õigus lennuettevõtjatel, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud liikmesriigi või kolmanda riigi pädev asutus, mille suhtes kehtib määruses (EÜ) nr 1008/2008 kehtestatud kord (nt Norra, Island) ([57]). Edaspidi viidatakse sellistele lennuettevõtjatele lihtsuse huvides kui „lennuettevõtjatele“ või „ELi lennuettevõtjatele“.

76. Määrusega ei takistata lennuettevõtjate rühmal esitamast ühist pakkumust, aga oma pakkumusse peab ELi lennuettevõtja märkima lennuettevõtja(te) (konsortsiumi), mis hakkaks avaliku teenindamise kohustuse teenuseid osutama kooskõlas pakkumistingimustes kindlaks määratud tingimustega, nii et riigi ametiasutused saavad kontrollida, kas kõik asjaomased lennuettevõtjad täidavad ametlikke nõudeid. Ehkki alltöövõtt ei ole määruse kohaselt keelatud, võib põhimõtteliselt liikmesriik otsustada määrata kindlaks, kas ta lubab alltöövõttu või mitte ning missugustel tingimustel, juhul kui määrust ja ELi õigust on üldiselt järgitud. Igal juhul peab alltöövõtja olema samuti ELi lennuettevõtja.

77. Asjaomast avaliku teenindamise kohustust võib kasutada juhul, kui lennutegevusluba ja lennuettevõtja sertifikaat on selle avaliku teenindamise kohustuse nõuetega kooskõlas. Eelkõige ei saa nn B-loaga lennuettevõtja, kellele on osutatud määruse artikli 5 lõikes 3, käitada muud õhusõidukit kui selle loaga (ning talle antud lennuettevõtja sertifikaadiga) hõlmatud liiki õhusõidukit. Neid nõudeid kohaldatakse avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvaid teenuseid osutava(te) lennuettevõtja(te) suhtes

6.3. **Valikukriteeriumid**

78. Valik pakkumiste seast tehakse võimalikult kiiresti, võttes arvesse teeninduse piisavust, sealhulgas tarbijatele pakutavaid hindu ja tingimusi ning asjaomase liikmesriigi/asjaomaste liikmesriikide nõutava võimaliku hüvitise suurust ([58]). Liikmesriigid võivad põhimõtteliselt vabalt kindlaks määrata valiku tegemisel (lepingu sõlmimisel) kasutatud kriteeriumide osakaalu, määrates näiteks hüvitise taseme osakaaluks 70 % ja kvaliteedi osakaaluks 30 % ([59]). Komisjoni arvates ei keela tavaliselt miski neil kehtestada kogu makstava hüvitise summa ülempiiri. Samas on eriti oluline, et kõik need kriteeriumid määratakse pakkumisdokumentides eelnevalt kindlaks selgelt, objektiivselt ja läbipaistvalt.

6.4. **Lennuliinil tegutsemiseks ainuõiguse andmise tagajärjed**

79. Ainuõiguse kehtivuse ajal ei saa asjaomasel lennuliinil tegutseda ükski muu lennuettevõtja kui pakkumismenetluse teel valitud lennuettevõtja. Lennuliinil tegutsemise ainuõigust ei või anda kauemaks kui neli aastat; samas võib kõnealuse ajavahemiku pikkuseks olla kuni viis aastat, kui avaliku teenindamise kohustus on kehtestatud lennuliinile, mis lendab äärepoolseimat piirkonda teenindavasse lennujaama, nagu praegu on osutatud ELi toimimise lepingu artiklis 349 ja artikli 355 lõikes 1 ([60]). Kui esialgne leping sõlmitakse lühemaks ajaks kui määruses (EÜ) nr 1008/2008 kehtestatud maksimumperiood (st neli või viis aastat), ([61]) võib lepingut pikendada kuni kohaldatava maksimumini, tingimusel et seda võimalust on pakkumisdokumentides ja lepingus selgelt ja läbipaistvalt nimetatud. Kui leping sõlmitakse kohe alguses maksimumperioodiks, tuleb korraldada uus pakkumismenetlus, kui liikmesriik leiab, et seda õigustavad tingimused veel kehtivad, sest kooskõlas määruse artikli 16 lõikega 9 on vaja olukord üle vaadata. Kui pakkumine hõlmab lennuliini, millele juurdepääs on vastavalt määruse artikli 16 lõikele 9 juba piiratud ühe lennuettevõtjaga, avaldatakse pakkumiskutse kooskõlas määruse artikli 17 lõikega 4 vähemalt kuus kuud enne uue kontsessiooni algust, et hinnata piiratud juurdepääsu jätkuvat vajalikkust. Nimetatud maksimumperioodide pikendamine ei ole võimalik, sest tuleb teha korraline läbivaatamine ning see sulgeks turu uutele sisenejatele ülemääraselt pikaks ajaks.

([57]) Vt määruse nr 1008/2008 artikli 2 lõige 11.

([58]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 7.

([59]) Arvesse võetud kvaliteeditahud võiksid hõlmata avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluva tegevuse käigus saadud kogemusi; õhusõiduki hoolduse ja tugiteenuste korda; sõiduplaanide sobivust ja ühepäevase reisi korral sihtkohas viibimise kestust; pakutavaid ühistegevusevõimalusi; keskmisi pakutavaid piletihindasid; müügioperatsiooni ja reklaami; teenuste edendamist ja lennuettevõtja finantsseisundi kindlust. Näiteks lennuliini turundamine võib olla väga oluline, et tagada lennuliini esialgne edukus ja pikaajaline elujõulisus ja töötada välja lennuliin, mille lõppeesmärk on subsiidiume vähendada ja need lõppkokkuvõttes kaotada.

([60]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 9 – asjaomased piirkonnad on Guadeloupe, Prantsuse Guajaana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Assoorid, Madeira ja Kanaari saared.

([61]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 9.

80. Proportsionaalsuse nõue tähendab seda, et ainuõiguse puhul tuleks piirduda avaliku teenindamise kohustustega alla kuuluvate teenustega. Näiteks kui avaliku teenindamise kohustus on seotud üksnes talvehooajaga, peaks juurdepääs lennuliinile olema suvehooajal vaba. Avaliku teenindamise kohustuses ja pakkumuse esitamise ettepanekus tuleks selgelt märkida, milliste ajavahemike ja teenuste suhtes neid kohaldatakse. See teave on tõepoolest väga oluline, et lennuettevõtjad vastaksid pakkumiskutsele, sest ainuõiguse ulatusel on tavaliselt märkimisväärne mõju nende pakutavate teenuste tingimustele.

81. Ühe lennuettevõtjaga piirdumine ei tohiks takistada seda lennuettevõtjat sõlmimast koodijagamiskokkuleppeid teiste lennuettevõtjatega, järgides vastavuse ja konkurentsieeskirju. Nagu eespool märgitud, ([62]) laieneb määruse artikli 15 lõikes 4 sätestatud luba tegutseda koodijagamiskokkulepete alusel ka avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvatele lennuliinidele ning määrus ei sisalda ka erandit, kui juurdepääs sellele lennuliinile on piiratud määruse artikli 16 lõigete 9 jj alusel.

82. Kui pakkumisdokumentides ei ole teisiti märgitud, ei takista miski selles määruses ELi lennuettevõtjat kasutamast ainuõigust sõlmida kas mõne või kõikide lennuteenuste jaoks teise ELi lennuettevõtjaga alltöövõtuleping. Ent lepingu täitmise kohustus jääb pakkumismenetluse teel valitud lennuettevõtjale.

83. Artikli 16 lõige 9 on erand sama artikli lõikes 8 sätestatud põhimõttele, et lennuettevõtja võib igal ajal hakata osutama avaliku teenindamise kohustuses kindlaks määratud teenuseid. Kui ainuõigus on antud lõplikult ühele lennuettevõtjale kooskõlas riigi õigusnormidega ja pakkumistingimustega, siis seda põhimõtet rohkem ei kohaldata.

6.5. **Avaliku teenindamise kohustuste ja ainuõiguse uuesti läbivaatamine iga kontsessiooniperioodi lõpus**

84. Nagu eespool kirjeldatud, peaks liikmesriigid korrapäraselt hindama avaliku teenindamise kohustuse vajalikkust ja piisavust. Eelkõige vaadatakse piiratud (ainuõiguslike) avaliku teenindamise kohustuste korral olukord kontsessiooniperioodi lõpus läbi ([63]) ning enne uue kontsessiooni algust hinnatakse jätkuvat vajadust piiratud juurdepääsu järele ([64]). Üldiselt on eesmärk hinnata kuue kuu jooksul enne uue kontsessiooni algust, kas asjaolud, mille alusel eelmine pakkumus esitati, on muutunud. Hindamisel võetakse tavapäraselt arvesse viimase kontsessiooniperioodi kogemusi, eriti seoses täheldatud nõudlusega, ning seda, kas lennuteenuseid saaks piisavalt osutada ilma ainuõiguseta ja/või muutunud või vähem piirava avaliku teenindamise kohustusega või isegi ilma selleta.

85. Kuuekuuline periood ei ole maksimumaeg, mille jooksul komisjon lubab kavandatava avaliku teenindamise kohustuse ellu viia. Määrusega ei ole sellist lubamist ette nähtud ning sellel perioodil on muu eesmärk. Seda on eelkõige vaja, et võimaldada teistel lennuettevõtjatel esitada ettepanekuid avaliku teenindamise kohustuse lennuliinil tegutsemiseks ilma ainuõiguse või hüvitiseta, millisel juhul see võib tõendada, et enam ei esine vajadust piiratud juurdepääsu järele. Kui nii ei juhtu, võib see tähendada, et piiratud juurdepääsu on jätkuvalt vaja. Igal juhul peavad liikmesriigid kõigepealt hindama piiratud juurdepääsu vajadust, tuginedes komisjoni poolt kooskõlas ELi õigusega läbi viidud läbivaatamisele.

6.6. **Erijuhtum: pakkumismenetluse objektiks olevate lennuliinide rühmitamine**

86. Põhimõtteliselt peaksid liikmesriigid avalikud pakkumismenetlused läbi viima iga lennuliini kohta. Samas võimaldab määrus liikmesriikidel algatada avalik pakkumismenetlus avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvate lennuliinide rühma suhtes, kuid üksnes juhul, kui see on funktsionaalse tõhususe tõttu põhjendatud ([65]). Praktikas tähendab see, et ühele lennuettevõtjale antakse ainuõigus mitme avaliku teenindamise kohustuse lennuliini käitamiseks.

87. Selline lennuliinide rühmitamine võib olla põhjendatud eelkõige juhul, kui mitme vähese lendude arvuga lennuliini teenindamine tekitab olulisi tegevusraskusi (nt lennuliinid eraldatud saarestikesse või kaugetesse ja hõreda asutustega piirkondadesse või nende vahel).

([62]) Punkt 59.

([63]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 9.

([64]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 4. Uus kontsessioon algab kõige varem pärast seda kuupäeva, mil kehtiv kontsessioon aegub, aga see võib olla ka hilisem kuupäev.

([65]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 10. Pakkumismenetluse etapis rühmitatud lennuliinide näidete seas on 14 avaliku teenindamise lennuliini Assooride saarestikku, neli lennuliini Shetlandi saartele, kuus lennuliini Orkney saartele, neli lennuliini Kanaari saartele ning neli lennuliini, mis ühendavad Itaalia Lampedusa ja Pantelleria saari kolme Sitsiilia linnaga.

88. Rühmitamise põhjused peavad olema seotud ettevõtja tegevusega (nt vajadus tegevuskoha järele kauges piirkonnas). Rühmitamise põhieesmärk ei ole vähendada eelarvemõju liikmesriigile. Selles mõttes ei ole kasumlike ja mittekasumlike lennuliinide rühmitamine tegevusega seotud asjaolude puudumise korral võimalik.

89. Lennuliinide rühmitamist, mida siin on kirjeldatud seoses pakkumismenetlusega ei tohiks segi ajada liinide liitmisega avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisel. Nagu on selgitatud punktis 28, ei või juurdepääsu ühele kindlale lennuliinile panna sõltuma teistel lennuliinidel tegutsemisest. Samamoodi võib olla, et teatavad lennuliinid ei ole kõlblikud pakkumismenetluse puhul rühmitamiseks ning sel juhul võib need sellegipoolest hõlmata ühiselt ühe pakkumiskutsega, kui see on halduslikku tõhususe huvides põhjendatud ([66]).

7. **AVALIKU PAKKUMISMENETLUSE PUHUL JÄRGITAVAD MENETLUSED**

90. Seoses artikli 17 lõikes 4 osutatud avaldamisele eelneva etapiga ([67]) on määruses sätestatud, et asjaomane liikmesriik edastab komisjonile pakkumiskutse täieliku teksti, välja arvatud juhul, kui ta on kooskõlas artikli 16 lõikega 5 teatanud avaliku teenindamise kohustusest, avaldades teadaande oma ametlikus väljaandes. Sellisel juhul avaldatakse ka pakkumiskutse liikmesriigi ametlikus teatajas ([68]). Tõhusa ja kiire käsitlemise huvides peaks liikmesriik edastama (mis tahes ELi ametlikus keeles) komisjonile (e-posti teel eespool nimetatud spetsiaalsele e-posti aadressile) ([69]) teadaande, mis käsitleb pakkumiskutset (elektrooniliselt, tuginedes ühele tavapärastest töötlemissüsteemidest), et avaldada see kõikides ELi keeltes *Euroopa Liidu Teatajas*. Selle teadaande kavand peaks sisaldama määruse artikli 17 lõikes 5 loetletud teavet. Komisjon on koostanud näidisvormid, mis on kättesaadavad CIRCABCi veebilehel ja taotluse korral komisjonilt. Liikmesriike julgustatakse ka edastama kavandatava lepingu tingimused ning mis tahes muu dokumendi, mis on seotud määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 17 lõikes 3 nimetatud punktidega.

91. Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 17 lõike 6 kohaselt edastab asjaomane liikmesriik/edastavad asjaomased liikmesriigid viivitamata ja tasuta asjakohase teabe ning dokumendid, mida taotleb avalikust pakkumisest huvitatud osaline. Ehkki ei kehti kohustust esitada huvitatud isikutele pakkumisdokumendid muus keeles kui asjaomase liikmesriigi keel, võib see rohkem võimalikke pakkujaid ligi meelitada.

92. Pakkumiskutse ja sellele järgnev leping peaksid hõlmama vähemalt määruse artikli 17 lõikes 3 nimetatud punkte. Nende dokumentide täpse vormi ja sisu otsustavad liikmesriikide pädevad asutused ning komisjonil ei ole nende jaoks näidisvorme.

93. Halduslikku tõhususe kaalutlustel võib liikmesriik erinevate lennuliinide teenindamiseks välja kuulutada üksikud pakkumismenetlused ([70]). See võib kaasa tuua olukorra, kus asjaomastel eri lennuliinidel tegutseb mitu lennuettevõtjat, sest see ei tähenda, et pakkumisi võib teha üksnes kõikide asjaomaste lennuliinide kohta.

94. Pakkumiste esitamise tähtaeg ei või olla lühem kui kaks kuud alates teadaande avaldamise kuupäevast ([71]). Ainuõiguse perioodi alguskuupäev peab olema pakkumiskutses märgitud. See kuupäev on tavaliselt sama, mis valitud lennuettevõtjaga sõlmitud lepingu alguskuupäev, aga leping võib alata ka hiljem. Leping ja sellekohane tegevus ei või seega alata enne pakkumiskutses märgitud ainuõiguse kehtivuse alguskuupäeva.

95. Kui pakkumine hõlmab lennuliini, millele juurdepääs on juba piiratud ühe lennuettevõtjaga, avaldatakse pakkumiskutse kooskõlas määruse artikli 17 lõikega 4 vähemalt kuus kuud enne uue kontsessiooni algust. Nagu sellest sättest ilmneb, on miinimumperioodi eesmärk tagada, et piiratud juurdepääsu jätkuvat vajadust hinnatakse nõuetekohaselt ([72]). Samuti on võimalik avaldada teadaanne, milles teatatakse lennuliini taasavamisest, kui leping ainuõigusliku vedajaga lõpeb ja lennuliin muutub jälle avatud avaliku teenindamise kohustuse all olevaks lennuliiniks. Samas võimaldab uus pakkumiskutse kooskõlas määrusega ka lennuettevõtjatel saada teavet ja teatada oma soovist tegutseda ilma ainuõiguseta ja hüvitiseta.

([66]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 10. Vt punkt 94.
([67]) Vrd punkt 72.
([68]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 2.
([69]) Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat taotleb avaldamist komisjoni peasekretariaadi kaudu. Liikmesriigid ei tohiks võtta ühendust otse Euroopa Liidu Väljaannete Talitusega. Need teadaanded avaldatakse ka liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebilehel, tema uudiskirjas ning spetsiaalses CIRCABCi uudisrühmas.
([70]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 1.
([71]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 4.
([72]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 4.

96. Liikmesriik peab teavitama komisjoni viivitamata avaliku pakkumise tulemustest ([73]). Praegu puudub selleks eraldi näidisvorm. Komisjon võib lasta liikmesriigil esitada ühe kuu jooksul kõik asjakohased dokumendid, milles käsitletakse lennuettevõtja valimist avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks ([74]).

8. HÜVITIS JA SEOS RIIGIABI EESKIRJADEGA

8.1. Hüvitise võimalus ja summa

97. Pakkumismenetluse eesmärk on anda avaliku teenindamise kohustuse lennuliinil tegutsemise ainuõigus ühele lennuettevõtjale. Määruse artikli 17 lõike 8 kohaselt võib asjaomane liikmesriik hüvitada pakkumismenetluse alusel valitud lennuettevõtjale avaliku teenindamise kohustuse tõttu nõutavate standardite täitmise kulud. Isegi kui lennuettevõtja pakub, et ta tegutseb lennuliinil ilma hüvitiseta, võib ainuõiguse anda üksnes avaliku pakkumise teel ([75]).

98. Kulude hüvitamisel ei tohi ületada summat, mis on nõutav, et katta iga avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud netokulud, võttes arvesse sellega kaasnevaid ja lennuettevõtjale jäävaid tulusid ning mõistlikku kasu ([76]). Terminit „mõistlik kasu“ ei ole määruses (EÜ) nr 1008/2008 määratletud. Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste puhul on see termin määratletud komisjoni otsuse 2012/21/EL ([77]) (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste otsus“) artikli 5 lõikes 5 kui kapitali tasuvuse määr, mida vajab keskmine ettevõtja, kaaludes riski taset, arvestades, kas pakkuda kogu ülesande andmise akti kehtivuse ajal üldist majandushuvi pakkuvat teenust või mitte. Selle otsuse artikli 5 lõikes 7 on sätestatud: „Kui üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamine ei ole seotud märkimisväärse äri- või lepinguriskiga, eelkõige kui üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisel tekkivad netokulud hüvitatakse tagantjärele täielikult, ei või mõistlik kasum ületada asjaomast vahetustehingute intressimäära pluss 100 baaspunktist preemiat.“ ([78]). Tundub mõistlik kohaldada neid põhimõtteid analoogia alusel määruse kohase lennutranspordi avaliku teenindamise kohustuste raames. Kui kasum ületab mõistliku taseme, võib hüvitis tekitada küsimusi ka seoses riigiabi õigusele vastavusega.

99. Lennuettevõtjale makstava hüvitise summa tuleks arvutada kehtivate tegelike kulude ja tulude põhjal, mis tulenevad lennuettevõtja andmetel lennuliinil tegutsemisest. Selleks et need oleksid läbipaistvad ja kontrollitavad, peab lennuettevõtjal olema piisavalt üksikasjalik raamatupidamissüsteem, et võimaldada sellele asjaomasele avaliku teenindamise kohustuse lennuliinile vastavate kulude ja tulude arvutamist. Igal juhul piirdub hüvitis lennuettevõtja pakkumises näidatud summaga.

8.2. Seos riigiabi eeskirjadega

100. Esiteks tuleb meelde tuletada, et riigiabi hinnatakse sõltumata määruse (EÜ) nr 1008/2008 sätete alusel antud hinnangust. Samas kui määruse (EÜ) nr 1008/2008 nõuded ei ole näiteks avaliku teenindamise kohustuse määratluse osas täidetud ning selle avaliku teenindamise kohustusega seotakse rahaline hüvitis, ei ole võimalik täita ka riigiabi eeskirju. Ehkki asjaomased komisjoni talitused teevad avaliku teenindamise kohustuste kavade hindamisel tihedat koostööd, on oluline rõhutada, et riigiabi teated, kui need on nõutavad, ([79]) esitatakse komisjonile edastatavatest avaliku teenindamise kohustuse kava teadetest eraldi; haldustasandil tegeleb avaliku teenindamise kohustuse teadetega liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, samas kui vajalike riigiabiteadetega tegeleb komisjoni konkurentsi peadirektoraat. Järgida tuleb mõlemaid eeskirjade ja menetluste kogumeid ning mõlema alusel saab komisjonile kaebusi esitada.

([73]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 9.
([74]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 10.
([75]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõige 10.
([76]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 8.
([77]) Komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3).
([78]) http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html
([79]) Tuleks meelde tuletada, et kui Altmarki kohtuasja kriteeriumid (vt joonealune märkus 83) või üldist majandushuvi pakkuvate teenuste otsuse sätted (vt joonealune märkus 85) on täidetud, ei ole selline teatamine vajalik.

8.2.1. *Riigi toetused avaliku teenindamise kohustuste kulude hüvitamiseks*

101. Määrust kohaldatakse ühtemoodi, olenemata sellest, kas hüvitist makstakse või mitte. Kui avaliku teenindamise kohustustega seotud kulud hüvitatakse, tuleb seda teha kooskõlas aluslepingus sätestatud riigiabieeskirjadega (ELi toimimise lepingu artiklid 107–109), lähtudes Euroopa Kohtu tõlgendusest, ning eeskirjadega, mis sisalduvad komisjoni õigusaktides riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisel. Need komisjoni õigusaktid on järgmised:

a) teatis, ([80]) milles on selgitatud peamisi põhimõtteid, mille alusel kohaldatakse riigiabieeskirju avalike teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes, ning tingimusi (nn Altmarki ([81]) kriteeriumid; vt järgmine punkt), mille alusel ei käsitleta avalike teenuste osutamise eest makstavat hüvitist riigiabina;

b) komisjoni määrus (EL) nr 360/2012 vähese tähtsusega abi kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamiseks (edaspidi „määrus nr 360/2012“), ([82]) milles on sätestatud, et avalike teenuste eest makstav hüvitis summas, mis ei ületa mis tahes kolme majandusaasta pikkuse ajavahemiku jooksul 500 000 eurot, ei kujuta endast abi, eeldusel et kõnealuses määruses sätestatud tingimused on täidetud;

c) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev otsus, milles on sätestatud, millistel tingimustel loetakse avaliku teenuse osutamise eest riigiabina makstav hüvitis siseturuga kokkusobivaks ning vabastatakse teatamisnõudest. Selle otsuse kohaldamisala hõlmab avaliku teenindamise kohustusega seotud hüvitist, mida makstakse lennuettevõtjatele seoses saartele suunduvate lennuühendustega, mille keskmine reisijate arv aastas ei ületa 300 000 reisijat ja mis on kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1008/2008;

d) teatis, mis käsitleb raamistikku riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena ([83]) (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistik“), ja milles sätestatakse tingimused, mille alusel võib komisjon hüvitise, mille puhul kehtib teavitamisnõue, ([84]) tunnistada ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikega 2 kooskõlas olevaks;

e) komisjoni juhend ELi riigiabi, riigihanke ja siseturu eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste, eelkõige üldist huvi pakkuvate sotsiaalteenuste suhtes, ([85]) milles antakse lisasuuniseid üldist majandushuvi pakkuvate teenuste eeskirjade kohaldamiseks.

8.2.2. *Altmarki kriteeriumid*

102. Euroopa Kohus leidis oma otsuses kohtuasjas Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), et avalike teenuste osutamiseks antavat hüvitist ei loeta riigiabiks ELi toimimise lepingu artikli 107 tähenduses, kui korraga on täidetud neli tingimust:

1) abi saav ettevõtja peab olema reaalselt vastutav avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ja need avaliku teenindamise kohustused peavad olema täpselt määratletud;

2) hüvitise arvutamise aluseks olevad parameetrid peavad olema eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud;

3) hüvitis ei tohi olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuste täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades […] seotud tulu ja mõistlikku kasumit;

4) kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud avaliku pakkumismenetluse käigus, mis võimaldab välja valida kandidaadi, kes suudab üldsusele asjaomaseid teenuseid osutada kõige odavamalt, peab sobiva hüvitise tase olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ja avaliku teenusega seotud nõuete täitmiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud.

([80]) Komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4).

([81]) Kohtuasi C-280/00: Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

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

([83]) Komisjoni teatis „Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena“ (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

([84]) Kui avalike teenuste eest makstav hüvitis ei vasta Altmarki kriteeriumidele, ei kuulu see üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva määruse ega eespool nimetatud otsuse kohase grupierandi alla.

([85]) SWD(2013) 53 *final*/2, kättesaadav aadressil: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf

103. Kui need neli kriteeriumit on täidetud, ei ole avaliku teenindamise kohustuste eest makstav hüvitis riigiabi ning sel juhul ei pea komisjonile saatma riigiabi teadet (ent nagu eespool märgitud, jäävad määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohased teavitamis- ja avaldamisnõuded kehtima) ([86]). Eelkõige asjaomased riikide ametiasutused peavad hindama, kas need neli kriteeriumi on täidetud mis tahes hüvitise puhul, mida makstakse määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 17 lõike 8 alusel.

104. Määruse (EÜ) nr 1008/2008 sätted on välja töötatud eespool nimetatud kriteeriumide alusel: artikli 17 lõike 3 punkt a hõlmab esimest, artikli 17 lõike 3 punkt e teist ja artikli 17 lõige 8 kolmandat Altmarki kriteeriumi ning neljanda Altmarki kriteeriumi puhul on artikli 16 lõikega 10 ette nähtud pakkumismenetluse kasutamine. Ehkki artikli 16 lõikes 10 ei ole pakkumismenetlust täpsemalt kirjeldatud, peaks valitud menetlus Altmarki kohtuotsuse kohaselt tooma kaasa teenuse osutamise ühenduse jaoks väikseima kuluga. Seega kui pakkumismenetluses esitatakse ainult üks pakkumus, ei saa neljanda Altmarki kriteeriumi kohaldamisel tavaliselt eeldada, et see kriteerium on täidetud, välja arvatud juhul, kui i) menetluse väljatöötamisel on kehtestatud eriti tugevad kaitsemeetmed, millega tagatakse, et teenuse osutamine on ühenduse jaoks kõige vähem kulukas, või ii) asjaomane liikmesriik kontrollib lisavahendite kaudu, et tulemus on ühenduse jaoks kõige vähem kulukas. See tähendab, et kui määruse (EÜ) nr 1008/2008 tingimused on täidetud, võib eespool esitatud selgitusi silmas pidades põhimõtteliselt otsustada, et riigiabi puudub.

105. Kui ei ole võimalik välistada, et Altmarki kohtuotsuses kehtestatud kriteeriume silmas pidades võib esineda riigiabi, peaksid asjaomased liikmesriigid muul viisil tagama, et riigiabi eeskirju täidetakse. Selline juhtum võib esineda näiteks siis, kui määruse artikli 16 lõike 12 kohases hädaolukorras valitakse lennuettevõtja ilma avaliku pakkumismenetluseta liikmesriigi ametiasutuste ja lennuettevõtja vastastikusel kokkuleppel. Sellistel juhtudel peaks liikmesriik kontrollima, kas hüvitise summa ei hõlma riigiabi andmist Altmarki kriteeriumide või määruse nr 360/2012 alusel. Vastasel korral on võimalik ka see, et abi on üldist majandushuvi pakkuvate teenuste otsuse kohaselt siseturuga kokkusobiv, ja teadet ei pea saatma, või et abist tuleb teatada, aga komisjon võib selle ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel kokkusobivaks tunnistada, kui üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku tingimused on täidetud.

9. **KIIRMENETLUS**

106. Ainukontsessiooni alusel võidakse ELi lennuettevõtjat, kes valiti avaliku pakkumise kaudu, kohustada teenuste osutamine lühikese aja jooksul peatada, näiteks maksejõuetuse tõttu. Sellistel asjaoludel on määruse artikli 16 lõikega 12 lubatud vajaduse korral kasutada kiirmenetlust, et ära hoida asjaomaste lennuteenuste katkemine. Menetlust kohaldatakse üksnes lennuteenuste äkilise ja ootamatu katkemise korral avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud lennuliinil, kus juba osutas teenuseid avaliku pakkumise kaudu valitud lennuettevõtja. Seda ei kohaldata juhul, kui riiklik menetlus avaliku teenindamise kohustuste muutmiseks või pakkumiste pikendamiseks on võtnud ootamatult kaua aega ([87]).

107. Kiirmenetlust ei saa muu hulgas kohaldada järgmistes olukordades:

— lennuettevõtja tegutses lennuliinil mitteainuõiguslikult (avatud avaliku teenindamise kohustus);

— lennuteenuste katkestus on tingitud lepingu lõppemisest (kuna see teenuste katkestus on ettenähtav ega ole seega äkiline). Uus pakkumuse esitamise ettepanek oleks pidanud avaldatama vähemalt kuus kuud enne uue kontsessiooniperioodi algust;

— lennuteenused katkestatakse pärast seda, kui tegutsev lennuettevõtja on sellest vähemalt kuus kuud ette teatanud (teenuste katkemine ei ole äkiline ega prognoosimatu ning on piisavalt aega uue pakkumise algatamiseks ilma kiirmenetluseta) ([88]).

108. Eespool nimetatud pakkumismenetlusega valitud lennuettevõtja teenuse äkilise katkemise korral võib liikmesriik valida teise ELi lennuettevõtja avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks kuni seitsme kuu jooksul, kui hüvitiste

([86]) Näiteks tuleks rõhutada, et nii esimese Altmarki kriteeriumiga kui ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsusega ja üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistikuga nõutakse reaalset üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu, mis lennutranspordi puhul tähendab seda, et määruse nr 1008/2008 artiklite 16 ja 17 nõuded peavad olema täidetud.

([87]) Komisjon on täheldanud kiirmenetluse laiemat kasutamist ja riikide pakkumismenetlustele tuginemist juhtudel, mis ei pruugi tegelikult hädaolukorrana kvalifitseeruda. Komisjon kavatseb seda suundumust hoolikalt jälgida ja kontrollida ning vajaduse korral probleemiga tegeleda.

([88]) Määruse nr 1008/2008 artikli 17 lõige 4 ning suuniste punkt 97.

summa on endiselt kooskõlas määruse artikli 17 lõikega 8 ([89]) ning kui uus lennuettevõtja valitakse ELi lennuettevõtjate seast kooskõlas läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega. Samuti algatatakse viivitamata uus pakkumiskutse korraliseks lepinguperioodiks, mida mõjutab ka allpool selgitatud tähtaegade koostoime.

109. Seitsmekuulist ajavahemikku hakatakse arvestama äsja valitud lennuettevõtja tegevuse algusest. Seda ei saa pikendada. Kuna pakkumiskutse eesmärk on juba olemasolevat ainuõigust pikendada, tuleb pakkumiskutse algatada vähemalt kuus kuud varem kooskõlas määruse artikli 17 lõikega 4.

110. Lennuettevõtja valimisel tuleks järgida läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtteid, võttes arvesse asjaomast olukorda. Kiirmenetlust kohaldatakse vaid siis, kui ei ole piisavalt aega ametliku pakkumise algatamiseks, sest uus lennuettevõtja tuleb leida kiiresti. Samas peaksid ametiasutused võtma võimalikult kiiresti ühendust mitme lennuettevõtjaga, kes on tõenäoliselt huvitatud asjaomase lennuliini teenindamisest. Need võivad tavaliselt olla piirkonnas juba tegutsevad ja/või viimases pakkumismenetluses osalenud lennuettevõtjad.

111. Asjaomane liikmesriik peab kiirmenetlusest ja selle põhjustest komisjoni ja teisi asjaomaseid liikmesriike viivitamata teavitama ([90]). Soovitav on, et liikmesriik teavitab komisjoni ka kõikidest kontaktidest teiste lennuettevõtjatega ning nende kontaktide tulemusest. Komisjon võib korraldada ka teadaande avaldamise *Euroopa Liidu Teatajas*, ehkki selline avaldamine ei ole kiirmenetluse korral nõutav.

112. Kooskõlas asjakohase nõuandemenetlusega võib komisjon liikmesriigi taotlusel või omal algatusel peatada kiirmenetluse, kui ta leiab pärast oma hinnangut, et see ei vasta määruses sätestatud kiirmenetluse nõuetele või on muul viisil ELi õigusega vastuolus ([91]).

10. AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUSE PAKKUMISMENETLUS JA SEOS HANKELEPINGUTE SÕLMIMISE EESKIRJADEGA

113. Lennuteenuste hankekorraldamisel tuleb alati kohaldada määruses (EÜ) nr 1008/2008 sätestatud menetlusi. Kui liikmesriigi pädev asutus sõlmib avaliku teenindamise lepingu, peab ta järgima kehtivaid hankelepingute sõlmimise eeskirju. 26. veebruaril 2014 võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu direktiivid 2014/24/EL ja 2014/25/EL, ([92]) milles sätestatakse avaliku teenindamise lepinguid reguleerivad eeskirjad (edaspidi „direktiiv 2014/24“ ja „direktiiv 2014/25“.

114. Samal kuupäeval võttis Euroopa Parlament vastu uue direktiivi 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta ([93]) (edaspidi „direktiiv 2014/23“) ning komisjoni kogemustele tuginedes on enamik määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 17 kohaldamisel sõlmitud lepinguid selle uue direktiivi tähenduses kontsessioonilepingud. Sellise lepinguga annab pädev asutus ühele lennuettevõtjale õiguse osutada lennuteenust teatava ajavahemiku kestel. Lennuettevõtjal on kohustus osutada lepinguga määratud veoteenust, mille eest ta tavaliselt saab pädevalt asutuselt rahalist hüvitist ([94]). Lennuettevõtja võtab tegelikult riski (kui risk puudub, on põhimõtteliselt tegu hankelepinguga riigihangete direktiivide 2014/24 ja 2014/25 tähenduses), mis hõlmab asjaomase veoteenuse nõudlusega seotud riski, sest pädev asutus reeglina ei taga lepinguga, et lennuettevõtja saab kõik lepinguliste kohustuste täitmiseks tehtud investeeringud ja kulutused tagasi teenida ([95]). Kontsessioonina kvalifitseerumine on oluline, sest kontsessioonilepingute sõlmimist käsitleva direktiivi 2014/23 artikli 10 lõikes 3 on üksikasjalikult sätestatud, et seda ei kohaldata lennutranspordi teenustele kontsessioonide andmisel, tuginedes lennutegevusloa andmisele määruse (EÜ) nr 1008/2008 tähenduses. Harvadel juhtudel, mil kokkulepe võib kvalifitseeruda avaliku teenindamise lepinguna, mis on hõlmatud olenevalt asjaoludest kas direktiiviga 2014/24 või 2014/25, kohaldatakse asjaomast direktiivi samal ajal määrusega (EÜ) nr 1008/2008, mis on eriaktina vastuolude korral ülimuslik.

([89]) Nagu alati tuleb samavõrra järgida ka riigiabi eeskirju.
([90]) Määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõike 12 viimase lõigu esimene lause.
([91]) *Ibidem*, teine lause.
([92]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65); Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243).
([93]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1).
([94]) Vt ka kohtuasi C-205/99: Analir *vs.* Administración General del Estado, 2001, ECR I-1271, punktid 63 ja 65.
([95]) Ka riskitaseme erinevus avaldab mõju mõistliku kasumi määratlusele.

11. **KOMISJONI UURIMIS- JA OTSUSTAMISVOLITUSED**

115. Liikmesriigid peavad võtma kõik vajalikud meetmed selle tagamiseks, et iga avaliku teenindamise kohustust käsitlevad otsused (sealhulgas lepingu sõlmimise otsused) vaadatakse läbi tõhusalt ja võimalikult kiiresti, kui sellised otsused on vastuolus ELi õigusega või seda õigust rakendavate siseriiklike õigusnormidega ([96]).

116. Kooskõlas määruse artikli 18 lõikega 1 võib komisjon paluda liikmesriigil edastada kahe kuu jooksul tõendava dokumendi, milles käsitletakse avaliku teenindamise kohustust ning seda, kas see vastab artiklis 16 nimetatud kriteeriumidele, piirkonna majanduse analüüsi, kavandatavate kohustuste ning majandusarengu eesmärkide vahelise proportsionaalsuse analüüsi ning võimalike olemasolevate lennuteenuste ja muude kättesaadavate transpordiliikide (mida võidakse käsitleda kavandatava kehtestamise asendusena) analüüsi. Õigus saada artikli 18 lõike 1 punktides a–d osutatud dokumente ja analüüse võimaldab komisjonil saada teavet avaliku teenindamise kohustuse ja selle põhjenduste kohta. Need liikmesriikide esitatud dokumendid võivad selgitada ka avaliku teenindamise kohustuse tausta ja selle piisavust määruse alusel.

117. Komisjon kohustub viima läbi uurimise kas liikmesriigi taotlusel või omal algatusel määruse artikli 18 lõike 2 alusel.

118. Kooskõlas artikli 18 lõikega 2 teeb komisjon kõikide asjaomaste tegurite põhjal otsuse ([97]) selle kohta, kas artikleid 16 ja 17 kohaldatakse jätkuvalt asjaomase lennuliini suhtes. Eesmärk on tagada nende eeskirjade nõuetekohane kohaldamine, mis on olulised nii avaliku teenindamise kohustuse kehtestamise kui ka juurdepääsu piiramise puhul artikli 16 lõike 9 alusel ning mis tahes makstava hüvitise summa puhul.

([96]) Määruse nr 1008/2008 artikli 18 lõige 1. Liikmesriigid otsustavad, kas seda teeb haldusasutus või kohus.

([97]) Asjaomase nõuandemenetluse kohaldamine kooskõlas määruse nr 1008/2008 artikli 18 lõikega 2.

I LISA

Konkurentsi peadirektoraadi ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi väljatöötatud küsimustik avaliku teenindamise kohustusest komisjonile teatamiseks

Määruse (EÜ) nr 1008/2008 ([1]) **artiklite 16 ja 17 alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustustest teatamine**

* Lisage see vorm vormidele, mis tuleb saata liikuvuse peadirektoraadile *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamiseks.

* Vorm tuleks saata aadressile MOVE-PSO@ec.europa.eu

* Leheküljed 1 ja 2 tuleks saata koos avaliku teenindamise kohustuse kehtestamise teadaandega.

* Lehekülg 3 tuleks saata koos pakkumismenetluse teatega.

Piirkonna andmed		
Avaliku teenindamise kohustuse alusel teenindatav piirkond ([2])		
Lennuliini liik	Kas tegu on ääreala või arengupiirkonnaga? Kas tegu on väheste lendudega lennuliiniga, mida peetakse selle lennujaama teenindatava piirkonna majandusliku ja sotsiaalse arengu jaoks oluliseks?	
Piirkonna vajadustega seotud põhjendused ([3])		

Lennuliini(de) andmed		
Mis ajast alates on lennuliinil kehtestatud avaliku teenindamise kohustus ([4])?		
Viimase kahe aasta jooksul lennuliinil esinenud liikluse kogumaht (väljendatuna reisijate arvuna)		
Liikluse kogumaht ([5]) viimase kahe aasta jooksul teenindatud lennujaamades	Sihtlennujaam (teenindab asjaomast piirkonda)	
	Lähtelennujaam	

Alternatiivsete lennuteenuste andmed	
Siht-/lähtelennujaama alternatiivsed lennujaamad ([6])	

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).
([2]) Märkige eelkõige linnad, mida avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvad lennuliinid teenindama hakkavad.
([3]) Märkige määruse nr 1008/2008 artikli 16 lõikes 1 ja lõike 3 punktis a märgitud põhjused, mis õigustavad avaliku teenindamise kohustuse kehtestamise vajadust.
([4]) Lisage viimase avaliku teenindamise kohustuse kehtestamise või muutmise tekst, tuginedes määrusele nr 1008/2008 või vajaduse korral määrusele 2408/92.
([5]) Lahkuvad ja saabuvad reisijad.
([6]) See loetelu peaks hõlmama vähemalt selliseid lennujaamu, mis asuvad 150 km raadiuses või 1 tunni ja 30 minuti pikkuse teekonna kaugusel asjaomase piirkonna linna(de)st.

Alternatiivsete lennuteenuste andmed	
Alternatiivsete lennuteenuste kirjeldus (sagedused, sõiduplaanid, vahemaandumised, hooajalisus)	
Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud lennuteenuse ja alternatiivsete teenuste sõiduaegade võrdlus	
Järeldus alternatiivi puudumise kohta reisijate jaoks	

Alternatiivsete transpordiliikide andmed						
Muud kättesaadavad transpordiliigid (märgistage lahter)	Meretransport?		Raudteetransport?		Maanteetransport?	
Alternatiivsete transpordiliikidega pakutavate teenuste kirjeldus (sagedused, sõiduplaanid, vahepeatused, hooajalisus)						
Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud lennuteenuse ja alternatiivsete teenuste sõiduaegade võrdlus						
Järeldus alternatiivi puudumise kohta reisijate jaoks						

Avaliku teenindamise kohustuse andmed	
Avaliku teenindamise kohustuse lühikirjeldus (piletihinnad, sõiduplaanid, sagedused ja veomaht)	
Kuidas on need teenuste aspektid kehtestatud?	

Pakkumismenetluse andmed	
Märkige, kas pakkumismenetlus puudutab funktsionaalse tõhususe tagamiseks mitut lennuliini.	
Märkige, kas pakkumismenetluse eesmärk on tagada ainuõigus ilma rahalise hüvitiseta. Kui vastus on eitav, siis selgitage, miks see valik ei ole asjakohane.	
Märkige, kas ja kui suurt rahalist hüvitist on pakutud.	
Märkige, kuidas on arvutatud pakkumismenetluse ja pakkumistingimuste kaudu antav hüvitis.	

Riigiabi käsitlev teave

Komisjoni talitused soovivad juhtida riikide ametasutuste tähelepanu asjaolule, et määruse (EÜ) nr 1008/2008 nõuete täitmine ei piira määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 17 lõike 8 alusel antud võimaliku rahalise hüvitise hindamist riigiabi eeskirjade alusel (vt eelkõige komisjoni 20. detsembri 2011. aasta teatise (Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes) ([1]) punkt 68).

Eelkõige ei saa selle põhjal, et hüvitis vastab määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 17 lõigetele 3 ja 8 ning artikli 16 lõikele 10, lugeda täidetuks Altmarki kohtuotsuse ([2]) nelja kumulatiivset tingimust. Riikide ametiasutused peavad hindama, kas kõik määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 17 lõike 8 alusel määratud hüvitised vastavad neile neljale tingimusele. Kui see ei ole nii, on kõnealuse hüvitise puhul tegemist riigiabiga (määruses 360/2012 määratletud vähese tähtsusega abi käsitletakse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kõikidele kriteeriumidele mittevastavana ning seega ei kehti selle suhtes aluslepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teavitamiskohustus) ([3]).

Selline riigiabi võidakse tunnistada nõuetele vastavaks ja teavitamiskohustusest vabastada, kui avalike teenuste eest makstava hüvitisena antavat riigiabi käsitleva komisjoni otsuse ([4]) kriteeriumid on täidetud. Vastupidisel juhul kohaldatakse aluslepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teavitamiskohustust. Hüvitis võidakse seejärel siseturuga kokkusobivaks tunnistada, tuginedes avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi Euroopa Liidu raamistikule ([5]). Teadaannete arvu piiramiseks võivad liikmesriigid eraldi abimeetmetest teatamise asemel teatada abikavadest.

([1]) ELT C 8, 11.1.2012, lk 4.

([2]) Kohtuasi C-280/00: Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, punktid 87–93. Need neli tingimust on järgmised: 1. *Abi saav ettevõtja peab olema reaalselt vastutav avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest ja see kohustus peab olema täpselt määratletud. 2. Selle vältimiseks, et hüvitis annab abi saavale ettevõtjale majandusliku eelise võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, peavad parameetrid, mille alusel see hüvitis arvutatakse, olema eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud. 3. Hüvitis ei tohi olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ja mõistlikku kasumit. 4. Kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud konkreetsel juhul avaliku hankemenetluse käigus, mis võimaldab välja valida kandidaadi, kes suudab üldsusele asjassepuutuvaid teenuseid osutada kõige odavamalt, peab sobiva hüvitise tase olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ja asjaomase avaliku teenusega seotud nõuete täitmiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit.*

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

([4]) Komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3). See puudutab näiteks lennuliine saartele, kus liikluse aastamaht kahe eelmise majandusaasta jooksul ei ületanud 300 000 reisijat).

([5]) ELT C 8, 11.1.2012, lk 15.

II LISA

Väljavõte avaliku teenindamise kohustusi käsitlevatest sätetest määruses (EÜ) nr 1008/2008

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuesti sõnastatud)

Põhjendused 11 ja 12 ning artiklid 16–18:

ning arvestades järgmist:

(11) Selleks, et võtta arvesse äärepoolseimate piirkondade erilisi iseärasusi ja piiranguid, eelkõige nende kaugust, eraldatust ja väiksust ning vajadust korraliku ühenduse järele nende piirkondade ja ühenduse keskpiirkondade vahel, võib seoses avaliku teenuse osutamise kohustuse kohta sõlmitud lepingute, mis hõlmavad liine sellistesse piirkondadesse, kehtivusaega käsitlevate eeskirjadega olla õigustatud erikorraldus.

(12) Tingimused, mille alusel võib kehtestada avaliku teenindamise kohustused, tuleks määratleda selgelt ja ühemõtteliselt, samal ajal kui sellega seotud pakkumismenetlus peaks võimaldama piisaval arvul osalejatel pakkumises osaleda. Komisjonil peaks olema õigus saada nii palju teavet, kui on vajalik, et olla igal üksikjuhul võimeline hindama avaliku teenindamise kohustustega seotud majanduslikke põhjendusi.

Artikkel 16

Avaliku teenindamise kohustuste üldpõhimõtted

1. Liikmesriik võib pärast konsultatsioone teiste asjaomaste liikmesriikidega ning pärast komisjoni, asjaomaste lennujaamade ja lennuliini teenindavate lennuettevõtjate teavitamist kehtestada avaliku teenindamise kohustuse ühenduse lennujaama ja oma territooriumi äärepoolset või arengupiirkonda teenindava lennujaama vahelistel regulaarlendudel või oma territooriumi mis tahes lennujaama saabuval väheste lendudega lennuliinil, mida peetakse oluliseks selle lennujaama poolt teenindatava piirkonna sotsiaalsele ja majanduslikule arengule. Kõnealune kohustus kehtestatakse üksnes määral, mis on vajalik, et tagada sellel lennuliinil regulaarlendude minimaalne teenindamine, mis vastab jätkuvuse, regulaarsuse, hinnakujunduse või minimaalse veomahu kindlaksmääratud standarditele, millest lennuettevõtja üksnes kaubandushuvidest lähtudes kinni ei peaks.

Kindlaksmääratud standardid kehtestatakse kõnealusele avaliku teenindamise kohustusele vastava lennuliini suhtes läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.

2. Juhul kui teised transpordiliigid ei saa tagada katkematut teenindust vähemalt kahe igapäevase ühendusega, võivad asjaomased liikmesriigid panna avaliku teenindamise kohustusse nõude, et iga lennuliini teenindada kavatsev ühenduse lennuettevõtja annab garantii, et ta teenindab lennuliini kindla perioodi jooksul, mis täpsustatakse vastavalt avaliku teenindamise kohustuse teistele tingimustele.

3. Liikmesriik hindab/liikmesriigid hindavad kavandatud avaliku teenindamise kohustuse vajalikkust ja piisavust, võttes arvesse

a) kavandatud kohustuse ja majandusarengu-alaste vajaduste vahelist proportsionaalsust asjaomases piirkonnas;

b) võimalust hakata uuesti kasutama teisi transpordiliike ning kuivõrd need transpordiliigid suudavad vastata kaalumisel olevatele transpordivajadustele, eelkõige kui olemasolev raudteetransport teenindab kavandatavat lennuliini alla kolmetunnise reisiajaga, piisava sageduse ja ühendustega ning sobivatel aegadel;

c) kasutajatele pakutavaid lennuhindu ja -tingimusi;

d) kõigi lennuliini teenindavate või teenindada kavatsevate lennuettevõtjate kogumõju.

4. Kui liikmesriik soovib kehtestada avaliku teenindamise kohustust, edastab ta avaliku teenindamise kohustuse kavandatud kehtestamist käsitleva täieliku teksti komisjonile, teistele asjaomastele liikmesriikidele ja lennujaamadele ning kõnealusel lennuliinil tegutsevatele lennuettevõtjatele.

Komisjon avaldab *Euroopa Liidu Teatajas* teadaande, milles

a) määratakse kindlaks need kaks lennujaama, mida asjaomane lennuliin ühendab, ja võimaliku(d) vahemaandumise koha(d);

b) esitatakse asjaomase avaliku teenindamise kohustuse jõustumise kuupäev ning

c) märgitakse täielik aadress, kus asjaomane liikmesriik muudab viivitamata ja tasuta kättesaadavaks vastava avaliku teenindamise kohustuse teksti ja seda käsitleva asjakohase teabe ja/või dokumendid.

5. Hoolimata lõike 4 sätetest, avaldatakse nende lennuliinide puhul, kus lennuteenust kasutab eeldatavalt alla 10 000 reisija aastas, avaliku teenindamise kohustust käsitlev teadaanne kas *Euroopa Liidu Teatajas* või asjaomase liikmesriigi ametlikus väljaandes.

6. Avaliku teenindamise kohustuse jõustumise kuupäev ei tohi olla varasem lõike 4 teises lõigus osutatud teadaande avaldamise kuupäevast.

7. Kui avaliku teenindamise kohustus on kehtestatud vastavalt lõigetele 1 ja 2, saab ühenduse lennuettevõtja pakkuda kohtade müüki juhul, kui kõnealune lennuteenus vastab kõikidele avaliku teenindamise kohustuse nõuetele. Järelikult käsitatakse seda lennuteenust regulaarlennuna.

8. Kui avaliku teenindamise kohustus on kehtestatud vastavalt lõigetele 1 ja 2, võib ühenduse iga teine lennuettevõtja alustada regulaarlende, mis vastavad kõikidele avaliku teenindamise kohustuse nõuetele, sealhulgas perioodil, mida võidakse nõuda vastavalt lõikele 2.

9. Olenemata lõikest 8, kui ükski ühenduse lennuettevõtja ei ole alustanud ega saa tõestada, et ta on alustamas püsivaid regulaarlende vastavalt avaliku teenindamise kohustusele, mis on sellel lennuliinil kehtestatud, võib liikmesriik piirata juurdepääsu kõnealuse lennuliini regulaarlendudele ühe ühenduse lennuettevõtjaga kuni neljaks aastaks; seejärel vaadatakse olukord uuesti läbi.

Kõnealuse ajavahemiku pikkuseks võib olla kuni viis aastat, kui avaliku teenindamise kohustus on kehtestatud lennuliinile, mis lendab äärepoolseimat piirkonda teenindavasse lennujaama, nagu on osutatud asutamislepingu artikli 299 lõikes 2.

10. Õigus teenindada lõikes 9 osutatud lennuliini antakse vastavalt artiklile 17 avaliku pakkumise teel kas ühe, või funktsionaalse tõhususe tõttu õigustatud juhul mitme sellise lennuliini jaoks ühenduse mis tahes lennuettevõtjale, kellel on selliste lennuteenuste osutamise õigus. Halduslikku tõhususe tõttu võib liikmesriik erinevate lennuliinide katmiseks kuulutada välja üksikud pakkumismenetlused.

11. Avaliku teenindamise kohustus loetakse lõppenuks, kui sellise kohustusega hõlmatud lennuliinil ei ole regulaarlende tehtud 12 kuulise ajavahemiku jooksul.

12. Kui vastavalt artiklile 17 valitud ühenduse lennuettevõtja puhul on teenindamine äkitselt häiritud, võib asjaomane liikmesriik hädaolukorras ning vastastikusel kokkuleppel valida kuni seitsmekuuliseks pikendamatuks perioodiks avaliku teenindamise kohustuse teenust osutama muu ühenduse lennuettevõtja järgmistel tingimustel:

a) liikmesriik maksab hüvitist vastavalt artikli 17 lõikele 8;

b) valik tehakse ühenduse lennuettevõtjate hulgast ning järgitakse läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtteid;

c) algatatakse uus pakkumismenetlus.

Komisjoni ja asjaomast liikmesriiki/asjaomaseid liikmesriike teavitatakse viivitamata kiirmenetlusest ja selle põhjustest. Vastavalt artikli 25 lõikes 2 osutatud menetlusele võib komisjon liikmesriigi taotlusel või omal algatusel peatada kõnealuse menetluse, kui ta pärast oma hinnangut käsitab seda käesoleva lõike nõuetele mittevastavana või muul viisil ühenduse õigusaktidega vastuolus olevana.

Artikkel 17

Avaliku teenindamise kohustuse avalik pakkumismenetlus

1. Artikli 16 lõikes 10 nõutav avalik pakkumine korraldatakse vastavalt käesoleva artikli lõigetes 2 kuni 10 sätestatud menetlusele.

2. Asjaomane liikmesriik edastab komisjonile pakkumiskutse täieliku teksti, välja arvatud juhul, kui ta on kooskõlas artikli 16 lõikega 5 teavitanud avaliku teenindamise kohustusest, avaldades teadaande riiklikus ametlikus väljaandes. Sellisel juhul avaldatakse ka pakkumiskutse liikmesriigi ametlikus väljaandes.

3. Pakkumiskutse ja edasised lepingud sisaldavad muu hulgas järgmisi punkte:

a) avaliku teenindamise kohustuse korral nõutavad standardid;

b) lepingu muutmise ja lõpetamise eeskirjad, arvestades ettenägematuid muudatusi;

c) lepingu kehtivusaeg;

d) karistused lepingu rikkumise korral;

e) objektiivsed ja läbipaistvad parameetrid, mille alusel arvutatakse avaliku teenindamise kohustuse vajaduse korral lõpetamise puhul makstav hüvitis.

4. Komisjon avalikustab pakkumiskutse *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatavas teadaandes. Pakkumiste esitamise tähtaeg ei ole varasem kui kaks kuud pärast sellise teadaande avaldamise kuupäeva. Kui pakkumine hõlmab lennuliini, millele juurdepääs on vastavalt artikli 16 lõikele 9 juba piiratud ühe lennuettevõtjaga, avaldatakse pakkumiskutse vähemalt kuus kuud enne uue kontsessiooni algust, et hinnata piiratud juurdepääsu jätkuvat vajalikkust.

5. Teadaanne sisaldab järgmist teavet:

a) asjaomane liikmesriik/asjaomased liikmesriigid;

b) asjaomane lennuliin;

c) lepingu kehtivusaeg;

d) täielik aadress, kus asjaomane liikmesriik muudab viivitamata ja tasuta kättesaadavaks pakkumiskutse teksti ning avaliku pakkumisega ning avaliku teenindamise kohustusega seotud asjakohase teabe ja/või dokumendid;

e) pakkumiste esitamise lõpptähtaeg.

6. Asjaomane liikmesriik/asjaomased liikmesriigid edastavad viivitamata ja tasuta asjakohase teabe ning dokumendid, mida taotleb avalikust pakkumisest huvitatud osaline.

7. Valik pakkumiste seast tehakse võimalikult kiiresti, võttes arvesse teeninduse piisavust, sealhulgas tarbijatele pakutavaid hindu ja tingimusi ning asjaomase liikmesriigi/asjaomaste liikmesriikide nõutava võimaliku hüvitise suurust.

8. Asjaomane liikmesriik võib hüvitada lõike 7 alusel valitud lennuettevõtja kulud, et ta vastaks artikli 16 alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse korral nõutavatele standarditele. Sellisel kulude hüvitamisel ei tohi ületada summat, mis on nõutav, et katta iga avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud netokulud, võttes arvesse sellega kaasnevaid ja lennuettevõtjale jäävaid tulusid ning mõistlikku kasu.

9. Liikmesriik esitab komisjonile viivitamata avaliku pakkumise tulemustest ja valikust kirjaliku teabe, mis sisaldab järgmist:

a) pakkujate numbrid, nimed ja neid käsitlev äriline teave;

b) pakkumistes sisalduv operatiivteave;

c) pakkumistes taotletav hüvitis;

d) valitud pakkuja nimi.

10. Liikmesriigi taotlusel või omal algatusel võib komisjon taotleda, et liikmesriigid esitaksid ühe kuu jooksul kõik asjakohased dokumendid, milles käsitletakse lennuettevõtja valimist avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks. Kui taotletud dokumente ei esitata õigel ajal, võib komisjon vastavalt artikli 25 lõikes 2 osutatud menetlusele teha otsuse asjaomase pakkumiskutse peatamise kohta.

Artikkel 18

Avaliku teenindamise kohustuste kontrollimine

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed selle tagamiseks, et iga artiklite 16 ja 17 alusel vastu võetud otsus vaadatakse läbi tõhusalt ning eelkõige võimalikult kiiresti, kui sellised otsused on vastuolus ühenduse õigusega või seda õigust rakendavate siseriiklike õigusnormidega.

Eelkõige võib komisjon liikmesriigi taotlusel või omal algatusel nõuda, et liikmesriigid esitaksid kahe kuu jooksul järgmised dokumendid:

a) dokument, milles põhjendatakse vajadust avaliku teenindamise kohustuse järele ning selle vastavust artiklis 16 osutatud kriteeriumidele;

b) asjaomast piirkonda hõlmav majandusanalüüs;

c) kavandatud kohustuste ja majandusarengualaste eesmärkide vahelise proportsionaalsuse analüüs;

d) juba pakutavate lennuteenuste olemasolu korral nende analüüs ning analüüs ka muude kättesaadavate transpordiliikide kohta, mida võib käsitada kavandatava kohustuse asendusena.

2. Liikmesriigi taotlusel, kes leiab, et lennuliini arendamist on põhjendamatult piiratud artiklite 16 ja 17 alusel, või omal algatusel viib komisjon läbi uurimise ja teeb kuue kuu jooksul pärast taotluse saamist ning kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud menetlusega kõigi asjakohaste tegurite põhjal otsuse, kas jätkata artiklite 16 ja 17 kohaldamist asjaomase lennuliini suhtes.