



## Sisukord

## II Muud kui seadusandlikud aktid

## OTSUSED

- ★ Komisjoni otsus (EL) 2016/1944, 23. juuli 2014, meetmete SA.22030 – 2007/C, SA.29404 ja SA.32091 – 2012/C kohta – Saksamaa Flughafen Dortmund GmbH rahastamise kord ning lennujaamatasude määrad NERES ja NEO (teatavaks tehtud numbri C(2014) 5060 all) <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Komisjoni otsus (EL) 2016/1945, 14. oktoober 2016, juhilubade kategooriate vahelise vastavuse kohta (teatavaks tehtud numbri C(2016) 6517 all) <sup>(1)</sup> ..... 62

<sup>(1)</sup> EMPs kohaldatav tekst



## II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

## OTSUSED

**KOMISJONI OTSUS (EL) 2016/1944,**

**23. juuli 2014,**

**meetmete SA.22030 – 2007/C, SA.29404 ja SA.32091 – 2012/C kohta – Saksamaa Flughafen Dortmund GmbH rahastamise kord ning lennujaamatasude määrad NERES ja NEO**

(teatavaks tehtud numbri C(2014) 5060 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, <sup>(1)</sup> eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

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

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sättele ja võttes nende märkusi arvesse <sup>(2)</sup>

ning arvestades järgmist:

## 1. MENETLUS

### 1.1. MENETLUS SA.22030 (NERES)

- (1) 27. novembri 2006. aasta kirjaga esitati komisjonile kodaniku kaebus riigiabi kohta seoses NERESega („uute ja olemasolevate liinide laiendamise kava“) ning kasumi ja kahjumi ülekandmise lepinguga äriühingu Flughafen Dortmund GmbH („FD“) ja kommunaalettevõtte Dortmunder Stadtwerke AG („DSW21“) vahel.
- (2) 10. juuli 2007. aasta kirjaga teavitas komisjon Saksamaad, et ta on otsustanud algatada NERESe ja FD rahastamise suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 2 sätestatud menetluse („menetluse algatamise 2007. aasta otsus“).
- (3) Saksamaa esitas menetluse algatamise 2007. aasta otsuse kohta oma märkused 5. oktoobril 2007.

<sup>(1)</sup> Alates 1. detsembrist 2009 muutusid EÜ asutamislepingu artiklid 87 ja 88 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu („ELi toimimise leping“) artikliteks 107 ja 108. Sätted on sisult identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral vastavalt viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. Euroopa Liidu toimimise lepinguga tehti terminoloogiasse teatavaid muudatusi: „ühendus“ asendati „liiduga“ ja „ühisturg“ „siseturuga“. Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt Euroopa Liidu toimimise lepingu terminoloogiat.

<sup>(2)</sup> ELT C 217, 15.9.2007, lk 25; ja ELT C 268, 5.9.2012, lk 1.

- (4) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* <sup>(3)</sup>. Komisjon kutsus huvitatud isikuid esitama märkusi meetme kohta.
- (5) Komisjonile esitasid märkusi 11 huvitatud isikut. Komisjon edastas need 11. jaanuaril 2008 Saksamaale, kellele anti võimalus vastata; Saksamaa esitas oma märkused 28. veebruari 2008. aasta kirjaga.
- (6) Seejärel palus komisjon 10. novembril 2008 ja 26. oktoobril 2009 lisateavet, mida Saksamaa andis vastavalt 19. detsembril 2008 ja 12. novembril 2009.

#### 1.2. MENETLUS SA.29404 JA SA.32091 (NEO)

- (7) 14. septembri 2009. aastal sai komisjon faksi teel eraisikult kaebuse, milles väideti, et allahindlussüsteem NEO („Neue Entgeltordnung“ – uus lennujaamatasusid käsitlev eeskiri) on ebaseaduslik ja siseturuga kokkusobimatu FD-d kasutavatele lennuettevõtjatele antud riigiabi. Peale selle väitis kaebuse esitaja, et ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut riigiabi anti ka riigile kuuluvale lennujaama käitajale FD. Kaebus registreeriti riigiabi juhtumina SA.29404 (CP 284/2009).
- (8) 13. juuli 2010. aasta kirjaga edastas komisjon selle kaebuse Saksamaale ja taotles teavet. 14. oktoobri 2010. aasta kirjaga esitas Saksamaa oma selgitused.
- (9) 14. detsembril 2010 sai komisjon kaebuse Paderborni kreisilt (*Kreis Paderborn*). Kaebus registreeriti riigiabi juhtumina SA.32091.
- (10) 20. detsembri 2011. aasta kirjaga edastas komisjon selle kaebuse Saksamaale ja taotles teavet. Saksa ametiasutused esitasid oma märkused 1. veebruaril 2012.
- (11) Komisjon palus 21. veebruaril 2012 ja 4. märtsil 2012 lisateavet. Saksamaa esitas oma selgitused vastavalt 12. aprillil 2012 ja 24. aprillil 2012.
- (12) 21. märtsi 2012. aasta kirjaga teatas komisjon Saksamaale oma otsusest algatada abi suhtes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus („menetluse algatamise 2012. aasta otsus“). Saksamaa esitas menetluse algatamise 2012. aasta otsuse kohta oma märkused 23. aprillil 2012.
- (13) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* <sup>(4)</sup>. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuste meetmete kohta märkusi ühe kuu jooksul alates otsuse avaldamise kuupäevast.
- (14) Komisjonile esitasid märkusi seitse huvitatud isikut. Komisjon edastas need 6. märtsil 2013 Saksamaale, kellele anti võimalus vastata. Saksamaa esitas oma märkused 8. aprilli 2013. aasta kirjaga.

#### 1.3. JUHTUMITE SA.22030, SA.29404 JA SA.32091 (NERES JA NEO) ÜHINE MENETLUS

- (15) Komisjon palus 10. detsembril 2013 lisateavet. Saksamaa vastas 9. jaanuari 2014. aasta ja 17. veebruari 2014. aasta kirjaga.
- (16) 22. veebruari 2014. aasta kirjaga teavitas komisjon Saksamaad 2014. aasta lennundussuuniste <sup>(5)</sup> vastuvõtmisest ning asjaolust, et neid suuniseid kohaldatakse siinsele juhtumile alates nende *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise hetkest, ning palus Saksamaal esitada oma märkused.

<sup>(3)</sup> ELT C 217, 15.9.2007, lk 25.

<sup>(4)</sup> ELT C 268, 5.9.2012, lk 1.

<sup>(5)</sup> Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta“ (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).

- (17) 2014. aasta lennundussuunised avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 4. aprillil 2014 <sup>(6)</sup>. Nendega asendati 2005. aasta lennundussuunised, <sup>(7)</sup> <sup>(8)</sup>.
- (18) 15. aprillil 2014 avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* teade, millega kutsuti liikmesriike ja huvitatud isikuid esitama märkusi 2014. aasta lennundussuuniste kohaldamise kohta 20 tööpäeva jooksul alates teate avaldamise päevast <sup>(9)</sup>.
- (19) Komisjonile esitasid märkusi kuus huvitatud isikut. Komisjon edastas need märkused 28. mail 2014 Saksamaale, kellele anti võimalus vastata. Saksamaa esitas oma märkused 13. juuni 2014. aasta kirjaga.
- (20) Seoses pakilise vajadusega otsus vastu võtta ja sellest teatada nõustus Saksamaa 17. juuni 2014. aasta kirjaga otsuse vastuvõtmisega inglise keeles.

## 2. MEETMETE ÜSIKASJALIK KIRJELDUS

### 2.1. UURIMISE TAUST

#### 2.1.1. ÜLDINE TEAVE LENNUJAAMA KOHTA

- (21) Dortmundi lennujaam asub umbes 14 km kaugusel Dortmundi linnast Põhja-Rein-Vestfaalis, mille elanike arv on umbkaudu 17,6 miljonit. Lennujaam teenindab 5,2 miljoni elanikuga Ruhri piirkonda, eelkõige Dortmundi linna.
- (22) Tabelis 1 antakse ülevaade Dortmundi lennujaama lähistel asuvatest regulaarsete lennuliinidega lennujaamadest.

Tabel 1

#### Dortmundi lennujaama lähistel asuvate lennujaamade ülevaade

| Lennujaam                       | Vahemaa | Sõiduaeg autoga | Sõiduaeg rongiga |
|---------------------------------|---------|-----------------|------------------|
| Dortmundi lennujaam             |         |                 |                  |
| Paderborni/Lippstadti lennujaam | 74,1 km | 44 min          | 1 t 44 min       |
| Düsseldorfi lennujaam           | 76,8 km | 56 min          | 2 t 15 min       |
| Münsteri/Osnabrücki lennujaam   | 77,9 km | 51 min          | 1 t 27 min       |
| Kölni–Bonni lennujaam           | 104 km  | 1 t 03 min      | 2 t 23 min       |
| Niederrheini-Weeze lennujaam    | 123 km  | 1 t 30 min      | 2 t 57 min       |
| Kassel-Caldeni lennujaam        | 138 km  | 1 t 23 min      | 2 t 56 min       |

<sup>(6)</sup> Vt joonealune märkus 5.

<sup>(7)</sup> Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1).

<sup>(8)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punkt 171.

<sup>(9)</sup> ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.

- (23) Dortmundi lennujaama 100 % omanik ja käitaja on FD <sup>(10)</sup>.

#### 2.1.2. AJALOOLINE TAUST JA LIIKLUSE ARENG

- (24) Juba 1969. aastal võttis Dortmundi linnavolikogu vastu Dortmundi lennujaama üldise arengukava <sup>(11)</sup>. Sellega seoses tegeleti mitme taristuarendusprogrammiga (nagu näiteks uue lennuraja ehitus 1983. aastal ja selle juurdeehitus 1987. aastal).
- (25) 1992/93. aastal, kui Saksamaal leidsid aset struktuurilised ja poliitilised muutused (nagu Reini-Ruhrimaa piirkonna deindustrialiseerimine, Saksamaa taasühendamine ning piiride avamine Kesk- ja Ida-Euroopas), tellis FD reisijate arvu kasvupotentsiaali uuringuid <sup>(12)</sup>. Uuringud näitasid, et 90 % reisijatest kasutas Dortmundi lennujaama äri-, mitte erareisideks. Tellimislennud turismisihtkohtadesse on mänginud väikest rolli. Prognooside kohaselt eeldati lennujaama reisijateveo mahu kasvu 196 000 inimeselt 1991. aastal kuni vähemalt 664 000 – 731 000 reisijani 2000. ning 1,1 miljoni reisijani 2010. aastal.
- (26) Selle tõttu otsustasid FD avalik-õiguslikud aktsionärid olemasolevat taristut 1993. aastal ajakohastada ja laiendada. Selle tulemusena valmis 2000. aastal Dortmundi lennujaama uus terminal ja lennuraja 2 000 meetrine juurdeehitus. Sestsaadik on Dortmundi lennujaama läbilaskevõime umbes 2,5 miljonit reisijat aastas. Aastatel 2001–2003 kasutati lennujaama maksimaalsest läbilaskevõimest vaid ligikaudu 30 %.
- (27) Pärast 11. septembri 2001. aasta terrorirünnakut kaotas lennujaam hulga ärireisijaid. Lufthansa ja Eurowings vähendasid märgatavalt oma lendude sagedust ja pakutavaid lennuliine. Neid kaht lennuettevõtjat asendas ajutiselt Air Berlin, kuid 2003. aastal otsustas ta viia oma tegevuse põhiosas Düsseldorfis lennujaama.
- (28) Tabelis 2 kajastatakse Dortmundi lennujaama reisijate ja lendude arvu muutumist ajavahemikul 1999–2013.

Tabel 2

#### Reisijateveo areng Dortmundi lennujaamas aastatel 1999–2013

| Aasta | Reisijatevoog |
|-------|---------------|
| 1999  | 677 400       |
| 2000  | 719 365       |
| 2001  | 1 064 153     |
| 2002  | 994 508       |
| 2003  | 1 023 339     |
| 2004  | 1 179 278     |
| 2005  | 1 742 891     |
| 2006  | 2 019 666     |
| 2007  | 2 155 064     |
| 2008  | 2 329 455     |

<sup>(10)</sup> Äriühingu Flughafen Dortmund GmbH aktsionärid on Dortmundi linn (26 %) ja DSW21 (74 %). DSW21 ainuaktsionär (100 %) on Dortmundi linn. DSW21 on Dortmundi linna valdusettevõtja, kes haldab linna kommunaal- ja taristuettevõtteid.

<sup>(11)</sup> Sel ajal kutsuti Dortmundi lennujaama „Dortmund-Wickede“ lennuväljaks.

<sup>(12)</sup> Saksamaa märkused, 13. oktoober 2010, punkt 58.

| Aasta | Reisijatevoog |
|-------|---------------|
| 2009  | 1 716 519     |
| 2010  | 1 747 731     |
| 2011  | 1 822 117     |
| 2012  | 1 902 747     |
| 2013  | 1 924 313     |

- (29) 2003. aastal töötas Dortmundi lennujaamas 1 338 inimest, neist 274 otseselt lennujaama käitaja alluvuses, 614 lennujaamast lendavate lennuettevõtjate juures, 365 lennujaamas tegutsevates ettevõtetes ning ülejäänud 85 avaliku sektori asutustes (nagu politsei, toll ja tuletõrje).
- (30) Kasutamistaseme suurendamiseks otsustasid FD aktsionärid 2004. aastal strateegiat muuta ja meelitada kohale odavlennuettevõtjaid, kes korraldasid lende turismi sihtkohtadesse, Kesk- ja Ida-Euroopasse. 1. juulil 2004 võeti kasutusele odavamate lennujaamatasude kava („uute ja olemasolevate liinide laiendamise kava“) nimetusega NERES. 1. juulil 2009 kehtestati uus lennujaamatasude kava nimetusega NEO („*Neue Entgeltordnung*“, „NEO“).
- (31) Komisjon uuris nelja järgmist meetet: riigi 100 % tagatis FD-le antavatele laenudele, kasumi ja kahjumi ülekandmise leping FD ja kommunaalettevõtte DSW21 vahel ning kaks teatavate lennuettevõtjate lennujaamatasude vähendamise seotud meetet, NERES ja NEO.

## 2.2. MEEDE 1: RIIGI 100 % TAGATIS FD-LE

- (32) Dortmundi lennujaama taristuarendusprogramme rahastas otse FD riigi 100 % tagatisega laenude kaudu, mis anti aastatel 1987–2000.

## 2.3. MEEDE 2: KASUMI JA KAHJUMI ÜLEKANDMISE 1991. AASTA LEPING

- (33) 20. detsembril 1991 otsustasid FD (Dortmundi linna ja DSW21) aktsionärid sõlmida kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu (edaspidi „1991. aasta leping“) lennujaama ja DSW21<sup>(13)</sup> vahel. Selle lepingu alusel tasub DSW21 kõik FD kulud. Leping jõustus 1. jaanuaril 1992.
- (34) 1991. aasta leping sisaldab järgmisi sätteid:
- FD lisatakse DSW21 maksuüksusesse (paragrahv 2),
  - DSW21 katab kogu aastakahjumi (paragrahvi 3 lõige 3).
  - Lepingu minimaalseks kehtivusajaks kehtestati viis aastat. Seejärel pikenes see automaatselt ühe aasta võrra (paragrahvi 4 lõige 3). Saksamaa sõnul on kahjumi tasumine sätestatud seetõttu määramata ajaks, sest iga-aastane automaatne pikendamine valiti maksude tõttu.
- (35) Maksuseaduste täitmiseks vormistati 1999. aastal lepingu lisa. 1991. aasta lepingut muudeti 12. detsembril 2008 ning see jõustus tagasiulatuvalt alates 1. jaanuarist 2008, et tagada kahjumi tasumise eelarvetõhusus. Seepärast lisati seoses kahjumi katmisega viide kehtivale äriseadustikule (*Aktiengesetz* – äriseadustik) ja õiguskindluse tagamiseks lisati (vastavalt algversioonile) viieaastane minimaalne kehtivusperiood koos iga-aastase automaatse pikendamisega.

<sup>(13)</sup> Tol ajal kandis nime Dortmunder Stadtwerke AG.

- (36) Järgmistes tabelites (tabelid 3, 4 ja 5) on esitatud 1991. aasta lepingu alusel rahastatavad investeeringud ja tegevuskulud, samuti avalike ülesannete täitmise kulud.

Tabel 3

**Pärast *Aéroports de Paris* kohtuotsust vastu võetud ja 1991. aasta lepingu alusel rahastatavad investeeringud**

(EUR)

| Aasta | Investeeringud, sealhulgas aktiveerimisjärgsed      | Otsus | Makse     | Koguamortisatsioon seisuga 31.12.2013 | Rahastati kahjumi ülekandmise kaudu |
|-------|-----------------------------------------------------|-------|-----------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 2002  | Läänepoolse taristu arendamine                      | 2001  | 1 276 584 | – 978 183                             | 1 276 584                           |
|       | Hüvitus- ja asendusmeetmed                          | 2001  | 964 529   | – 735 373                             | 964 529                             |
|       | Maa sundvõõrandamine                                | 2001  | 853 382   |                                       | 853 382                             |
|       | Skidata süsteem, tasuline parkimine (läänepoolne)   | 2001  | 306 469   | 306 469                               | 306 469                             |
|       | Summa                                               |       | 3 400 964 | – 1 407 087                           | 3 400 964                           |
|       |                                                     |       |           |                                       |                                     |
| 2006  | Läänepoolse 6. parkimisplatsi väljaehitamine, Pr 45 | 2006  | 941 215   | – 474 310                             | 941 215                             |
|       | Summa                                               |       | 941 215   | – 474 310                             | 941 215                             |
|       |                                                     |       |           |                                       |                                     |
| 2008  | Läänepoolne laiendus, ehitusjärg C                  | 2008  | 3 694 700 | – 1 148 720                           | 3 694 700                           |
|       | F – pagasilindi kohandamine                         | 2008  | 2 004 069 | – 1 246 012                           | 2 004 069                           |
|       | G – idapoolne parkimisplats – P3                    | 2008  | 1 077 466 | – 321 267                             | 1 077 466                           |
|       | Kuivendussüsteem, G-P3                              | 2008  | 664 420   | – 188 252                             | 664 420                             |
|       | G – juurdepääsuteed/ringristmik                     | 2008  | 519 789   | – 155 023                             | 519 789                             |
|       | G – P3 ehitusjärg 2                                 | 2008  | 229 058   | – 144 223                             | 229 058                             |
|       | G – P3 valgustussüsteem                             | 2008  | 195 237   | – 58 230                              | 195 237                             |
|       | G – P3 müratõke                                     | 2008  | 152 812   | – 34 637                              | 152 812                             |
|       | Skidata, parkimissüsteemi P3 laiendus               | 2008  | 150 078   | – 109 432                             | 150 078                             |
|       | kolm ootesaali P3                                   | 2008  | 18 833    | – 13 340                              | 18 833                              |
|       | Summa                                               |       | 8 706 462 | – 3 419 136                           | 8 706 462                           |
|       |                                                     |       |           |                                       |                                     |



(EUR)

| Aasta | Investeeringud, sealhulgas aktiveerimis-<br>järgsed | Otsus | Makse      | Koguamortisatsioon<br>seisuga 31.12.2013 | Rahastati kahjumi<br>ülekandmise kaudu |
|-------|-----------------------------------------------------|-------|------------|------------------------------------------|----------------------------------------|
| 2009  | B – kesk- ja lääneosa ümberehitus                   | 2009  | 1 082 791  | – 170 520                                | 1 082 791                              |
|       | Summa                                               |       | 1 082 791  | – 170 520                                | 1 082 791                              |
|       | Summa                                               |       | 14 131 432 | – 5 471 053                              | 14 131 432                             |

Tabel 4

**1991. aasta lepingu alusel rahastatavad tegevuskulud, sealhulgas avalike ülesannete täitmine**

(tuhandetes EUR)

| Aasta | Lennundussuuniste kohased tegevuskulud (suuniste<br>punkt 25 22) |         | Tegevus-<br>tulud | Tegevustu-<br>lemus | Makse |
|-------|------------------------------------------------------------------|---------|-------------------|---------------------|-------|
| 2007  |                                                                  |         | 26 116            |                     |       |
|       | Materjalikulud                                                   | 11 980  |                   |                     |       |
|       | Personal                                                         | 11 242  |                   |                     |       |
|       | Muud tegevuskulud                                                | 6 824   |                   |                     |       |
|       | Muud maksud                                                      | 295     |                   |                     |       |
|       | — avaliku sektori ülesanded vastavalt tabelile 3                 | – 6 173 | – 4 179           |                     |       |
|       | Summa                                                            | 24 168  | 21 937            | – 2 231             | 2 231 |
|       |                                                                  |         |                   |                     |       |
| 2008  |                                                                  |         | 26 561            |                     |       |
|       | Materjalikulud                                                   | 12 932  |                   |                     |       |
|       | Personal                                                         | 10 727  |                   |                     |       |
|       | Muud tegevuskulud                                                | 7 675   |                   |                     |       |
|       | Muud maksud                                                      | 316     |                   |                     |       |
|       | — avaliku sektori ülesanded vastavalt tabelile 3                 | – 7 078 | – 4 047           |                     |       |
|       | Summa                                                            | 24 572  | 22 514            | – 2 058             | 2 058 |
|       |                                                                  |         |                   |                     |       |

(tuhandetes EUR)

| Aasta | Lennundussuuniste kohased tegevuskulud (suuniste punkt 25 22) |         | Tegevus-<br>tulud | Tegevustu-<br>lemus | Makse |
|-------|---------------------------------------------------------------|---------|-------------------|---------------------|-------|
| 2009  |                                                               |         | 21 577            |                     |       |
|       | Materjalikulud                                                | 13 343  |                   |                     |       |
|       | Personal                                                      | 10 860  |                   |                     |       |
|       | Muud tegevuskulud                                             | 5 848   |                   |                     |       |
|       | Muud maksud                                                   | 266     |                   |                     |       |
|       | — avaliku sektori ülesanded vastavalt tabelile 3              | – 7 475 | – 3 396           |                     |       |
|       | Summa                                                         | 22 842  | 18 181            | – 4 661             | 4 661 |
|       |                                                               |         |                   |                     |       |
|       |                                                               |         | [...] (*)         |                     |       |
| 2010  | Materjalikulud                                                | [...]   |                   |                     |       |
|       | Personal                                                      | [...]   |                   |                     |       |
|       | Muud tegevuskulud                                             | [...]   |                   |                     |       |
|       | Muud maksud                                                   | [...]   |                   |                     |       |
|       | — avaliku sektori ülesanded vastavalt tabelile 3              | [...]   | [...]             |                     |       |
|       | Summa                                                         | 22 808  | 20 035            | – 2 773             | 2 773 |
|       |                                                               |         |                   |                     |       |
| 2011  |                                                               |         | [...]             |                     |       |
|       | Materjalikulud                                                | [...]   |                   |                     |       |
|       | Personal                                                      | [...]   |                   |                     |       |
|       | Muud tegevuskulud                                             | [...]   |                   |                     |       |
|       | Muud maksud                                                   | [...]   |                   |                     |       |
|       | — avaliku sektori ülesanded vastavalt tabelile 3              | [...]   | [...]             |                     |       |
|       | Summa                                                         | 22 642  | 20 176            | – 2 466             | 2 466 |
|       |                                                               |         |                   |                     |       |

(tuhandetes EUR)

| Aasta          | Lennundussuuniste kohased tegevuskulud (suuniste punkt 25 22) |        | Tegevus-<br>tulud | Tegevustu-<br>lemus | Makse |
|----------------|---------------------------------------------------------------|--------|-------------------|---------------------|-------|
| 2012           |                                                               |        | [...]             |                     |       |
|                | Materjalikulud                                                | [...]  |                   |                     |       |
|                | Personal                                                      | [...]  |                   |                     |       |
|                | Muud tegevuskulud                                             | [...]  |                   |                     |       |
|                | Muud maksud                                                   | [...]  |                   |                     |       |
|                | — avaliku sektori ülesanded vastavalt tabelile 3              | [...]  | [...]             |                     |       |
|                | Summa                                                         | 23 908 | 21 396            | – 2 512             | 2 512 |
|                |                                                               |        |                   |                     |       |
| 2013           |                                                               |        | [...]             |                     |       |
|                | Materjalikulud                                                | [...]  |                   |                     |       |
|                | Personal                                                      | [...]  |                   |                     |       |
|                | Muud tegevuskulud                                             | [...]  |                   |                     |       |
|                | Muud maksud                                                   | [...]  |                   |                     |       |
|                | — avaliku sektori ülesanded vastavalt tabelile 3              | [...]  | [...]             |                     |       |
|                | Summa                                                         | 27 148 | 24 254            | – 2 894             | 2 894 |
|                |                                                               |        |                   |                     |       |
| 2014           |                                                               |        | [...]             |                     |       |
| Jaan-<br>märts | Materjalikulud                                                | [...]  |                   |                     |       |
|                | Personal                                                      | [...]  |                   |                     |       |
|                | Muud tegevuskulud                                             | [...]  |                   |                     |       |
|                | Muud maksud                                                   | [...]  |                   |                     |       |
|                | — avaliku sektori ülesanded vastavalt tabelile 3              | [...]  | [...]             |                     |       |
|                | Summa                                                         | 5 842  | 3 937             | – 1 905             | 1 905 |

(\*) Konfidentsiaalne teave.

Tabel 5

**1991. aasta lepingu alusel rahastatavad avalike ülesannete täitmise kulud**

| Aasta | Avaliku sektori ülesanne               | Investeeringud koos tagantjärele varana kajastamisega (EUR) | Koguamortisatsioon seisuga 31.12.2013 (EUR) | Kahjumi ülekandmise kaudu rahastatud tegevuskulud (tuhandetes EUR) |
|-------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 2007  | Lennujulgestus/ilmateenistus           | 61 300                                                      | – 61 300                                    |                                                                    |
|       | Tuletõrje/kiirabi                      | 13 631                                                      | – 10 366                                    |                                                                    |
|       | Summa                                  | 74 931                                                      | – 71 666                                    | 1 994                                                              |
|       |                                        |                                                             |                                             |                                                                    |
| 2008  | Lennujulgestus/ilmateenistus           |                                                             |                                             | 1 530                                                              |
|       | Tuletõrje/kiirabi                      | 616 032                                                     | – 343 950                                   | 1 501                                                              |
|       | Summa                                  | 616 032                                                     | – 343 950                                   | 3 031                                                              |
|       |                                        |                                                             |                                             |                                                                    |
| 2009  | Lennujulgestus/ilmateenistus           | —                                                           | —                                           | 1 697                                                              |
|       | Tuletõrje/kiirabi                      | —                                                           | —                                           | 2 160                                                              |
|       | Turvameetmed (määrus (EÜ) nr 300/2008) | —                                                           | —                                           | 222                                                                |
|       | Summa                                  | —                                                           | —                                           | 4 079                                                              |
|       |                                        |                                                             |                                             |                                                                    |
| 2010  | Lennujulgestus/ilmateenistus           | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|       | Tuletõrje/kiirabi                      | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|       | Turvameetmed (määrus (EÜ) nr 300/2008) | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|       | Summa                                  | 40 455                                                      | – 26 970                                    | 4 487                                                              |
|       |                                        |                                                             |                                             |                                                                    |
| 2011  | Lennujulgestus/ilmateenistus           | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|       | Tuletõrje/kiirabi                      | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|       | Turvameetmed (määrus (EÜ) nr 300/2008) | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|       | Summa                                  | 446 856                                                     | – 149 248                                   | 5 163                                                              |
|       |                                        |                                                             |                                             |                                                                    |

| Aasta      | Avaliku sektori ülesanne                        | Investeeringud koos tagantjärele varana kajastamisega (EUR) | Koguamortisatsioon seisuga 31.12.2013 (EUR) | Kahjumi ülekandmise kaudu rahastatud tegevuskulud (tuhandetes EUR) |
|------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 2012       | Lennujulgestus/ilmateenistus                    | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|            | Tuletõrje/kiirabi                               | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|            | Turvameetmed (määrus (EÜ) nr 300/2008)          | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|            | Summa                                           | 8 400                                                       | – 2 012                                     | 4 874                                                              |
|            |                                                 |                                                             |                                             |                                                                    |
| 2013       | Lennujulgestus/ilmateenistus                    | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|            | Tuletõrje/kiirabi                               | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|            | Turvameetmed (määrus (EÜ) nr 300/2008)          | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|            | Summa                                           | 118 678                                                     | – 6 674                                     | 4 650                                                              |
|            |                                                 |                                                             |                                             |                                                                    |
| 2014       | Lennujulgestus/ilmateenistus                    | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
| Jaan–märts | Tuletõrje/kiirabi                               | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|            | Kaitsemeetmed määruse (EÜ) nr 300/2008 kohaselt | [...]                                                       | [...]                                       | [...]                                                              |
|            | Summa                                           | —                                                           | —                                           | 1 212                                                              |

(37) Oma viimastes märkustes selgitas Saksamaa, et ta loeb avalike ülesannete täitmise kuludeks järgmisi 1991. aasta lepingu alusel rahastatava tegevusega seotud kulusid:

- lennujuhtimine, lähilennujuhtimisüksus ja tehnikaseadmed, näiteks maandusmissüsteemid,
- meteoroloogiateenused,
- tuletõrje- ja päästeüksus,
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 300/2008 <sup>(14)</sup> ja lennuohutusseaduse <sup>(15)</sup> paragrahvis 8 käsitletud ohutusmeetmed.

(38) Peale selle esitas Saksamaa avalike ülesannete täitmisega seotud kulud, mille tasub Põhja-Rein-Vestfaali liidumaa:

- reisijate julgeolek ja pagasikontroll vastavalt lennuohutusseaduse paragrahvile 5,
- politsei (ruumide kulud),
- tolli- ja piirikontroll (ruumide kulud).

<sup>(14)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviilennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 (ELT L 97, 9.4.2008, lk 72).

<sup>(15)</sup> 11. jaanuari 2005. aasta lennuohutusseadus (Luftsicherheitsgesetz, LuftSiG) (BGBl I, lk 78).

## 2.4. MEEDE 3: LENNUJAAMATASUDE KAVA NERES

- (39) Tulu suurendamiseks (lennujaamatasudest ja muust kui lennundustegevusest) ning taristu kasutamise optimeerimiseks võttis FD 1. juulil 2004 kasutusele kava NERES. Seda kohaldati kuni 30. juunini 2009. Lennuettevõtjad võisid taotleda madalamaid lennujaamatasusid iga uue ja kõikide olemasolevate lennuliinide puhul. Taotlus pidi lennujaamani jõudma vahemikus 1. juulist 2004 kuni 30. juunini 2009 ning see tuli esitada kolm kuud enne uue lennuliini avamist.
- (40) Lennuliinide puhul, mis olid 1. juulil 2004 juba olemas, kohaldati allahindlust vaid kõikide järgnevate reisijate suhtes. Lennuettevõtjat ei toetatud NERESest, kui ta avas uue lennuliini asendamaks olemasolevat, mida oli meetme kaudu juba toetatud. Toetuse heakskiitu piiras vaid Dortmundi lennujaama läbilaskevõime.
- (41) Kui lennuettevõtja vastas kava tingimustele, maksti NERESest turundustoetust reisija kohta ja tehti allahindlust lennujaama ühtsest kasutustasust lennuki kohta olenevalt lennuettevõtja reisijateveo kogumahust aastas.
- (42) Tasumäärade kohaselt määrati lennujaamatasud põhimõtteliselt kõigi lendude arvu ja mitte reisijate arvu põhjal. Siia kuulusid järgmised tasud: maandusmistasu, parkimistasu, taristuga seotud teenustasud (lennule registreerimise tasu, pagasikäitlus ja lennukite parkimistasud) ning maapealse teeninduse tasud (reisijate lennule registreerimine, pagasi tagastamine, peale- ja tühjaks laadimine ning maapealne teenindus).
- (43) Kava kohaldati samal ajal koos FD tasumääradega, mis kehtisid alates 1. novembrist 2000 („2000. aasta tasumäärad“) vastavalt Põhja-Rein-Vestfaali transpordiministeeriumi heakskiidule. NERESest abi saanud lennuliinide puhul vahetas kava NERES välja 2000. aasta kava. 2000. aasta kavas sätestatud erinevate tasude asemel maksid ajaomased lennuettevõtjad ühtset lennujaama kasutustasu reisija kohta. Maks hõlmas tasusid kõikide lennujaamateenuste eest, välja arvatud lennujulgustasut.
- (44) Lennujaama ühtse kasutustasu tase olenes konkreetse lennuki istekohtade arvust. Istekohtade arvu põhjal eristati viit järgmist kategooriat, nagu on näidatud tabelites 6 ja 7:

Tabel 6

## Viis istekohtade kategooriat

|               |                        |
|---------------|------------------------|
| 1. kategooria | Vähemalt 140 istekohta |
| 2. kategooria | Vähemalt 100 istekohta |
| 3. kategooria | Vähemalt 70 istekohta  |
| 4. kategooria | Vähemalt 40 istekohta  |
| 5. kategooria | Alla 40 istekohta      |

Tabel 7

## Lennujaama ühtne kasutustasu vastavalt kategooriale

|                                |             |               |
|--------------------------------|-------------|---------------|
| 1. juuli 2004 – 30. juuni 2005 | 5,00 eurot  | 1. kategooria |
|                                | 8,00 eurot  | 2. kategooria |
|                                | 11,00 eurot | 3. kategooria |
|                                | 20,00 eurot | 4. kategooria |
|                                | 25,00 eurot | 5. kategooria |

|                                |             |               |
|--------------------------------|-------------|---------------|
| 1. juuli 2005 – 3. juuni 2006  | 6,75 eurot  | 1. kategooria |
|                                | 9,00 eurot  | 2. kategooria |
|                                | 11,75 eurot | 3. kategooria |
|                                | 20,00 eurot | 4. kategooria |
|                                | 25,00 eurot | 5. kategooria |
| 1. juuli 2006 – 30. juuni 2007 | 6,75 eurot  | 1. kategooria |
|                                | 9,00 eurot  | 2. kategooria |
|                                | 11,75 eurot | 3. kategooria |
|                                | 20,00 eurot | 4. kategooria |
|                                | 25,00 eurot | 5. kategooria |
| 1. juuli 2007 – 30. juuni 2008 | 7,50 eurot  | 1. kategooria |
|                                | 9,75 eurot  | 2. kategooria |
|                                | 12,25 eurot | 3. kategooria |
|                                | 20,00 eurot | 4. kategooria |
|                                | 25,00 eurot | 5. kategooria |
| 1. juuli 2008 – 30. juuni 2009 | 7,50 eurot  | 1. kategooria |
|                                | 9,75 eurot  | 2. kategooria |
|                                | 12,25 eurot | 3. kategooria |
|                                | 20,00 eurot | 4. kategooria |
|                                | 25,00 eurot | 5. kategooria |

- (45) Peale lennujaama ühtse kasutustasu allahindluste maksis lennujaam uue lennuliini avamisel ka turundustoetust reisija kohta. Toetus olenes uue lennuliini lendude sagedusest ja lennuliinil kasutatavast istekohtade arvust.

Tabel 8

**Turundustoetus**

| Uute abi saanud lendude sagedus                    | Turundustoetus reisija kohta iga lennu puhul |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| kolm vähemalt 100 000 istekohaga lennuliini aastas | 0,30 eurot                                   |
| neli vähemalt 175 000 istekohaga lennuliini aastas | 0,50 eurot                                   |
| viis vähemalt 225 000 istekohaga lennuliini aastas | 1,00 euro                                    |

- (46) 1. juulist 2005 hakati pakkuma täiendavat allahindlust olenevalt lahkuvate reisijate koguarvust lennuettevõtja kohta aastas. Allahindlust anti lisaks lennujaama ühtsele kasutustasule, mida lennuettevõtjad pidid maksma. Võttes arvesse ka turundustoetuse kaudu pakutavat allahindlust, eeldati aga, et kasutajatasud ei ole alla 5 euro.

Tabel 9

**Allahindlus lahkuvate reisijate koguarvu kohta**

| Lahkuvate reisijate koguarv aastas                              | 500 000 –<br>1 000 000 | 1 000 001–<br>1 500 000 | 1 500 001–<br>2 000 000 | Üle 2 000 000 |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------|
| Lennujaama ühtse kasutustasu alla-hindlus lahkuva reisija kohta | 1,00 eurot             | 1,50 eurot              | 2,00 eurot              | 3,00 eurot    |

**2.5. MEEDE 4: LENNUJAAMATASUDE KAVA NEO**

- (47) NEO võeti kasutusele 1. juulil 2009 nii eelmise allahindlussüsteemi NERES<sup>(16)</sup> kui ka 1. novembril 2000 kasutusele võetud tasumäärade asemel. Esialgu ei olnud NEO tähtajaline ja NEO rakendamise otsus põhines 2008. aastal heaks kiidetud äriplaanil, mis sisaldas prognoose kuni 2019. aastani. NEOd muudeti 1. novembril 2011, kui osa tasudest tõsteti.

**2.5.1. STARDI- JA MAANDUMISTASUD**

- (48) Regulaarlendude puhul nähti NEOga ette ühtne stardi- ja maandumistasu<sup>(17)</sup>. Starditasu (k.a maandumistasud) olenes pardal olevate reisijate arvust, reisijate koguarvust aastas ja lennuki suurusest. Miinimumtasuks oli kehtestatud 100 eurot. Tasud jaotati vastavalt õhusõiduki tüübile ja istekohtade arvule kolmeks kategooriaks.
- (49) Tabelis 10 antakse ülevaate regulaarlendude puhul alates 1. juulist 2009 kehtinud starditasudest.

Tabel 10

**NEO starditasud (k.a maandumistasud) regulaarlendudel Dortmundi lennujaamas 2009. aasta juulist kuni 2011. aasta novembrini**

| 1. kategooria starditasud – rohkem kui 120 istekohaga lennuk |                                |                       |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| Reisijate koguarv kalendriaastas                             | Starditasu reisija kohta (EUR) | Allahindluse protsent |
| Üle 500 000                                                  | 2,50                           | 68,75                 |
| 250 001–500 000                                              | 4,00                           | 50,00                 |
| 0–250 000                                                    | 8,00                           | 0                     |
| 2. kategooria starditasud – 50–120 istekohaga lennuk         |                                |                       |
| Reisijate koguarv kalendriaastas                             | Starditasu reisija kohta (EUR) | Allahindluse protsent |
| Üle 100 000                                                  | 3,75                           | 68,75                 |
| 50 001–100 000                                               | 6,00                           | 50,00                 |
| 0–50 000                                                     | 12,00                          | 0                     |

<sup>(16)</sup> Komisjon on algatanud NERESe suhtes ametliku uurimismenetluse: riigiabi C-26/07 (ex NN 28/07) – NERES – Flughafen Dortmund (ELT C 217, 15.9.2007, lk 25.).

<sup>(17)</sup> Maandumistasu lülitati starditasusse.



## 3. kategooria starditasud – kuni 50 istekohaga lennuk

| Reisijate koguarv kalendriaastas | Starditasu reisija kohta (EUR) | Allahindluse protsent |
|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| Üle 50 000                       | 6,00                           | 62,50                 |
| 25 001–50 000                    | 8,00                           | 50,00                 |
| 0–25 000                         | 16,00                          | 0                     |

- (50) Seoses mitteregulaarlendudega tehti NEO puhul vahet stardi- ja maandumistasudel. Maandumistasu oli 2,23 eurot 1 000 kg maksimaalse stardimassi kohta. Starditasu olenes muude kriteeriumide hulgas lennuki maksimaalsest stardimassist ja mürakaitse tasemest.
- (51) Peale selle kehtis üle kolme tunni lennujaamas viibivatele lennukitele parkimistasu. Parkimistasu suurus olenes lennuki maksimaalsest stardimassist. Üldjuhul ei kohaldata seda tasu odavlennuettevõtjate suhtes, sest nemad hoidsid enda teenindamise aja minimaalsena.
- (52) Lennundusjulgestustasu oli 0,30 eurot lahkuva reisija kohta; puudega reisijate abistamise tasu <sup>(18)</sup> oli 0,36 eurot lahkuva reisija kohta.

## 2.5.2. MAAPEALSE TEENINDUSE TASUD

- (53) Regulaarlendude maapealse teeninduse tasud määrati kindlaks eraldi lepingutes lennuettevõtjate ja lennujaama vahel vastavalt osutatud teenuste ulatusele. Reisijate arvust olenevalt tehti mahupõhist allahindlust.
- (54) 2010. aastal kehtisid eraldi lepingud Wizz Airi, Easyjeti, Air Berlini, Germanwingsi, Sky Airlinesi ja Sun Expressiga. 1. novembril 2011 kehtisid lepingud veel ka Corendoni, Tailwindi, Germania, Pegasuse, Freebirdi, Air Arabia, Bulgarian Air Charteri ja Air Viaga.
- (55) Mitteregulaarlendude puhul olenesid maapealse teeninduse tasud lennuki suurusest. Reisijateenuseid arvutati iga lepingu alusel eraldi. Jäätörje hinda arvutati maksimaalse stardimassi alusel.
- (56) Tabel 11 sisaldab maapealse teeninduse tasude kulude katmise taset Dortmundi lennujaamas ajavahemikus 2009–2019. Tabelis 11 esitatud maapealse teeninduse tasud on Dortmundi lennujaama põhiklientide keskmised tasud. Madalaimad teenindustasud summas [...] eurot ([...] eest) 2009. aastal hõlmasid tasu teenuste eest summas ligikaudu [...] eurot.

Tabel 11

## Maapealse teenindamise kulude katmine tasudega

|                                 | (EUR)     |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                                 | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      |
| Tulu maapealsest teenindamisest | [5,8–6,2] | [5,8–6,2] | [5,8–6,2] | [5,8–6,2] | [5,8–6,2] | [6,2–6,5] | [6,2–6,5] | [6,2–6,5] | [6,5–6,8] | [6,5–6,8] | [6,5–6,8] |
| Maapealse teenindamise kulud    | [4,0–4,4] | [4,0–4,4] | [4,0–4,4] | [4,0–4,4] | [4,0–4,4] | [4,5–4,9] | [4,5–4,9] | [4,5–4,9] | [4,5–4,9] | [5,0–5,2] | [5,0–5,2] |

<sup>(18)</sup> Reisijatega seotud tasu puudega või liikumispuudega isikute abistamiseks lennujaamades (edaspidi: „puudega reisijate abistamise tasu“) vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määrusele (EL) nr 1107/2006 puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul (ELT L 204, 26.7.2006, lk 1).

## 2.5.3. LENNUETTEVÕTJATE MAKSTAV KOGUTASU, MIINUS TURUNDUSTOETUS

- (57) Saksamaa esitas tabeli 12, et näidata lennujaama tegelikke tulusid reisija kohta, mis saadakse stardi- ja kõikidest muudest tasudest pärast lennuettevõtjatele alates 1. novembrist 2011 makstavate turundustoetuse summade mahaarvamist. Starditasud on NEO kasutuselevõtust 2009. aastal kuni 2011. aastani kasvanud.

Tabel 12

**Tulu lahkuva reisija kohta alates 1. novembrist 2011**

(EUR)

| Lennuettevõtja        | Starditasu | Individuaalsete lepingute alusel kokku lepitud kogutasud (maapealne teenindustasu) | Kokku   |
|-----------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Wizz Air              | 3,00       | [...]                                                                              | [5–10]  |
| Germanwings           | 5,00       | [...]                                                                              | [5–10]  |
| EasyJet               | 5,00       | [...]                                                                              | [5–10]  |
| Air Berlin/Fly Niki   | 10,00      | [...]                                                                              | [15–20] |
| Sun Express           | 10,00      | [...]                                                                              | [15–20] |
| Sky Airlines          | 10,00      | [...]                                                                              | [15–20] |
| Corendon              | 10,00      | [...]                                                                              | [15–20] |
| Tailwind              | 10,00      | [...]                                                                              | [20–25] |
| Germania              | 10,00      | [...]                                                                              | [20–25] |
| Pegasus               | 10,00      | [...]                                                                              | [20–25] |
| Freebird              | 10,00      | [...]                                                                              | [20–25] |
| Air Arabia            | 10,00      | [...]                                                                              | [20–25] |
| Bulgarian Air Charter | 10,00      | [...]                                                                              | [20–25] |
| Air Via               | 10,00      | [...]                                                                              | [25–30] |

**3. MENETLUSE JA KOMISJONI UURIMISE ALGATAMISE ALUSED**

- (58) Menetluse algatamise 2007. ja 2012. aasta otsusega alustas komisjon riigi 100 % tagatiste, 1991. aasta lepingu, NERESse lennujaamatasude kava ning NEO lennujaamatasude kava (sealhulgas sellega seotud allahindluste) uurimist.

### 3.1. MEEDE 1: RIIGI 100 % TAGATIS

- (59) Seoses riigi 100 % tagatisega väljendas komisjon kahtlust, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks samuti andnud 100 % tagatise laenudele taristuprogrammide rahastamiseks Dortmundi lennujaamas. Kui leitakse, et see nii ei oleks, seab komisjon ühtlasi kahtluse alla, kas sellist abi saab lugeda kokkusobivaks siseturuga.

### 3.2. MEEDE 2: 1991. AASTA LEPING

- (60) Menetluse algatamise 2012. aasta otsuses väljendas komisjon eelkõige kahtlusi, kas 1999. ja 2008. aasta muudatused tõid kaasa 1991. aasta lepingu olulise muutmise. Seega tõstatas komisjon küsimusi, kas 1991. aasta muudetud lepingut tuleks lugeda uueks meetmeks.
- (61) Samuti kahtles komisjon, kas teatavad avalike ülesannete täitmist hõlmava tegevusega, nagu näiteks toll, lennujuhtimine ja tuletõrje, seotud kulud kuuluvad riigiabi kontrolli alla või mitte.
- (62) Lisaks kahtles komisjon, kas DSW21 toimis FDga 1991. aasta lepingut sõlmides ja seda muutes turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana. Seepärast oligi komisjonil kahtlusi, kas FD iga-aastaste kulude katmine ei kujutanud kujutas endast riigiabi, ning kas sellist abi saab lugeda ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivaks. Eelkõige tundus tegevusabi hõlmavat FD tegevuskahjumit, mistõttu ei olnud tõenäoline, et see vastab ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c ettenähtud erandite nõuetele.

### 3.3. MEEDE 3: NERESE TASUMÄÄRAD

- (63) NERESe puhul kahtles komisjon, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks NERESe kasutusele võtnud ja sõlminud selle alusel sarnased lepingud Dortmundi lennujaama kasutavate lennuettevõtjatega. Kui leitakse, et tasumäärad ja leping kujutavad endast riigiabi, kahtleb komisjon ka selles, kas kõnealuseid meetmeid saab lugeda siseturuga kokkusobivaks.

### 3.4. MEEDE 4: NEO TASUMÄÄRAD

- (64) NEO puhul kahtles komisjon, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks NEO kasutusele võtnud ja sõlminud selle alusel sarnased lepingud Dortmundi lennujaama kasutavate lennuettevõtjatega. Kui see nii ei ole, siis kahtleb komisjon jällegi, kas tasumäärades ja lepingutes sisalduvat abi saab lugeda siseturuga kokkusobivaks.

## 4. SAKSAMAA MÄRKUSED

### 4.1. MEEDE 1: RIIGI 100 % TAGATIS FD-LE

- (65) Saksamaa sõnul ei võtnud komisjon arvesse, et tagatised on Dortmundi lennujaama taristuarendusprogrammi osa. Sellega seoses väitis Saksamaa, et alates 1991. aastast etendab Dortmundi lennujaam Põhja-Rein-Vestfaali transpordikontseptsioonis olulist osa.
- (66) Saksamaa selgitas, et riigi 100 % tagatised anti Dortmundi linnale ja DSW21-le selleks, et tagada Dortmundi lennujaamale laenu taristuarendusprogrammi rahastamiseks.
- (67) Saksamaa esitas põhjaliku ülevaate kõikidest (riigi 100 %) tagatisega laenudest, mis anti FD-le ajavahemikus 1987–2000, nagu on esitatud tabelis 13 <sup>(19)</sup>.

<sup>(19)</sup> Uurimise all olevad tagatised ulatuvad 74,182 miljoni euroni, mis on tabelis 13 esitatud laenude osas 2008. aasta lõpul veel realiseerimata summa.

Tabel 13

**Ülevaade riigi 100 % tagatistest FD laenude tagamiseks aastatel 1987–2000**

| Nr                                               | Taristumeetmed                                                                                            | Laenusumma (EUR) | Laenu andmise aasta | Laenutagatis   |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------|----------------|
| A. Vanad taristuprojektid aastatel 1987–1992     |                                                                                                           |                  |                     |                |
| 1                                                | Lennuraja A juurdeehitus, kõrgepingeliini ümbersuunamine                                                  | 1 278 230        | 1987                | Dortmundi linn |
| 2                                                | Lennuraja A juurdeehitus, kõrgepingeliini ümbersuunamine                                                  | 1 278 230        | 1987                | Dortmundi linn |
| 3                                                | Lennuraja A juurdeehitus, kõrgepingeliini ümbersuunamine                                                  | 1 022 584        | 1988                | Dortmundi linn |
| 4                                                | Lennuraja A juurdeehitus, kõrgepingeliini ümbersuunamine                                                  | 1 278 230        | 1989                | Dortmundi linn |
| 5                                                | Muud meetmed                                                                                              | 1 022 584        | 1992                | DSW21          |
| B. Varasemate aastate (1993–2003) investeeringud |                                                                                                           |                  |                     |                |
| 6                                                | Helikindla kabiini laiendamine, idapoolne sademeveekanalisisatsioon, idapoolne liiklusala, kanalisatsioon | 2 812 105        | 1995                | DSW21          |
| 7                                                | Kinnisvara [...]                                                                                          | 4 090 335        | 1996                | Dortmundi linn |
| 8                                                | Kinnisvara [...]                                                                                          | 2 045 168        | 1996                | DSW21          |
| 9                                                | Lennuraja juurdeehitus 1 450 m                                                                            | 3 988 077        | 1997                | Dortmundi linn |
| 10                                               | Torn, terminal/autoparkla 1, liiklusala jms                                                               | 17 383 924       | 1997                | Dortmundi linn |
| 11                                               | Torn, terminal/autoparkla 1, liiklusala jms                                                               | 17 383 924       | 1997                | Dortmundi linn |
| 12                                               | Terminali A rekonstrueerimine, lastilendude keskus                                                        | 1 482 747        | 1998                | DSW21          |
| 13                                               | Torn, terminal/autoparkla 1, liiklusala jms                                                               | 6 876 876        | 1998                | Dortmundi linn |
| 14                                               | Ühendus põhjapoolse tänavaga, gaasi ümberjaotustoru ja veeliin                                            | 2 172 991        | 1999                | DSW21          |
| 15                                               | Liiklusala mehhaniseerimine                                                                               | 6 237 761        | 1999                | DSW21          |
| 16                                               | Torn, terminal, liiklusala ja muud taristumeetmed                                                         | 6 736 782        | 1999                | Dortmundi linn |

| Nr | Taristumeetmed                                              | Laenusumma (EUR) | Laenu andmise aasta | Laenu tagatis  |
|----|-------------------------------------------------------------|------------------|---------------------|----------------|
| 17 | Lennuraja juurdeehitus, üldlennunduse ümberkorraldamine jms | 3 195 574        | 2000                | Dortmundi linn |
| 18 | Lennuraja juurdeehitus, üldlennunduse ümberkorraldamine jms | 33 795 393       | 2000                | Dortmundi linn |
| 19 | Torn, terminal/autoparkla 1, liiklusala jms                 | 11 120 598       | 2000                | Dortmundi linn |
| 20 | Torn, terminal/autoparkla 1, liiklusala jms                 | 13 484 812       | 2000                | Dortmundi linn |
| 21 | Lennuraja juurdeehitus, üldlennunduse ümberkorraldamine jms | 21 781 034       | 2000                | Dortmundi linn |

Allikas: Saksamaa märkused, 23. aprill 2012.

- (68) Saksamaa väitis, et kõnealused tagatised anti lõplikult ajavahemikul 1987–2000, seega enne seda, kui selgitati, et riigiabi eeskirju kohaldatakse ka lennujaamade suhtes. Peale selle osutas Saksamaa, et tagatised anti niisiis lõplikult enne *Aéroports de Paris* kohtuotsust ja neid ei ole seitsaadik muudetud. Lisaks rõhutas Saksamaa, et tagatise ei pikendatud ega muudetud ka muul viisil.
- (69) Veelgi enam, Saksamaa väitis, et lennujaama käitaja maksis nende tagatiste eest turupõhist tasu.

#### 4.2. MEEDE 2: 1991. AASTA LEPING

- (70) Saksamaa väitis seoses ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tõlgendamise ja kohaldamisega 1991. aasta lepingu suhtes, et kõnealune leping oli lõplikult sõlmitud enne Üldkohtu otsust *Aéroports de Paris* kohtuasjas <sup>(20)</sup>. Saksamaa kinnitas, et 1991. aasta leping oli 1991. aastal juba lõplikult sõlmitud ning jõustus 1. jaanuaril 1992 ning DSW21 kattis iga-aastased kahjud täpselt selle lepingu alusel. Seega on Saksamaa arvamusel, et riigiabi eeskirju ei tohiks seetõttu lepingu suhtes kohaldada.
- (71) Saksamaa asus seisukohale, et 2005. aasta lennundussuunist ei ole võimalik kohaldada, sest 1991. aasta leping allkirjastati 1990. aastate alguse taristumeetmete osana enne suuniste vastuvõtmist ja avaldamist. Lisaks väitis Saksamaa, et 1991. aasta leping on vajalik lennujaama laiendamiseks. Vastavalt sellele selgitas Saksamaa, et Dortmundi linnavolikogu sõlmis lepingu lennujaama laiendamise otsese toetamise alternatiivina. Saksamaa väitis, et uus taristu on kättesaadav igale võimalikule kasutajale ilma mis tahes diskrimineerimiseta. Dortmundi lennujaamast pidi saama riiklik lennujaam, mis oli Saksamaa arvates ühistes huvides.
- (72) Saksamaa esitas uuringud, milles toodi välja endise Dortmund-Wickede <sup>(21)</sup> lennuvälja arendamise võimalused ja väljavaated. Tulemuse kohaselt oleks lennuvälja arendamine lennujaamaks toonud kaasa reisijate arvu kasvu 196 000 inimeselt 1991. aastal 664 000 – 731 000 reisijani 2001. aastal ja isegi 1,1 miljoni reisijani 2010. aastal. Saksamaa väitis, et enne laiendamist oli lennujaama läbilaskevõime vaid ligikaudu 750 000 reisijat ning seetõttu oli juurdeehitus vajalik. Sellega seoses kinnitas Saksamaa, et uuringute prognoosid olid õiged. Aastal 2000 kasutas Dortmundi lennujaama juba 719 365 reisijat ning 2010. aastaks prognoositud arvuni jõuti 1 064 153 reisijaga juba 2001. aastal.

<sup>(20)</sup> Kohtuotsus T-128/98: *Aéroports de Paris vs. komisjon* (EKL 2000, II-3929), mis jäeti muutmata otsusega kohtuasjas C-82/01 P (EKL 2002, I-9297).

<sup>(21)</sup> Vt joonealune märkus 11.

- (73) Saksamaa väitis, et 1991. aasta lepingut ei pikendatud ega muudetud muul viisil, samuti ei ole seda lõpetatud ning see ei olnud tähtajaline. Saksamaa juhtis tähelepanu, et nii 1999. aasta lepingu lisa kui ka 2008. aasta lepingumuudatus sõlmiti vaid selleks, et täita Saksamaa maksuseaduste nõudeid ning need ei mõjutanud aastakahjumi tähtajatu katmise põhimõtet. Seega Saksamaa hinnangul ei olnud FD ja DSW21 vahel 1991. aastal sõlmitud lepingu 2008. aasta muudatus uus meede, kuid käsitles siiski sama lepingut, mida uuriti menetluse algatamise 2007. aasta otsuses.
- (74) Veelgi enam, Saksamaa arvates võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet kohaldada vaid tolleaegse olukorra kontekstis. Peale selle väitis Saksamaa, et kuna sel ajal ei peetud lennujaamade käitamist ja ehitamist majandustegevuseks, ei loetud lennujaamu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 reguleerimisalasse kuuluvateks ettevõtjateks.
- (75) Lisaks selgitas Saksamaa, et teatavad tegevus- ja kapitalikulud (amortisatsioon ja rahastamiskulud) on seotud avalike ülesannete täitmisega ja jäävad väljapoole riigiabi eeskirjade reguleerimisala. Saksamaa arvates oli tegemist selliste kuludega nagu näiteks politsei, toll ja lennujuhtimine.
- (76) Saksamaa juhtis tähelepanu, et 1991. aasta leping vastab 24. juuli 2003. aasta *Altmarki* <sup>(22)</sup> kohtuotsuse nõuetele. Oma märkustes ütles Saksamaa, et Dortmundi linnavolikogu usaldas FD-le ametlikult ülesande Dortmundi lennujaama taristut edasi arendada ning et selle eest ei makstud ülemäärast hüvitist. Ehkki lennujaama käitamisele ei kuulutatud välja hanget, oli FD Saksamaa arvates üldiselt hästi juhitud ettevõtte.
- (77) Peale selle väitis Saksamaa, et lennujaama kahjum hõlmas investeringutega seotud kulusid, mille kohta tehti otsus enne 2000. aasta *Aéroports de Paris'* otsust, ja avalike ülesannete täitmisega seotud kulusid.
- (78) Sellega seoses esitas Saksamaa mitmel juhul mitmesuguseid tegevusliikide nimekirju, mida loeti seotuks avalike ülesannete täitmisega. Viimaste märkuste ülevaade on võetud kokku tabelites 4 ja 5.
- (79) Saksamaa arvates ei kuulu kõnealused meetmed *Leipzig/Halle* kohtuotsusele viidates riigiabi kontrolli alla. Saksamaa sõnul oleks nende kulude kulubaasist eemaldamise korral FD intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelne kasum positiivne.
- (80) Igal juhul juhtis Saksamaa tähelepanu, et meedet ei tohi lugeda tegevusabiks, vaid investeerimisabiks, mida võib pidada vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktidele b ja c lepinguga kokkusobivaks. Siiski tunnistas Saksamaa, et üleeuroopalist huvi pakkuvaid projekte ELi asutamislepingu artikli 107 lõike 3 punktide b ja c tähenduses peaks rakendama mitu liikmesriiki. Sellegipoolest väitis Saksamaa, et üldine struktuurne ümberkujundamine, mille üks osa oli lennujaamataristu ehitamine, on liidu ühistes huvides ning seetõttu siseturuga kokkusobiv.

#### 4.3. MEEDE 3: NERES

- (81) Saksamaa väitis, et programmi NERES meetmeid ei saa lugeda riigiabiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Saksamaa luges NERESi Dortmundi lennujaama laiendamise toetusprogrammiks, mida võis taotleda iga lennuettevõtja, ning seetõttu ei olnud see diskrimineeriv. Igal juhul kohaldati Saksamaa väitel NERESi vähemalt kolme lennuettevõtja suhtes ja sel põhjusel ei saanud seda pidada *de facto* EasyJeti soovivaks positiivseks diskrimineerimiseks. Samuti rõhutas Saksamaa, et programm on tähtajaline ning seda kohaldatakse vaid lennuettevõtjate suhtes, kes alustavad tegutsemist või laiendavad oma tegevust Dortmundi lennujaamas teataval ajavahemikul. Saksamaa arvates ei olnud NERESi meetmed valikulised, sest nendega ei eelistatud vaid teatavaid lennuettevõtjaid.
- (82) Saksamaa sõnul ei ole NERES seostatav riigiga, sest FD juhatus alustas programmi omaenda algatusel ja vastutusel. Saksamaa kinnitas, et NERESi väljatöötamise ei olnud seotud ei FD nõukogu, DSW21 ega Dortmundi linn.

<sup>(22)</sup> Kohtuotsus *Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vs. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00 (EKL 2003, I-07747).

- (83) Saksamaa esitas alternatiivsed stsenaariumid NERESega ja ilma selleta ning jõudis järeldusele, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks toiminud samamoodi. Stsenaariumide kohaselt eeldati, et NERESe süsteemiga on kasum suurem kui ilma seda kasutusele võtmata, kuna süsteemi eesmärk oli reisijate arvu suurendada. Eelduste kohaselt pidi lennujaam hakkama NERESe süsteemi abil kasumit teenima alates 2008. aastast. Saksamaa tuletas komisjonile meelde, et ka lennujaama sulgemine põhjustaks kulusid ning juhtis tähelepanu, et lennuliikluse litsentsimise määruse (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*) paragrahvis 45 nõutakse lennujaama nõuetekohast käitamist ja haldamist, mitte sulgemist.
- (84) Pärast 11. septembri 2001. aasta rünnakuid reisijate arv vähenes ning turutingimused Saksamaa sõnul muutusid. Seepärast oligi vaja kasutusele võtta NERES, et suurendada reisijate arvu ja taristut jälle kasutada. Saksamaa väitis, et tänu NERESele suutis FD erinevalt teistest lennujaamadest sel ajal reisijate arvu säilitada.
- (85) Peale selle keskendus Saksamaa väitel üleeuroopaline nõudlus sel ajal odavlennuettevõtjatele. Saksamaa väitis, et kuna Dortmundi lennujaama põhiklient Air Berlin paigutas oma lennud aina rohkem ümber teistesse lennujaamadesse, pidi FD kasutusele võtma stiimulid, nagu näiteks NERES. Siiski selgitas Saksamaa, et NERES ei olnud mõeldud ainult odavlennuettevõtjatele; FD oli huvitatud ka äriiliinide avamisest Dortmundi lennujaamas, kuid Lufthansa ei rahuldanud FD taotlust.
- (86) Saksamaa ütles, et NERESega ei võtnud FD riske, vaid koostas selle asemel kasumlikkuse taastamise strateegia. Saksamaa väitis, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks toiminud samal moel, eelkõige seetõttu, et NERESe stiimulite kasutuselevõttuga sai lennujaam enda poole võita juba EasyJeti. Saksamaa esitas äriplaani NERESe kasutusele võtmiseks. Äriplaanis võrreldi FD parimat, alus- ja halvimat stsenaariumi NERESe kasutuselevõtu korral ja ilma selleta. Iga stsenaariumi puhul eeldati, et reisijate arv kasvab 4–7 % aastas. Prognoos põhines lennuliiklusalgatusel (*Luftverkehrsinitiative*) kogu Euroopat ja maailma hõlmavatel prognoosidel. Äriplaanis prognoositi iga stsenaariumi puhul, et FD suudab ka lennundusega mitteseotud tulu kasvatada 5 % aastas. Prognoosid põhinesid 1999.–2003. aasta arengul, kui reisijate arv kasvas keskmiselt 14,39 % ning parkimistulud suurenesid samal ajal keskmiselt 27,64 %, sest parkimistasud kasvasid keskmiselt 13,25 % aastas.
- (87) Peale selle tuginesid mõlemad stsenaariumid eeldusele, et FD suudab kulusid välistööjõudu kasutades kokku hoida. Kõikide stsenaariumide puhul eeldati, et stiimuleid arvesse võttes suudab Dortmundi lennujaam tõsta reisijate arvu suurenemise tulemusena parkimistasusid veel 10 %. Parima stsenaariumi kohaselt eeldati, et lennujaam hakkab korralikult kasumit teenima 2015. aastaks. Halvimas stsenaariumis prognoositi, et kasv on võimalik vaid aja jooksul, mil EasyJet kasutab lennujaama. Saksamaa juhtis tähelepanu, et isegi halvima stsenaariumi puhul oleks stiimulite kasutuselevõtul FD tulemus parem kui ilma stiimuliteta. Saksamaa sõnul eeldati samuti, et lõpuks hakkavad Dortmundi lennujaamas tegutsema nii paljud lennuettevõtjad, et reisijate arvu kasv isegi ületab prognoose ja ootusi. Saksamaa ütles, et NERESe stiimuleid kasutusele võttes on lennujaam tänu reisijate arvu kasvule ja tõhusamale kasutamisele kasumlikum. Saksamaa esitas kõik stsenaariumid koos üksikasjadega. Ilma stiimuleid kasutusele võtmata kasutaks Dortmundi lennujaam parima stsenaariumi korral 60 % oma läbilaskevõimsusest, mis tähendas 1,7 miljonit reisijat. Halvimal juhul kasutaks ta 44 % läbilaskevõimest. Isegi parima stsenaariumi korral teeniks FD edasi tegevuskahjumit ning lähiaastatel ei ole paranemist oodata. Halvima stsenaariumi korral tegevuskahjum kõigepealt kasvab ja seejärel 2014. aasta eel tasapisi väheneb, kuid on siiski märgatavalt suurem kui 2003. aastal.
- (88) Saksamaa ütles, et NERESe kasutuselevõtt oli FD jaoks kõige kasulikum võimalus võrreldes isegi Dortmundi lennujaama sulgemisega. Eelkõige oli see kasulikum kui kohaldada 1. novembril 2000. aastal kasutusele võetud algset lennujaamatasude kava. Peale selle selgitas Saksamaa, et tehtud hindamine näitas, et NERESe abil suudaks FD saavutada maksimaalse reisijate arvu, lennundus- ja lennundusega mitteseotud tulu ning intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelse kasumi.
- (89) Sellega seoses esitatakse tabelis 14 NERESe kasumlikkuse suurenemise kokkuvõte. Selles tuuakse ära eeldatud erinevused reisijate arvus, kuludes ja FD tulemustes alternatiivsete stsenaariumidega võrreldes. Tulemused on saavutatud just tänu NERESe kasutuselevõtule.

Tabel 14

## NERESE lisakulud, võrreldes 2000. aasta lennujaamatasude kavaga

|                            | Prognoosid   |               |               |               |               |               | kokku         |
|----------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                            | 2004         | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |               |
| Reisijad                   | 340 000      | 940 000       | 1 210 000     | 1 550 000     | 1 830 000     | 2 110 000     | 7 980 000     |
|                            |              |               |               |               |               |               |               |
| <b>Tulud</b>               |              |               |               |               |               |               |               |
| maandumistasud             | 366          | 1 464         | 1 425         | 1 936         | 1 943         | 1 263         | 8 397         |
| teenuste osutamine         | 625          | 1 938         | 2 201         | 2 830         | 3 326         | 3 234         | 14 154        |
| taristutulud               | 110          | 401           | 389           | 507           | 586           | 355           | 2 348         |
| reservid                   | 432          | 1 194         | 1 537         | 1 969         | 2 324         | 2 680         | 10 136        |
| rentimine                  | 0            | 200           | 500           | 800           | 1 700         | 1 750         | 4 950         |
| parkimine                  | 876          | 2 586         | 3 710         | 5 252         | 6 879         | 8 786         | 28 089        |
| ümberjaotamine             | 0            | 50            | 50            | 100           | 100           | 100           | 400           |
| Muud                       | 0            | 50            | 50            | 100           | 100           | 100           | 400           |
| Tegevustulud kokku         | 2 409        | 7 882         | 9 861         | 13 493        | 16 958        | 18 268        | 68 871        |
| Muud tulud                 | 845          | 2 336         | 3 007         | 3 852         | 4 546         | 5 243         | 19 829        |
| Intressid ja dividenditulu | 0            | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| <b>Tulud kokku</b>         | <b>3 254</b> | <b>10 218</b> | <b>12 868</b> | <b>17 345</b> | <b>21 505</b> | <b>23 511</b> | <b>88 701</b> |
|                            |              |               |               |               |               |               |               |
| <b>Kulud</b>               |              |               |               |               |               |               |               |
| palgad                     | 411          | 5 920         | 7 545         | 9 568         | 11 183        | 12 766        | 47 393        |
| materjal                   | 300          | 941           | 1 229         | 1 591         | 1 880         | 2 169         | 8 110         |
| amortisatsioon             | 0            | 0             | 0             | 0             | 1 500         | 1 450         | 2 950         |
| intressid                  | 0            | 0             | 0             | 1 500         | 1 485         | 1 470         | 4 455         |
| tegevuskulud               | 1 253        | 1 629         | 2 102         | 2 693         | 3 158         | 3 623         | 14 458        |
| muu                        | 0            | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |



|                       | Prognoosid   |              |               |               |               |               | kokku         |
|-----------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                       | 2004         | 2005         | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |               |
| turundustoetus        | 155          | 426          | 546           | 695           | 825           | 503           | 3 150         |
| <b>Kogukulud</b>      | <b>2 119</b> | <b>8 916</b> | <b>11 422</b> | <b>16 047</b> | <b>20 031</b> | <b>21 980</b> | <b>80 515</b> |
| <b>Toetused kokku</b> | <b>1 135</b> | <b>1 303</b> | <b>1 446</b>  | <b>1 298</b>  | <b>1 474</b>  | <b>1 531</b>  | <b>8 186</b>  |
| <b>Panus EBITDAse</b> | <b>1 135</b> | <b>1 303</b> | <b>1 446</b>  | <b>2 798</b>  | <b>4 459</b>  | <b>4 451</b>  | <b>15 592</b> |

(90) Saksamaa sõnul on meetmete üldeesmärk tuua keskpikas kuni pikas perspektiivis suurimat võimalikku kasumit ning tasakaalustada lühiajaline kahjum tulevase kasumiga, sest eeldati, et NERESe kasutuselevõtuga muutub intressi-, maksu- ja amortisatsioonielne kasum (välja arvatud avalike ülesannetega seotud kulud) alates 2015. aastast positiivseks.

(91) Saksamaa esitas ka kogukulu- ja kogutuluarvestusel põhineva prognoosi, mille kokkuvõte on toodud tabelis 15.

Tabel 15

**Prognoositud kasum või kahjum NERESe stsenaariumi puhul**

|                        | 2004     | 2005     | 2006     | 2007     | 2008     | 2009     | Kokku     |
|------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| Reisijad (mln EUR)     | 1,24     | 1,87     | 2,16     | 2,53     | 2,86     | 3,19     | 13,85     |
| Tulud (tuh EUR)        | 22 548   | 28 778   | 31 921   | 37 080   | 42 246   | 45 298   | 207 871   |
| Kulud (tuh EUR)        | 46 029   | 50 487   | 53 165   | 58 095   | 62 649   | 65 160   | 335 585   |
| Kasum/kahjum (tuh EUR) | – 23 481 | – 21 709 | – 21 244 | – 21 015 | – 20 403 | – 19 862 | – 127 714 |
| EBITDA (tuh EUR)       | – 2 881  | – 1 159  | – 744    | 936      | 2 982    | 3 408    | 2 541     |

(92) Lisaks sellele väitis Saksamaa, et pärast NERESe kasutuselevõttu võib positiivset mõju näha juba 2004. aasta teisel poolel. 2005. aastal olid Dortmundi lennujaama kulud vähenenud 2004. aastaga võrreldes juba 8,5 %. Saksamaa esitas FD-le täiendatud äriplaani, milles prognoositi järgnevat aastateks edusamme ning intressi-, maksu- ja amortisatsioonielne kasumi tasemega taas kasumlikkuse saavutamist 2011. aastaks.

(93) Saksamaa väitis, et lennujaama sulgemine tooks kaasa 170 miljoni euro väärtuses kulusid. Lennujaama sulgemist kaaludes tuli Saksamaa sõnul võtta arvesse järgmist: varade kiirendatud amortisatsioon (187 miljonit eurot), lammutustööd (8,5 miljonit) ja personali vähendamise seotud kahjuhüvitised (14 miljonit eurot). Varade, ehitiste ja seadmete müük annaks kõige rohkem 38,75 miljonit eurot. Sulgemine oleks nõudnud ka ehitiste valvet (450 000 eurot aastas) ja eluaegse lepinguga töötajate ülevõtmist (1,3 miljonit eurot). Võrreldes lennujaama sulgemist eespool kirjeldatud stsenaariumidega oli FD tegevuse jätkamine Saksamaa arvates parem valik <sup>(23)</sup>.

<sup>(23)</sup> Märkuse korras võib viidata komisjoni otsusele menetluse algatamise kohta (ELT C 217, 15.9.2007, lk 25).

[illegible]

[illegible]

|                               | Prognoosid |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               | Kokku          |
|-------------------------------|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
|                               | 2009       | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014          | 2015          | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          |                |
| <b>Tulud</b>                  |            |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                |
| lennundusega seotud           | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 72 276         |
| lennundusega mitteseotud      | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 67 797         |
| tulud kokku                   | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 140 074        |
| muud tulud                    | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 25 710         |
| intressimäär ja dividenditulu | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 0              |
| <b>tulud kokku</b>            | <b>0</b>   | <b>11 899</b> | <b>12 406</b> | <b>13 324</b> | <b>14 219</b> | <b>15 408</b> | <b>16 661</b> | <b>18 167</b> | <b>19 508</b> | <b>21 177</b> | <b>23 014</b> | <b>165 783</b> |
|                               |            |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                |
| <b>Kulud</b>                  |            |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                |
| palgad                        | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 20 160         |
| ostud                         | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 80 788         |
| amortisatsioon                | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 155            |
| intressimäär                  | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 3 125          |
| tegevuskulud                  | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 1 308          |
| muud kulud                    | 0          | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | [...]         | 0              |
| <b>kogukulud</b>              | <b>0</b>   | <b>10 103</b> | <b>10 376</b> | <b>10 671</b> | <b>10 983</b> | <b>11 247</b> | <b>11 543</b> | <b>11 806</b> | <b>12 110</b> | <b>14 007</b> | <b>15 856</b> | <b>118 703</b> |
| <b>Toetused kokku</b>         | <b>0</b>   | <b>1 796</b>  | <b>2 030</b>  | <b>2 652</b>  | <b>3 235</b>  | <b>4 161</b>  | <b>5 118</b>  | <b>6 362</b>  | <b>7 398</b>  | <b>7 170</b>  | <b>7 159</b>  | <b>47 081</b>  |
| <b>Panus EBITDAsse</b>        | <b>0</b>   | <b>1 716</b>  | <b>1 950</b>  | <b>2 572</b>  | <b>3 155</b>  | <b>4 081</b>  | <b>5 038</b>  | <b>6 282</b>  | <b>7 318</b>  | <b>8 665</b>  | <b>10 179</b> | <b>50 956</b>  |

(102) Saksamaa sõnul on meetmete üldeesmärk tuua keskpikas kuni pikas perspektiivis suurimat võimalikku kasumit. Sellega seoses selgitab Saksamaa, et lühiajaline kahjum tasakaalustataks tulevase kasumiga, sest eeldati, et NEO kasutuselevõtuga muutub intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelne kasum (välja arvatud avalike ülesannetega seotud kulud) alates 2016. aastast positiivseks.

(103) Saksamaa esitas ka kogukulu- ja kogutuluarvestusel põhineva prognoosi, mille kokkuvõte on esitatud tabelis 18 ja 19.

Tabel 18

**Prognoositud kasum või kahjum NEO stsenaariumi puhul**

|                                                                         | 2009                          | 2010                          | 2011                          | 2012                          | 2013                          | 2014                         | 2015                         | 2016                         | 2017                         | 2018                         | 2019                         |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Reisijad (mln)                                                          | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        |
| Tulu (tuh EUR)                                                          | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        |
| Kulu (tuh EUR)                                                          | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        |
| Kasum/<br>kahjum (tuh EUR)                                              | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                         | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        |
| Intressi-,<br>maksu- ja<br>amortisatsioo-<br>nieelne kasum<br>(tuh EUR) | [– 9 000<br>kuni<br>– 11 000] | [– 9 000<br>kuni<br>– 11 000] | [– 8 000<br>kuni<br>– 10 000] | [– 8 000<br>kuni<br>– 10 000] | [– 8 000<br>kuni<br>– 10 000] | [– 6 000<br>kuni<br>– 8 000] | [– 6 000<br>kuni<br>– 8 000] | [– 4 000<br>kuni<br>– 6 000] | [– 4 000<br>kuni<br>– 6 000] | [– 2 000<br>kuni<br>– 4 000] | [– 2 000<br>kuni<br>– 4 000] |

Tabel 19

**Prognoosi alusel kohandatud kasum või kahjum NEO stsenaariumi puhul**

|                                                                         | 2009                         | 2010                         | 2011                         | 2012                         | 2013                         | 2014                | 2015                | 2016                | 2017                | 2018               | 2019               |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| Reisijad (mln)                                                          | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]               | [...]               | [...]               | [...]               | [...]              | [...]              |
| Tulu (tuh EUR)                                                          | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]               | [...]               | [...]               | [...]               | [...]              | [...]              |
| Kulu (tuh EUR)                                                          | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]               | [...]               | [...]               | [...]               | [...]              | [...]              |
| Kasum/<br>kahjum (tuh EUR)                                              | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]                        | [...]               | [...]               | [...]               | [...]               | [...]              | [...]              |
| Intressi-,<br>maksu- ja<br>amortisatsioo-<br>nieelne kasum<br>(tuh EUR) | [– 4 000<br>kuni<br>– 6 000] | [– 2 000<br>kuni<br>– 4 000] | [– 2 000<br>kuni<br>– 4 000] | [– 2 000<br>kuni<br>– 4 000] | [– 2 000<br>kuni<br>– 4 000] | [0 kuni<br>– 2 000] | [0 kuni<br>– 2 000] | [0 kuni<br>– 2 000] | [0 kuni<br>– 2 000] | [2 000 –<br>4 000] | [2 000 –<br>4 000] |

- Korrigeeritud FD kehtestatud lennujuhtimistasuga, et katta (osaliselt) lennujuhtimise kui avaliku teenuse kulud. See kohustus, mida tavaliselt täidab otse DFS, anti üle FD-le, kes võttis selle eest tasu otse.
- Kohandatud (esvalt) kooskõlas avaliku teenuse kuludega, eelkõige avaliku teenusega seotud palkadega, ning ELi määrusega (EÜ) nr 300/2008; DFS/TTC/lennujuhtide/lähilennujuhtimisüksuse, tuletõrje kulutused materjalile ja (teiseks) varasemate taristumeetmetega seotud amortisatsiooni ja intresside kulud, sealhulgas viivisintress seoses ehitusarvete hilinenud tasumisega ning muud varasemate investeeringutega seotud kulud, eelkõige taristuga seotud kinnisvaramaksud, maa-maks, sealhulgas varasemate taristuinvesteeringute proportsionaalsed kulud.

- (104) Peale selle märkis Saksamaa, et tegelikud tulemused kinnitavad NEO prognoose, nagu on näidatud tabelis 20.

Tabel 20

**NEO tegelikud tulemused**

|                                                 | 2009 <sup>a</sup>      | 2010                   | 2011                   | 2012                   |
|-------------------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Reisijate arv                                   | 1 716 519              | 1 747 731              | 1 822 117              | 1 902 747              |
| tuh EUR                                         |                        |                        |                        |                        |
| Tulud                                           | 23 110                 | 25 043                 | 25 132                 | 26 637                 |
| Kulud                                           | 47 644                 | 44 820                 | 44 625                 | 45 136                 |
| Kogutulem                                       | – 24 534               | – 19 777               | – 19 493               | – 18 499               |
| Intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelne kasum | [– 7 000 kuni – 9 000] | [– 7 000 kuni – 9 000] | [– 7 000 kuni – 9 000] | [– 7 000 kuni – 9 000] |

Allikas: Dr. Bergmann, Kauffmann und Partner GmbH & Co.KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft: Flughafen Dortmund GmbH – Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes zum 31.12.2012 (esitanud Saksamaa).

- (105) Peale selle esitas Saksamaa NEOga kasutusele võetud ühtse starditasu, mis olenes lennuettevõtja reisijate arvust. Sellega seoses väitis Saksamaa, et suurem reisijate arv tooks kaasa suurema lennundus- ja eelkõige lennundusega mitteseotud tulu, ning et see õigustab suuremaid allahindlusi.
- (106) Saksamaa väitis, et kõik tasud põhinevad NEO-l – isegi kui FD sõlmiks lennuettevõtjatega eraldi lepinguid. Seepärast on Saksamaa arvamusel, et NEO on läbipaistev.
- (107) Saksamaa selgitas lisaks, et FD makstud tasude võrdlemine selle läheduses asuvate teiste lennujaamade tasudega ei ole kohane. Saksamaa on arvamusel, et komisjon ei kontrollinud, kuidas määrati kindlaks nende lennujaamade tasud. Pealegi tuleb Saksamaa sõnul tasude puhul arvesse võtta lennujaamade erinevaid ärimudeleid (nagu näiteks otselennud vs lennud sõmlennujaamade kaudu või odavlennud), samuti piirkondlikke erinevusi.
- (108) Lisaks väidab Saksamaa, et maapealse teeninduse tasude üle peeti eraldi läbirääkimisi, et võtta arvesse eri lennuettevõtjate nõutavat teenustaset. Saksamaa sõnul katavad maapealse teeninduse tasud igal juhul nende aluseks olevaid kulusid (vt tabel 11).

**5. KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED****5.1. MÄRKUSED MENETLUSE ALGATAMISE 2007. AASTA OTSUSE KOHTA****5.1.1. FD**

- (109) FD rõhutas Dortmundi lennujaama tähtsust elanikkonna liikuvuse, Põhja-Rein-Vestfaali liidumaa idaosa majanduse ja Dortmundi ümbritsevate piirkondade jaoks. Seega annab Dortmundi lennujaam FD sõnul olulise panuse piirkonna majandusarengusse, mis oli 1980ndate lõpul alanud struktuuriliste muutuste tõttu seiskunud. Ühtlasi juhtis FD tähelepanu lennujaama olulisusele, viidates liidu laienemisele ida poole.

- (110) Peale selle esitas FD lennujaama Rahvusvahelise Lennujaamade Nõukogu analüüsi, mille kohaselt on lennujaamades keskmiselt 950 töökohta ühe miljoni transporditud reisija kohta. FD osutas, et piirkondlike lennujaamade puhul pakutakse tööd sageli isegi rohkem. Pealegi näitas analüüs, et lisaks nendele töökohtadele tõstavad lennujaamad ka piirkondliku ja kohaliku tööhõive taset.
- (111) FD sõnul olid FD arenguprognosisid positiivsed. FD nentis, et 1992. aastal 2000. aastaks tehtud prognoosid olid täpsed, järgnevate aastate prognoosid aga ei olnud realiseerunud 11. septembri 2001. aasta sündmuste tõttu, mida ei olnud võimalik ennustada. See tähendab, et reisijate arv kasvas vaid aeglaselt ja eelkõige odavlendude turuosas. Seepärast kasutas FD EasyJeti ja teiste lennuettevõtjate kohalemeelitamiseks NERESi. Sellega seoses rõhutas FD veel kord madalate lennujaamatasude ja turundustoetuste stimuleerivat mõju.
- (112) FD väitis, et tänu NERESi madalatele tasudele õnnestus tal avada uusi lennuliine ja tõsta seega reisijate mahtu, et kasutada taristut paremini ära ja hakata taas oma tegevuselt kasumit teenima.
- (113) FD sõnul ei antud toetust riiklikest vahenditest ning seepärast ei saa seda lugeda ebaseaduslikuks riigibiks. FD osutas, et võttis otsused vastu, konsulteerimata lennujaama nõukoguga, kes oleks võinud olla NERESi vastu, kuid ei saanud kehtestada alternatiivi. Seepärast ei ole FD arvates NERES seostatav avaliku sektori asutustega. Ühtlasi väitis FD, et erainvestor oleks samuti NERESi kasutusele võtnud. FD juhtis tähelepanu, et ta oli alustanud läbirääkimisi Virgin Expressi ja Ryanairiga, mis kukkusid läbi, sest mõlemad soovisid NERESega võimaldatust veelgi madalamaid tasusid. Peale selle märkis FD, et oli alustanud läbirääkimisi ka Germanwingsiga ning et lõpuks allkirjastas Germanwings lepingud Kölni/Bonni lennujaamaga. FD sõnul pakkus Kölni/Bonni lennujaam seega tõenäoliselt Dortmundi tasudega võrreldavaid või nendest madalamaid tasusid.
- (114) Viidates oma eelnevale NERESi kasutuselevõtuks koostatud äriplaanile on FD veendunud, et erainvestor oleks toiminud samal moel, sest vaid NERESi kasutuselevõtt ja odavlennuettevõtjate eeliskohtlemine oleks võimaldanud hakata taas tegevuselt kasumit teenima. Lisaks ütles FD, et NERESi puhul kasutatud tasud olid läbipaistvad ja neid oleks võinud taotleda iga lennuettevõtja, mistõttu NERES ei olnud valikuline. Peale selle väitis FD, et meede piirdub viie aastaga ega liigitu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigibiks, võttes arvesse kriteeriumide kohaldamise viisi komisjoni otsustes Manchesteri ja Charleroi kohta.

#### 5.1.2. DSW21

- (115) DSW21 kinnitas, et tema ülesanne on hallata ja käitada Dortmundi linna taristut, mistõttu lennujaama käitamine on tema ülesannete osa. 1991. aasta leping sõlmiti maksutõhusa alternatiivina lennujaama ehitamise ja käitamise otsesele toetamisele. Lennujaama laiendamine oli mõeldud täiendada struktuurimuutust söe- ja terasetööstuse piirkonnast nüüdisaegseks teenustepõhiseks majanduseks.
- (116) DSW21 teatas, et toetas lennujaama otsust võtta kasutusele NERES. DSW21 sõnul oli NERES lennujaama kasumlikkuse ja kasvu suurendamiseks parim võimalus. Muud strateegiad, nagu sulgemine või teistsugune positioneerimine turul olid majanduslikult vähem soodsad. DSW21 väitis, et NERESi edu näitajaks oli liinide ja lennuettevõtjate arvu kasv ning lennujaama parem majanduslik olukord võrreldes sellega, mis oleks olnud ilma NERESeta.

#### 5.1.3. DORTMUNDI LINN

- (117) Dortmundi linna sõnul ei osalenud ta NERESi kasutuselevõtuni viinud otsuse tegemises ei otseselt ega kaudselt. Samuti selgitas Dortmundi linn, et 1991. aasta lepingu allkirjastamisest saadik ühendati FD DSW21ga, mille juhtimisorganid ja nõukogu koosnevad Dortmundi linna esindajatest, <sup>(24)</sup> keda seovad linnavolikogu otsused ja juhised. Pealegi peavad linna esindajad tegutsema linna huvides <sup>(25)</sup>.

<sup>(24)</sup> Gemeindeordnung NRW, § 108 lõige 5 ja § 113.

<sup>(25)</sup> Gemeindeordnung NRW, § 113.

- (118) Dortmundi linn väitis, et lennujaam täidab üldisest majandushuvist tulenevat ülesannet. Münsteri/Osnabrücki ülikoolis 2006. aastal tehtud uuringu kohaselt andsid FD ja umbes 70 muud äriühingut lennujaamas tööd 1 550 inimesele. Nende äriühingute investeeringute tulemusena sai kaudselt tööd 2 100 inimest ning äriühingute tarbimisega kaasnev tööhoive ulatus 630 töötajani. Lisaks väitis Dortmundi linn, et lennujaam on oluline piirkonna turismitööstusele ja piirkonna konkurentsivõimele, eelkõige nüüdisaegsete üleeuroopaliste teenusepakkuja jaoks.

#### 5.1.4. EASYJET

- (119) EasyJet väitis, et 2005. aasta lennundussuuniseid ei saa kohaldada, sest NERES oli kasutusele võetud juba 2004. aastal, mil suuniseid ei olnud veel vastu võetud ega avaldatud. Seepärast peab komisjon EasyJeti arvates võtma otsuse vastu oma eelmiste otsuste põhjal, nagu näiteks otsus *Ryanairi/Charleroi* kohtuasjas. Ühtlasi märkis EasyJet, et NERES vastas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c nõuetele ning oli seega kokkusobiv siseturuga.
- (120) Peale selle väitis EasyJet, et ei saanud madalamatest tasudest kasu, sest lahkus lennujaamast enne kasumlikkuse saavutamist. EasyJet juhtis tähelepanu, et tema ärimudel ei tugine soodsate tehingute ärakasutamisele, vaid ta on valmis võtma vastutust ja jagama lennujaamaga riske, mida kinnitab asjaolu, et EasyJet ei ole sulgenud 1995. aastast saadik ühtki esindust.
- (121) EasyJeti arvates oleks NERESe välja arendanud ja kasutusele võtnud ka turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. EasyJet teatas, et NERESe kasvas ajavahemikus 2002–2004 lendude arv taas. EasyJet märkis, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei pea lühiajalises perspektiivis valima kõige kasumlikumat investeeringut ega teenima sellises perspektiivis tingimata kasumit. Lennuettevõtja ütleb, et kui olemasolev investeering tasuks ära hiljem, oleks investor rohkem motiveeritud leppima ajutiselt väiksema tuluga, nagu oli Dortmundi puhul. EasyJet tõi näiteks lennujaamu, nagu Liverpool, Glasgow Prestwick või Londoni Stansted, kus kasutati erakapitali ja mitte riigi vahendeid ning reisijate arvu ja kasumlikkuse suurendamiseks kasutati stiimuleid.
- (122) Oma 6. mai 2014. aasta märkustes rõhutas EasyJet, et 2014. aasta lennundussuunistes selgitati, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi hindamisel tuleb arvesse võtta vaid lisakulusid. EasyJet kinnitas, et see nõuab kasumlikkuse eelanalüüsi usaldusväärsete keskmise tähtajaga väljavaadete põhjal, mille FD oli teinud turu-uuringute käigus nende kahe tulevase arengu stsenaariumi kohta, see tähendab NERESe kasutuselevõtu ja eelnevate tasumäärade ilma NERESe säilitamise kohta. Kõnealuste stsenaariumide kohaselt oleks lennundusega mitteseotud tulu olnud NERESe kohaldamise korral suurem. EasyJeti sõnul võttis FD oma algses NERESe äriplaanis arvesse kulusid, mis ei ole enam lisakulud.
- (123) EasyJet juhtis tähelepanu, et lennujaamatasudest koos lennundusega mitteseotud tuludega oleks usaldusväärsete keskmise tähtajaga väljavaadete alusel piisanud kõikidest lennuettevõtjate ja lennujaama vahelistest kokkulepetest tulenevate kulude katmiseks mõistliku kasumimarginaaliga. Seepärast pidas EasyJet tõenäoliseks, et NERES toob kaasa reisijate arvu märgatava kasvu ning seega ka lennundusega mitteseotud tulude suurenemise. Peale selle rõhutas EasyJet, et 2014. aastaks prognoositud reisijate arvu kasv oli realistlik, sest kogemus näitas, et ajavahemikus 2004–2007 kasvas lennujaama reisijate arv tänu NERESe kasutuselevõtule tunduvalt.

Tabel 21

#### Reisijate arvu kasv alates NERESe kasutuselevõtust (EasyJeti andmed)

| Aasta | Reisijate koguarv | EasyJeti reisijate koguarv |
|-------|-------------------|----------------------------|
| 2004  | 1 179 278         | 336 455                    |
| 2005  | 1 742 891         | 891 057                    |
| 2006  | 2 019 666         | 1 052 288                  |
| 2007  | 2 155 064         | u 1 050 000                |



- (124) EasyJet väitis, et 2004. aastal ei oleks lennujaama käitajal olnud reisijate arvu kasvupotentsiaali puhul põhjust pessimismiks, sest lennujaamal oli oluline teeninduspiirkond ehk üle kümne miljoni elanikuga Ruhri piirkond ning EasyJet kavatses seal avada esinduse. 2008. aastast saadik ilmnenud asjaolusid, täpsemalt naftahindade tõusu, majanduskriisi ja kohalike omavalitsuste keeldumist öistest lendudest, ei olnud võimalik ette näha. EasyJet ütles, et just nendel põhjustel pidi ta algsest optimismist hoolimata oma tegevust kokku tõmbama. EasyJet väitis siiski, et selliseid asjaolusid ei olnud võimalik ette näha ning 2004. aasta teadmistega ei oleks turumajanduse tingimustes tegutseval ettevõtjal olnud põhjust olla vähem optimistlik kui lennujaamal seoses reisijate arvu kasvu väljavaadetega.
- (125) Võttes arvesse odavlennureisijate tundlikkust parkimistasude tõusu suhtes, ei nõustunud EasyJet komisjoni kahtlustega. EasyJeti sõnul ei olnud põhjust arvata, et lennukipileti hinnalt kokku hoidev reisija on parkimistasude mõõduka tõusu suhtes nii tundlik, et hakkab automaatselt reisima vaid ühistranspordiga.
- (126) Lõpuks väitis EasyJet, et 2014. aasta lennundussuuniste seisukohast tuleks keskenduda sellele, kas lennujaamataasudest ja tänu NERESe kohaldamisele teenitud asjaomastest lennundusega mitteseotud tuludest piisab lisakulude katmiseks mõistliku kasumimarginaaliga. Seepärast tuleks avalike ülesannete täitmisega seotud kulud kõrvale jätta ning arvutuse asjakohane ajaraamistik peaks olema kümme aastat. Kokkuvõttes järeldab EasyJet, et NERESe stiimulid vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

#### 5.1.5. PADERBORNI KREIS

- (127) Paderborni kreis koos Soestiga, millest on praeguseks saanud Lippstadti kreis, asutasid Paderborni/Lippstadti lennujaama. Oma märkustes keskendus Paderborni kreis peamiselt asjaolule, et Dortmundi lennujaam kahjustas konkurentsi, asudes vaid 95 km kaugusel Paderborni/Lippstadti lennujaamast. Väidetavalt on Paderborni/Lippstadti lennujaam ainus positiivse bilansiga ja kasumit teeniv Saksamaa piirkondlik lennujaam, mis aga kannatab selle all, et Dortmundi ja Kassel-Caldeni lennujaama rahastatakse peamiselt riigibist. Peale selle väitis Paderborni kreis, et stardi- ja maapealse teeninduse tasu kattis vaid [...] % FD kuludest.

#### 5.1.6. AIR FRANCE

- (128) Air France väitis, et NERES soosis positiivse diskrimineerimise teel odavlennuettevõtjaid ja tegemist ei olnud piiratud meetmetega. Air France väitis, et kuna NERESest toetatakse liine, mis on sarnased ja konkureerivad naabruses asuva Düsseldorf lennujaamaga (nagu Alicante, Barcelona, Budapest, London, Malaga, Nice, Palma, Praha, Rooma, Thessaloniki), ei saa seda pidada siseturuga kokkusobivaks uute liinide väljaarendamiseks mõeldud starditoetuseks.

#### 5.1.7. EUROOPA LENNUETTEVÕTJATE ÜHENDUS

- (129) Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse arvamusel kohaselt tundus, et NERESe puhul soositakse konkreetseid lennuettevõtjaid ning odavlennuettevõtjatele keskenduvat ärimudelit ja süsteemi ei vasta starditoetuse andmise tingimustele.

#### 5.1.8. DORTMUNDI KAUBANDUS-TÖÖSTUSKODA (INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU DORTMUND, „IHK“)

- (130) IHK rõhutas vajadust kutsuda Dortmundi lennujaama odavlennuettevõtjaid, sest pärast ümberorienteerumist terasetööstuselt teenuste pakkumisele pidi piirkond keskenduma lennundusele. IHK sõnul tekkisid raskused alles siis, kui Lufthansast sai Eurowings AG aktsionär ja ta muutis Dortmundi lennujaamast lähtuvaid liine, mistõttu lennujaam kaotas oma peamise kliendi.
- (131) IHK väitis, et Dortmundi lennujaam on ainus odavlennuliiklusele spetsialiseerunud lennujaam Dortmundi linna ümbruses ning selle tasud ei ole kõnealuses segmendis erakordselt madalad. Seega IHK sõnul ei mõjutanud NERES selles piirkonnas konkurentsi. Samuti väitis IHK, et FD ja DSW21 vaheline 1991. aasta leping on seaduslik, sest piirkonnas toimunud struktuuriliste muutuste ajal oli lennujaama arendamisel majandusele ja elanikkonnale positiivne mõju. Järelikult teenis 1991. aasta leping piirkonna üldist majandushuvi.

## 5.1.9. VERKEHRSVERBAND WESTFALEN E.V. („VWV“)

- (132) VWV sõnul oleks ka turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja otsustanud Dortmundi lennujaama investeerida, sest lennujaama taristu haldamise kontekstis oli algse kahjumi periood prognoositav ja vastuvõetav. Peale selle väitis VWV, et kuna investeerimisotsuse tegemise ajal nõustuti üldiselt, et lennujaama taristu rahastamine ei kujuta endast riigiabi, ei saanud võimalikku abi lugeda ebaseaduslikuks. Lisaks väitis VWV, et FD ei konkureeri lähikonnas asuva Düsseldorf lennujaamaga (kes ei oleks EasyJetile isegi saanud suuremat läbilaskevõimet pakkuda), Münster/Osnabrücki ega Paderborn/Lippstadti lennujaamaga (kellest kumbki ei teenindanud odavlennuettevõtjaid). Seega VWV sõnul ei mõjutanud NERES siseturgu.

## 5.1.10. ERAÕIGUSLIKE ISIKUTE MÄRKUSED

- (133) Ka eraõiguslikud isikud esitasid Dortmundi lennujaama ja NERESi käsitlevas riigiabi menetluses märkusi. Nad väitsid, et ükski turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks kasutanud Dortmundi lennujaamas võetud meetmeid, sest tegelikult majanduslik olukord ei paranenud. Peale selle teatasid nad, et esitatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi hinnang on puudulik, sest selles loeti Dortmundi lennujaama ekslikult rahvusvaheliseks lennujaamaks ning lennujaam ei asunud linnast nii kaugel, nagu hinnangus väideti. Nende eraõiguslike isikute hinnangul kattis rahastamine ka rohkem kui avalike ülesannete täitmisega seotud tegevuse – nagu näiteks tuletõrje ja päästeteenistus – kulused.
- (134) Peale selle väitsid eraõiguslikud isikud, et riigiabi anti Dortmundi linna kaudu riiklike laenu tagatistena.
- (135) Lisaks lükkasid eraõiguslikud isikud ümber väite, et juhtkond ei osalenud NERESe väljaarendamises. Vastupidise tõendamiseks esitasid nad koosoleku protokoll, milles juhatus esitles NERESi nõukogule.

## 5.2. MENETLUSE ALGATAMISE 2012. AASTA OTSUS

## 5.2.1. DSW21 JA FD

- (136) DSW21 ja FD märkused olid Saksamaa märkustega täpselt kooskõlas. Peale selle väitsid DSW21 ja FD, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks samuti sõlminud kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepingu, võttes eelkõige arvesse lennujaama sulgemise kulused.

## 5.2.2. EASYJET

- (137) EasyJet väitis, et NEO on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumiga ega kujuta endast seega riigiabi. EasyJeti arvamuse kohaselt oli NEO kasutuselevõtt majanduslikust seisukohast Dortmundi lennujaama käitajale kõige elujõulisem tee edasiliikumiseks.
- (138) Lisaks väitis EasyJet, et reisijate arvu suurenemisel põhinevad stiimulite pakkumise kavad, nagu praegusel juhul, aitavad lennujaamadel saavutada mastaabisäästu. EasyJet väidab, et samalaadsed stiimulite pakkumise kavad võeti kasutusele ka Rootsis, näiteks Stockholmi Arlanda lennujaamas, Stockholmi Bromma lennujaamas ja Göteborgi Landvetteri lennujaamas. EasyJet rõhutas, et vastavalt 2014. aasta lennundussuunistele tuleks NEOd puudutavas uurimises käsitleda üksnes küsimust, kas kasumlikkusest lähtuv lennujaamakäitaja oleks pakkunud samu tingimusi. Veel väitis EasyJet, et äriplaanis on esitatud usaldusväärsetel NEO keskmise tähtajaga väljavaadetele põhinev kasumlikkuse eelhindang, mida on võrreldud erinevate stsenaariumidega, ja seega on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium täidetud. EasyJet rõhutas, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi puhul tuleks keskenduda üksnes lisakuludele ja -tuludele. Samuti osutas EasyJet, et usaldusväärsetele keskmise tähtajaga väljavaadetele tuginedes on lennuettevõtjaga lepingu sõlmimisel või lennujaamatasude üldise kava kehtestamisel võimalik lisakulud katta mõistliku kasumimarginaali juures.
- (139) Sellega seoses väitis EasyJet, et FD võttis NEO äriplaanis arvesse lisakulusid ületavaid kuluseid. Niisiis järeldas EasyJet, et kui need kulud oleks kasumlikkuse hinnangust välja jäetud, olnuks NEO isegi kasumlikum. Veel oli EasyJet arvamusel, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel ei tuleks arvesse võtta ka avalike ülesannete täitmisega ja varasemate investeeringutega seotud kuluseid.

- (140) Lisaks väitis EasyJet, et NEO kohased vähendatud määrad olid kättesaadavad kõigile lennujaamas tegutsevatele lennuettevõtjatele. EasyJeti ja lennujaama vahelised eraldi lepingud ei ületanud NEO ulatust.

#### 5.2.3. GERMANWINGS

- (141) Germanwing selgitas, et tema lõplikud tasud, sealhulgas lahkuva reisija tasud ja maapealse teeninduse tasud olid keskmiselt vahemikus [...] ja [...] eurot lahkuva reisija kohta.
- (142) Lisaks teatas Germanwings, et tasude võrdlemiseks asjakohane turg oleks odavlennuettevõtjatele keskenduvates lennujaamades makstavad tasud. Veel selgitas Germanwings, et Dortmundi lennujaama tasud ei oleks erinenud Grazi või Maastrichti tasudest.
- (143) Lisaks väitis Germanwings, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja pidanuks uue projekti puhul vähemalt mõne esimese aasta jooksul aktsepteerima ka kahjumit.

#### 5.2.4. WIZZ AIR

- (144) Wizz Air väitis, et NEO on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumiga ega kujuta endast seega riigiabi. Eelkõige nõustus Wizz Air, et NEO oli majanduslikult mõttekam kui lennujaama sulgemine. Wizz Airi arvamus kohaselt peaks komisjon lennujaama sulgemisega seoses võtma arvesse suuri sulgemiskulusid, mis Dortmundi linnal oleks tulnud kanda.
- (145) Wizz Air kinnitas, et lennujaamatasude vastavust turutingimustele tuleb võrrelda tasudega, mida odavlennuettevõtjad maksavad erinevates Euroopa piirkondlikes lennujaamades, sest odavlennuettevõtja valib oma sihtkohad mitte ühe teeninduspiirkonna põhimõtte alusel, vaid üle kogu Euroopa.
- (146) Viimaks väljendas Wizz Air arvamust, et tema kokkulepped FDga vastasid samuti turutingimustele, sest nendega suurendataks lennujaama kasumit. Sellise hinnangu puhul tuleb võtta arvesse võrgustiku mõju.
- (147) Et toetada oma väidet turutingimustele vastavuse kohta, esitas Wizz Air Oxera uuringu.
- (148) Esiteks võrdles Oxera tasusid, mida Wizz Air maksis Dortmundi lennujaamas, ja tasusid, mida ta maksis Doncasteri, Liverpools, Memmingeni, Prestwicki ja Stockholmi Skavsta lennujaamades. Väidetavalt sarnanevad need lennujaamad Dortmundi lennujaamaga nii liiklusele, lennujaama liikluse laadi kui ka teeninduspiirkonna poolest. Oxera andmetel on need lennujaamad eraomanduses. Nad said riigilt rahalisi vahendeid, mis aga olid nende koguvaraga võrreldes suhteliselt väikesed.
- (149) Oxera märkis, et tasud, mida Wizz Air maksis Dortmundi lennujaamas, on keskmiselt oluliselt suuremad kui tasud, mida Wizz Air maksis võrdluses kasutatud lennujaamadele, kui arvesse võetakse ka riiklikku julgestustasu. Veel märkis Oxera, et Wizz Airi makstud tasud (ilma julgestustasudeta) on võrreldavad võrdluses kasutatud lennujaamadele makstud tasude suurusega. Seega järeldas Oxera, et Wizz Air maksis Dortmundi lennujaamas turuhinda ning lennujaama ja lennuettevõtja kokkulepped vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.
- (150) Teiseks tegi Oxera kasumlikkuse suurenemise analüüsi seoses Wizz Airi panusega FD kasumlikkusesse aastatel 2009–2014. Oxera kasutas lisakulude ja -tulude arvutamisel meetodit, mis erineb Saksamaa kasutatud meetodist. Oxera lisas sellesse analüüsi nii lennundusega seotud kui ka lennundusega mitteseotud lisatulud ning lisakulud reisija kohta.
- (151) Oxera võttis arvesse lennujaamatasudest tulenevat lennundusega seotud tulu ilma asjaomaste hinnaalandusteta ning järgmiste Wizz Airi ja FD vaheliste kokkulepete alusel:
- a) 1. juuli 2009. aasta lennujaamateenuste leping FD ja Wizz Airi vahel; lennujaamateenuste lepingus määrati kindlaks Wizz Airi makstavad lennujaamatasud. Tasud sisaldasid [...] tasu lahkuva reisija kohta, [...] tasu lahkuva reisija kohta ([...] tasu), [...] tasu lahkuva reisija kohta, [...] lahkuva reisija kohta ja [...] tasu lahkuva reisija kohta;

- b) 1. juuli 2009. aasta standardne maapealse teeninduse leping; selles määrati kindlaks maapealse teeninduse tasu (mis juba sisaldub lennujaamasteenuste lepingus) ja teenused;
  - c) lisatud kiri lennujaama- ja maapealse teeninduse tasude kohta, kuupäevastatud 1. juulil 2009; kirjas määrati kindlaks tasu [...] lahkuva reisija kohta; [...];
  - d) 10. detsembri 2009. aasta leping lisalendude ja turundustoetuse kohta; FD ja Wizz Air leppisid kokku, et FD kaasrahastab lisalende turundustoetuse kaudu;
  - e) lisatud kiri talvise rahalise toetuse kohta, kuupäevastatud 1. juulil 2010; kirjas käsitleti Wizz Airile 2010. aasta talvehooajal antavat rahalist toetust olenevalt reisijate arvu iga-aastasest suurenemisest [...] % võrra;
  - f) preemiasüsteem seoses reisijateveo arenguga (graafik 6), kuupäevastatud 1. oktoobril 2010; süsteemiga nähti ette ajavahemikus 1. oktoobrist 2010 kuni 30. septembrini 2011 hinnaalandus iga reisija kohta, kes ületas lahkvate reisijate arvu [...], ja [...] tasu suurenemise samal ajavahemikul;
  - g) lisatud kiri lennujaamatasude kohta, kuupäevastatud 6. juunil 2011; kirjas määrati kindlaks, et FD maksab Wizz Airile kinni [...] vahe. Punktis f osutatud preemiasüsteem lõppes 31. mail 2011;
  - h) lennujaamasteenuste lepingus 1. oktoobril 2011 tehtud muudatus, millega muudetakse teatavaid tasusid, mis aga ei mõjuta eespool kindlaks määratud koondtasu.
- (152) Oxera hindas lennundusega mitteseotud tulusid (näiteks autode parkimine, autorent või taastamistöödega seotud muu rent) FD esitatud äriplaani alusel.
- (153) FD äriplaani põhjal lülitas Oxera analüüsi põhjenduse 151 punktides a–h loetletud lepingutest tulenevad turunduse lisakulud, preemiad ja rahalise toetuse. Veel võttis ta arvesse lennujaama äriplaanis sisalduvat lisakulude, näiteks personali-, materjali- ja muude tegevuskulude hinnangut, mis ei ole iseloomulikud Wizz Airile.
- (154) Oxera sõnul on lepingust tulenevate üldkulude summa hindamiseks tehtud regressioonanalüüs. Selle põhjal peaks Oxera sõnul olema võimalik selgitada välja, milline osa kuludest on püsikulud ja milline osa varieerub reisijate arvust olenevalt. Oxera hinnangul varieeruvad koos reisijate arvuga järgmised kulud:
- a) personalikulud suurenevad iga järgmise lahkuva reisija puhul ligikaudu [...] eurot;
  - b) materjalikulud suurenevad iga järgmise lahkuva reisija puhul ligikaudu [...] eurot;
  - c) muud tegevuskulud <sup>(26)</sup> suurenevad iga järgmise lahkuva reisija puhul ligikaudu [...] eurot.
- (155) Need kulud on kogu lennujaama ja kõigi selle lennuettevõtjate keskmised ning Oxera arvestas neid Wizz Airi puhul vastavalt tema osale lahkvate reisijate arvust.
- (156) Veel hindas Oxera investeeringute lisakulusid aastate 2009–2019 investeerimiskava alusel, aga ka aastate 2004–2008 (kui Wizz Air tegutses Dortmundi lennujaamas) tegelike investeeringute alusel. Enne Wizz Airi saabumist tehtud investeeringuid käsitleti pöördumatute kuludena, mis seega ei tulenenud tehingust. Oxera arvamuse kohaselt ei saa investeerimiskulusid investeeringute tegemise aastal klientidele üle kanda, vaid need tuleb jaotada kogu investeeringu eluea peale. Seega võttis Oxera arvesse aastaseid amortisatsioonikulusid ning asjaomase investeeringu rahastamise kulusid. Uute investeeringute aastased kogukulud jaotati vastavalt Wizz Airi reisijate osatähtsusele lennujaama teenindatavate reisijate koguarvust, mis on FD sõnul 2,5 miljonit reisijat. Oxera pidas seda väga konservatiivseks hinnanguks, kuna kõik ettenähtud investeeringud, näiteks algselt 2014. aastaks kavandatud lennurajapikendus, ei olnud seotud Wizz Airi kohalolekuga.

<sup>(26)</sup> Sisaldab selliseid kulusid nagu maamaks, eksploatatsioonikulud, kindlustusmaksed, hooldusremont ja sõidukikulud.

Tabel 22

**Wizz Airi kohalolekust tulenevad eeldatavad lisatulud (mln eurot)**

|                                 | 2009 <sup>a</sup> | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014 <sup>a</sup> |
|---------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------------------|
| Lennundusega seotud tulud       | [...]             | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]             |
| Lennundusega mitteseotud tulud  | [...]             | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]             |
| Täiendavad tegevuskulud         | [...]             | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]             |
| Täiendavad investeeringukulud   | [...]             | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]             |
| Ühekordne turundustoetus        | [...]             | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]             |
| Panus kasumlikkuse suurenemisse | [...]             | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]             |

Allikas: Oxera; põhineb FD esitatud andmetel.

Märkus: 2009. ja 2014. aasta arvud on proportsionaalsed lepingu kehtivusajaga.

- (157) Oxera arvutas Wizz Airi kohalolekust tuleneva panuse kasumlikkuse suurenemisse lisatulude ja lisakulude vahena. Viimaks järeltas Oxera, et eelneva analüüsi seisukohast suurendasid Wizz Airi ja FD vahel sõlmitud lepingud ning NEO lennujaama kasumlikkust.
- (158) Oxera sõnul oli lepingute hinnanguline positiivne puhasväärtus nende kehtivusajal (2009–2014) ligikaudu [300 000–400 000] eurot ning seega oluks erainvestor valmis sõlmima Wizz Airiga samalaadseid lepinguid.

#### 5.2.5. PADERBORNI KREIS

- (159) Paderborni kreis, Paderborni lennujaama omanik, väitis, et 2014. aasta lennundussuuniste kohane võimalus anda kahjumlikele lennujaamadele veel 10 aasta jooksul täiendavat tegevusabi annab nendele lennujaamadele põhjendamatu eelise, võrreldes kasumlike lennujaamadega.

#### 5.2.6. ERAÕIGUSLIKUD ISIKUD

- (160) Menetluse raames saatis oma märkused mitu eraisikut, märkides, et lennujaamale eraldatud riiklik toetus kujutas endast riigiabi ja et NEO ei vastanud turutingimustele.

### 6. SAKSAMAA MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

#### 6.1. 2007. AASTA ALGATAMISOTSUS

- (161) Oma märkustes kolmandate isikute märkuste kohta asus Saksamaa seisukohale, et enamikul juhtudel toetasid need väited tema arvamust, ning seetõttu rõhutas Saksamaa asjaolu, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepingut ei saa liigitada riigiabiks. Ta osutas veel kord, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta leping on võrreldav varasema taristuinvesteeringu toetusega ja on igal juhul ühisturuga kokkusobiv. Seda toetasid FD, Verkehrsverband Westfalen e.V., IHK Dortmund, DSW21 ja Dortmundi linn.

- (162) FDga nõustudes väitis Saksamaa, et kui komisjon jõuab järeldusele, et DSW21 ja FD vahelise kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepingut tuleb käsitada ebaseadusliku riigiabina, saab seda hinnata üksnes 2005. aasta lennundussuuniste kohaselt alates nende kohaldamiskuupäevast. Lisaks rõhutas Saksamaa, et DSW21 võimaldatud rahalisi vahendeid tuleb käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse rahastamisena, mille puhul on komisjon andnud liikmesriikidele tavaliselt laialdase kaalutlusruumi. Saksamaa väitis, et Dortmundi linna jaoks on odavam rahastada lennujaama investeeringuid kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepingu kui otsetoetuste kaudu, sest aastatel 1998–2008 kantud kogukahjum oli väiksem, kui oleksid olnud kulum ja intressid. Verkehrsverband Westfalen e.V.-ga ja DSW21ga nõustudes märkis Saksamaa, et sulgemine oleks olnud veelgi vähem kulutõhus, sest FD suutis vähemalt katta osa oma püsikuludest ja reisijate arvu edaspidise suurenemise prognoosid olid soodsad. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks käitunud samamoodi, nagu käitusid linn ja DSW21 ning oleks investeerinud vähemalt teatavaks ajavahemikuks. Eelkõige nõustus Saksamaa kolmandate isikutega selles asjaolus, et lennujaamadel on pikk majanduslik eluiga ja et kahjumiperiood on vastuvõetav.
- (163) Saksamaa väitis seega, et NERES oli objektiivsete kriteeriumide alusel kättesaadav kõigile lennuettevõtjatele. Nagu kolmandad isikud on kinnitanud, vastasid WizzAir, GermanWings, Sterling, AirBerlin ja EasyJet nendele kriteeriumidele. Saksamaa sõnul, aga ka EasyJeti ja FD sõnul võis NERESe tulemusel eeldada nii reisijate arvu suurenemist kui ka kasumi suurenemist.
- (164) Mis puutub IHK ja Verkehrsverband Westfalen e.V. märkustesse, et NERES ei mõjutanud konkurentsi siseturul, siis Saksamaa nõustus sellega ja väitis, et läheduses asuvad lennujaamad Münster/Osnabrück, Paderborn, Köln/Bonn ja Düsseldorf ei teenindanud odavlennuettevõtjaid.
- (165) Saksamaa tegi selgeks, et NERESega alustati pärast Dortmundi lennujaama laiendamist. Seda tehti vastusena reisijate arvu vähenemisele pärast 11. septembrit 2001, et suurendada lennujaama alarakendatud läbilaskevõime kasutusele võtmist.
- (166) Saksamaa väitis, et ta ei nõustu Air France'i ja Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse märkustega, sest need ei olnud ilmselgelt ühelgi viisil tõestatud või põhjendatud.
- (167) Saksamaa märkis, et 2005. aasta lennundussuuniseid saaks kohaldada alles alates 1. juunist 2007. Saksamaa sõnul oleks NERES ka 2005. aasta lennundussuuniste kohaldamisel ühisturuga kokkusobiv.

#### 6.2. 2012. AASTA ALGATAMISOTSUS

- (168) Saksamaa üldiselt nõustus EasyJeti, Germanwingsi, Wizz Airi, DSW21 ja FD esitatud märkustega. Saksamaa kinnitas, et NEO ja lennujaama kasutavate lennuettevõtjatega sõlmitud mis tahes eraldi leping oli mittediskrimineeriv, sest seda võidi kohaldada kõigi lennuettevõtjate suhtes, kes soovisid lennujaama teenindada.
- (169) Lisaks nõustus Saksamaa, et NEO vastas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele ja erinevatest stsenaariumidest nähtuvalt oleks tasude tõstmine üle NEO taseme põhjustanud reisijate arvu vähenemise ning lennujaama püsikulude tõttu oleks see toonud kaasa suurema kahjumi. Saksamaa väitis, et erainvestor oleks teatud ajavahemiku jooksul kahjumiga leppinud. Saksamaa sõnul on sellisel puhul otsustav eelnev analüüs, sest eelneva analüüsi kohaselt oli NEO majanduslikus mõttes parim alternatiiv. Saksamaa osutas selgelt, et NEO põhines äriplaanil.
- (170) Lisaks nõustus Saksamaa, et asjaomane turg konkurentstile avalduva mõju väljaselgitamiseks on laiem kui sihtkohtadevahelised lennuühendused ja võrreldavad konkureerivad lennujaamad ei peaks asuma Dortmundi lennujaamast 100 km raadiuses. Saksamaa tundis heameelt teiste lennujaamade tasusid võrdleva uuringu üle, mille koostas Oxera ja esitas Wizz Air.
- (171) Saksamaa ei nõustunud eraõiguslike isikute märkustega, sest Saksamaa sõnul tuginesid need osaliselt ebatäpsetele faktidele. Saksamaa selgitas, et kahjumi iga-aastast hüvitamist ei saa automaatselt pidada abiks, sest vastupidiiselt eraõiguslike isikute eeldustele hõlmab lennujaama käitamine ka avalike ülesannete täitmiseiga seotud kulud, ja turundustoetus oli osa tasudest.

## 7. HINNANG

- (172) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.
- (173) Seepärast peab selleks, et meede liigituks riigiabiks kõnealuse sätte tähenduses, olema täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused:
- a) meedet rahastatakse riigi ressurssidest ja see on seostatav riigiga;
  - b) see annab abisaajale majandusliku eelise;
  - c) meede annab abisaajale valikulise eelise; ja
  - d) meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi.

## 7.1. MEEDE 1: RIIGIABIEESKIRJADE KOHALDATAVUS FD KASUKS ANTUD 100 % RIIGIGARANTIIDE SUHTES

- (174) Komisjon meenutab, et abimeede kujutab endast olemasolevat abi nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 <sup>(27)</sup> artikli 1 lõike b punkti v tähenduses, kui on võimalik tõestada, et ajal, mil abimeede kehtestati, ei olnud tegemist riigiabiga, aga see muutus hiljem ühisturu arenedes abiks, ilma et liikmesriik oleks seda muutnud.
- (175) Saksamaa väidab, et Dortmundi lennujaama kasuks antud 100 % riigigarantii kujutab endast olemasolevat abi (kui see üldse on abi) nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 lõike b punkti v tähenduses, kuna see kehtestati ajal, kui lennujaamade riiklikku rahastamist ei käsitatud veel riigiabina, ja seda ei ole hiljem muudetud.
- (176) Tõepoolest, veel hiljuti olid lennujaamade arendamisel sageli määravaks üksnes territoriaalsed kaalutlused või teatavatel juhtudel sõjalised vajadused. Lennujaamade töö oli korraldatud pigem moel, mis on omane avalikule sektorile, mitte äriettevõttele. Konkurents lennujaamade ja lennujaama käitajate vahel oli samuti piiratud ja arenes vähehaaval. Neid asjaolusid arvesse võttes oli komisjon ise lennujaamade ja lennujaama taristu riigipoolset rahastamist eelnevalt pidanud majanduspoliitika üldiseks meetmeks, mida ei olnud võimalik kontrollida ELi toimimise lepingu riigiabieeskirjade alusel.
- (177) See olukord on aga muutunud. *Aéroports de Paris'* kohtuotsuses väitis kohus, et lennujaama käitamine, sealhulgas lennujaamateenuste osutamine lennuettevõtjatele ja lennujaamas tegutsevatele teenuseosutajatele, on majandustegevus <sup>(28)</sup>. Seega ei ole pärast kõnealuse kohtuotsuse vastuvõtmist (12. detsember 2000) enam võimalik käsitada lennujaamade käitamist ja ehitamist haldusstruktuuride teostatava avaliku ülesande täitmisena, mis ei kuulu riigiabi kontrolli alla.
- (178) Oma Leipzig/Halle lennujaama kohtuotsuses kinnitab kohus, et *a priori* ei ole võimalik välistada riigiabieeskirjade kohaldamist lennujaamade suhtes, sest lennujaama käitamine ja lennujaamataristu rajamine on majandustegevus <sup>(29)</sup>. Niipea kui lennujaama käitaja hakkab tegelema majandustegevusega, kujutab ta endast sõltumata oma õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist ettevõtjat ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning seepärast kohaldatakse tema suhtes ELi toimimise lepingu riigiabieeskirju <sup>(30)</sup>.

<sup>(27)</sup> Nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrus (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 108 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).

<sup>(28)</sup> Otsus kohtuasjas T-128/98: *Aéroports de Paris* vs. komisjon, EKL 2000, lk II-3929, mida kinnitab Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-82/01 P (EKL 2002, lk I-9297, punkt 75 ja seal esitatud viited).

<sup>(29)</sup> Kohtuasi T-455/08: *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* ja *Mitteldeutsche Flughafen AG* vs. komisjon (EKL 2011, lk I-0000, eelkõige punktid 105 ja 106).

<sup>(30)</sup> Vt eeskätt komisjoni 17. juuni 2008. aasta otsus seoses juhtumiga C-29/08 – Frankfurt Hahni lennujaam – väidetav riigiabi lennujaamale ja leping Ryanairiga, ELT C 12, 17.1.2009, lk 6, punktid 204–208; komisjoni 21. märtsi 2012. aasta otsus seoses juhtumiga C-76/2002 – Charleroi lennujaam – väidetav riigiabi lennujaamale ja Ryanair, ELT C 248, 17.8.2012, lk 1.

- (179) Pidades silmas põhjendusi 176–178, on komisjon seisukohal, et enne kohtu otsust kohtuasjas *Aéroports de Paris* võisid ametiasutused õigustatult eeldada, et enne nimetatud kohtuotsust lõplikult vastu võetud rahastamismeetmed ei ole käsitletavad riigiabina ja nendest ei tule seega komisjonile teada anda. Seepärast ei saa komisjon enam seada riigiabieeskirjade alusel kahtluse alla enne *Aéroports de Paris* kohtuotsust lõplikult vastu võetud individuaalseid rahastamismeetmeid, mida ei rakendatud abikava alusel <sup>(31)</sup>.
- (180) Seega peab komisjon hindama esmalt seda, kas 100 % riigigarantiid otsustati anda enne *Aéroports de Paris* kohtuotsust (12. detsember 2000), ja teiseks seda, kas kõnealust meedet pärast seda muudeti. Kolmandaks pidi komisjon ka hindama, kas käsitletavad meetmed liigituvad määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punkti e kohaseks individuaalseks abiks või määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punkti d kohaseks abikavaks. Komisjon saab üksnes selle viimasega seoses soovitada asjakohaseid meetmeid vastavalt asutamislepingu artikli 108 lõikele 1 ja vastavalt määruse (EÜ) nr 659/1999 artiklile 17.
- (181) Mis puudutab käsitletavaid, 1987. aastast 2000. aastani antud 100 % riigigarantiisid (vt tabel 13), siis märgib komisjon, et need anti tagastamatult enne kohtuasjas *Aéroports de Paris* tehtud otsust.
- (182) Nagu Saksamaa ametliku uurimise käigus selgitas, ei ole 100 % riigigarantiisid sellest alates muudetud. Praeguseks on need aga aegunud. Lisaks olid 100 % riigigarantiid piiratud nii ajavahemiku kui ka summa poolest. Samuti oli nende 100 % garantiide eesmärk tagada konkreetseid laene, millega rahastati konkreetseid investeeringuid Dortmundi lennujaama taristusse. Seetõttu tuleb neid käsitada individuaalse abina.
- (183) Seetõttu ei pidanud komisjon lennujaama rahastamist ajal, mil need tagatised (mille väärtus oli 2008. aasta lõpus 74,182 miljonit eurot) tagastamatult anti, riigiabiks. Isegi kui tegemist oli riigiabiga, oli see individuaalne olemasolev abi, ja seda ei saanud sel ajal kahtluse alla seada. Seda arvestades ei ole vaja edasi uurida, kas 100 % riigigarantiid kujutasid endast abi.

## 7.2. MEEDE 2: KASUMI JA KAHJUMI ÜLEKANDMISE 1991. AASTA LEPINGU KÄSITAMINE RIIGIABINA

### 7.2.1. MAJANDUSTEGEVUS JA ETTEVÕTJA MÕISTE

- (184) Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale peab komisjon esmalt kindlaks tegema, kas FD on ettevõtja asutamislepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Mõiste „ettevõtja“ tähistab majandustegevusega tegelevat mis tahes üksust, sõltumata selle üksuse õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist. Majandustegevus on tegevus, mis seisneb konkreetsel turul kaupade või teenuste pakkumises.
- (185) Kohus kinnitas Leipzigi/Halle lennujaama käsitlevas otsuses, et lennujaama käitamine ärilisel eesmärgil ja lennujaama taristu ehitamine kujutavad endast majandustegevust. Kui lennujaama käitaja tegeleb majandustegevusega, pakkudes tasu eest lennujaamateenuseid, on olenemata tema õiguslikust seisundist või rahastamise viisist tegemist ettevõtjaga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning seetõttu saab kohaldada riigilt või riigi ressurssidest kõnealusele lennujaamakäitajale antud eeliste suhtes ELi toimimise lepingu riigiabi käsitlevaid eeskirju.

### **Ettevõtja mõiste**

- (186) FD ehitab, haldab ja käitab Dortmundi lennujaama. FD osutab lennujaamateenuseid ja võtab kasutajatelt tasu lennujaamataristu kasutamise eest, kasutades seega taristut ärilisel otstarbel. Põhjendustes 184–185 esitatud kaalutlusi arvesse võttes tuleb seega järeldada, et FD on alates *Aéroports de Paris* kohtuotsuse langetamise kuupäevast (12. detsember 2000) tegelenud majandustegevusega ja kujutab endast ettevõtjat ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

<sup>(31)</sup> Määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punktis d on sätestatud, et abikava on „mis tahes õigusakt, mille alusel võidakse ilma edasiste rakendusmeetmeteta anda individuaalset abi õigusaktis üldiselt ja abstraktselt määratletud ettevõtjatele, ja mis tahes õigusakt, mille alusel võidakse anda eriprojektiga sidumata abi ühele või mitmele ettevõtjale määramata ajaks ja/või määramata ulatuses“.



- (187) Seega ei sea komisjon kahtluse alla enne 12. detsembrist 2000 lõplikult otsustatud taristu investimisprojekti investeerimiskulude hüvitamist.
- (188) Käesoleval juhul esitas Saksamaa tabelis 23 sisalduvad andmed kapitalikulude kohta, mis seonduvad enne kohtuasjas *Aéroports de Paris* tehtud kohtuotsust lõplikult otsustatud investeeringutega ja muude investeeringukuludega aastatel 2000–2012.

Tabel 23

**Enne kohtuasjas *Aéroports de Paris* (AdP) tehtud kohtuotsust lõplikult otsustatud taristuinvesteeringu kapitalikulud (tuh EUR)**

| Aasta | Enne AdP-d tehtud investeeringute amortisatsioon | Muu amortisatsioon | Amortisatsioon kokku 1 + 2 | Enne AdP-d tehtud investeeringute intressid | Muud intressid | Intressid kokku 4 + 5 | Enne AdP-d tehtud investeeringute kapitalikulud 1 + 4 |
|-------|--------------------------------------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------------------------|----------------|-----------------------|-------------------------------------------------------|
| 2007  | 9 430                                            | 2 066              | 11 496                     | 4 513                                       | 10             | 4 523                 | 13 943                                                |
| 2008  | 8 947                                            | 2 957              | 11 904                     | 4 009                                       | 4              | 4 013                 | 12 956                                                |
| 2009  | 8 097                                            | 2 169              | 10 266                     | 3 750                                       | 439            | 4 189                 | 11 847                                                |
| 2010  | [...]                                            | [...]              | [...]                      | [...]                                       | [...]          | [...]                 | [...]                                                 |
| 2011  | [...]                                            | [...]              | [...]                      | [...]                                       | [...]          | [...]                 | [...]                                                 |
| 2012  | [...]                                            | [...]              | [...]                      | [...]                                       | [...]          | [...]                 | [...]                                                 |

- (189) Selle tulemusena on komisjon seisukohal, et tal ei ole vaja uurida ega seada kahtluse alla kahjumi ülekandmist, mis hõlmas tabeli 23 veerus 7 esitatud summasid.

**Avalikud ülesanded**

- (190) Kuna FD tuleb seega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses lugeda ettevõtjaks, siis peab meenutama, et mitte kogu lennujaama omaniku ja käitaja tegevus ei pruugi olla majanduslikku laadi <sup>(32)</sup>.
- (191) 2014. aasta lennundussuuniste ja Euroopa Kohtu kohtupraktika <sup>(33)</sup> kohaselt ei ole tegevus, mis harilikult kuulub riigi kui avaliku võimu teostaja pädevusse, majanduslikku laadi ja selle suhtes riigiabiesskirju ei kohaldata. Sellisteks tegevusvaldkondadeks võivad olla näiteks lennundusjulgestus, lennujuhtimine, politsei, toll. Kõnealuse tegevuse rahastamisel tuleb rangelt piirduda seonduvate kulude hüvitamisega ning vahendeid ei tohi kasutada muu majandustegevuse rahastamiseks <sup>(34)</sup>.
- (192) Seetõttu ei kujuta avaliku sektori ülesannete hulka kuuluva tegevuse või taristuga vahetult seotud tegevuse rahastamine endast üldiselt riigiabi <sup>(35)</sup>. Lennujaama puhul peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks selliseid tegevusvaldkondi nagu lennujuhtimine, politsei ja tolli tegevus, tuletõrje, meetmed, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks õigustvastase sekkumise eest, ning investeeringuid, mis on seotud eespool nimetatud tegevuse elluviimiseks vajaliku taristu ja seadmetega <sup>(36)</sup>.

<sup>(32)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punkt 34, kohtuasi C-364/92 SAT: Fluggesellschaft vs. Eurocontrol (EKL 1994, I-43).

<sup>(33)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punkt 35 ja komisjoni 19. märtsi 2003. aasta otsus N 309/2002 – lennundusjulgestus – kulude hüvitamine pärast rünnakuid 11. septembril 2001.

<sup>(34)</sup> Otsus kohtuasjas C-343/95: Calì & Figli vs. Servizi ecologici porto di Genova (EKL 1997, lk I-1547); komisjoni 19. märtsi 2003. aasta otsus N 309/2002; komisjoni 16. oktoobri 2002. aasta otsus N438/2002, abi sadamavaldajatele ametiülesannete täitmiseks.

<sup>(35)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punkt 36, komisjoni 19. märtsi 2003. aasta otsus N 309/2002.

<sup>(36)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punkt 36, kohtuasi C-364/92: SAT/Eurocontrol (EKL 1994, lk I-43, punkt 30) ning otsus kohtuasjas C-113/07 P: Selex Sistemi Integrati vs. komisjon (EKL 2009, lk I-2207, punkt 71).

- (193) Kuid majandustegevusega tihedalt seotud mittemajandusliku tegevuse riiklik rahastamine ei tohi kaasa tuua põhjendamatut diskrimineerimist lennuettevõtjate ja lennujaamade käitajate vahel. Kohtupraktikast ilmneb, et kui riigiasutused vabastavad ettevõtjad nende majandustegevusega lahutamatult seotud kuludest, on tegu eelise andmisega <sup>(37)</sup>. Seega, kui konkreetsetes õigussüsteemis on tavapärane, et lennuettevõtjad või lennujaamade käitajad kannavad teatavate teenuste kulud, võib juhul, kui mõni avaliku sektori asutuste nimel samu teenuseid osutav lennuettevõtja või lennujaama käitaja ei pea neid kulusid kandma, olla viimati nimetatul eelis, isegi kui teenuseid endid peetakse mittemajanduslikeks. Seepärast on vaja lennujaama käitaja suhtes kohaldatavat õigusraamistikku analüüsida, et hinnata, kas selle õigusraamistiku kohaselt peavad lennujaamade käitajad või lennuettevõtjad kandma kulusid, mis on seotud mõne olemuselt mittemajandusliku, kuid nende majandustegevusega kaasneva tegevusega.
- (194) Saksamaa seisukoht avaliku sektori ülesannete ulatuse kohta kujunes menetluse käigus. Ühel hetkel arvas Saksamaa avaliku sektori ülesannete hulka ka lennujaamas töötavate riigiametnike töötasudega seotud kulud. Kuigi äsja liberaliseeritud sektoris töötavate riigiametnikega seotud lisakulusid saab käsitada pöördumatute liberaliseerimiskuludena, ei ole Saksamaa lennujaamadel seadusest tulenevat kohustust neid ametnikke tööle võtta. Seega ei ole tegemist avaliku sektori ülesannetega seotud kuluga.
- (195) Lisaks on Saksamaa märkinud, et avaliku sektori ülesannete hulka kuuluvaks tuleb pidada kulusid (kas investeerimis- või tegevuskulud), mis tulenevad järgmisest tegevusest: lennujaama ohutusmeetmed vastavalt lennuohutuse seaduse paragrahvile 8, lennujaama ohutut käitamist tagavad meetmed, lennujuhtimise ja lennuohutuse meetmed vastavalt lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõike c punktile 2, meteoroloogiateenused ja tuletõrjebriigaadi tegevus.
- (196) Komisjon on seisukohal, et lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 kohaseid meetmeid, lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõike c punkti 2 kohaseid meetmeid (sealhulgas meteoroloogiateenuseid) ning tuletõrjebriigaadi teenust saab põhimõtteliselt ning vastavalt allpool esitatud analüüsile lugeda tegevuseks, mis kuulub avaliku sektori ülesannete hulka.
- (197) Puhtalt tööohutusega seotud meetmete puhul on komisjon aga seisukohal, et lennujaama ohutu käitamine on lennujaama käitamisega seotud majandustegevuse tavaline osa <sup>(38)</sup>. Pärast üksikmeetmete ja -kulude lähemat ülevaatamist leiab komisjon, et lennujaama ohutu käitamise tagamiseks mõeldud meetmed ei kujuta endast tegevust, mis kuulub avaliku sektori ülesannete hulka. Iga ettevõtja, kes soovib lennujaama käitada, peab tagama rajatiste, näiteks lennuraja ja perroonide ohutuse.
- (198) Õigusraamistikuga seoses on Saksamaa teatanud, et ei ole ühtegi õigusnormi, millega pandaks tuletõrjebriigaadidega seotud kulud rangelt lennujaama käitaja õlule. Lisaks täheldab komisjon, et tuletõrjebriigaadidega seotud kulude hüvitamine kuulub piirkondlike kohustuste hulka ja need kulud katavad tavaliselt asjaomased piirkondlikud ametiasutused. Sellised kulud hüvitatakse vaid nende katmiseks vajalikus ulatuses.
- (199) Lennujuhtimise ja meteoroloogiateenuste kohta märgib komisjon, et lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõigete d ja f kohaselt kannab sama seaduse paragrahvi 27 lõikes c kirjeldatud kulud mitme konkreetse lennujaama puhul riik. Ehkki komisjonil ei ole käesoleval juhul vaja otsustada, kas säte annab eelise nendele lennujaamadele, mis saavad riigi vahenditest kasu vastavalt lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõigetele d ja f, on selge, et seadusega kohustatakse kõiki teisi lennujammu asjaomaseid kulusid ise kandma. Seepärast tuleb lugeda lennujuhtimise ja meteoroloogiateenustega seotud kulud tavalisteks tegevuskuludeks vähemalt nendes lennujaamades, mida lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõigetes d ja f ei käsitleta.
- (200) Lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 kohaste meetmete puhul ilmneb, et Saksamaa arvates võivad kõiki nende meetmetega seotud kulusid rahastada riigiasutused. Komisjon märgib aga, et lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt võib hüvitada vaid lennuohutuse seaduse kõnealuses paragrahvis loetletud meetmete elluviimiseks vajalike ruumide andmise ja hooldamisega seotud kulusid. Kõik muud kulud peab kandma

<sup>(37)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punkt 37, kohtuasi C-172/03: Wolfgang Heiser vs. Finanzamt Innsbruck (EKL 2005, lk I-01627, punkt 36, ja tsiteeritud kohtupraktika).

<sup>(38)</sup> Komisjoni 20. veebruari 2014. aasta otsus riigiabi SA.35847 kohta (2012/N) – Tšehhi Vabariik – Ostrava lennujaam, *Euroopa Liidu Teataja* veel avaldamata, põhjendus 16.

lennujaama käitaja. Ulatuses, milles FD-le võimaldatud riiklik rahastamine vabastas ettevõtja kuludest, mida ta oleks pidanud lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt muidu ise rahastama, ei ole see riiklik rahastamine seega vabastatud liidu riigiabi eeskirjadele vastavuse kontrollist.

### ***Järeldus avaliku sektori ülesannete kohta***

- (201) Eespool esitatud kaalutluste valguses leiab komisjon, et väidetavalt avaliku sektori ülesannetega seotud investeerimis- ja tegevuskulude kohta oleks kohane teha täpsemad järeldused.
- (202) Mis puutub tuletõrjebrigaadidega seotud investeeringu- ja tegevuskuludesse, siis nõustub komisjon, et need kulud liigituvad avalikes huvides täidetavate ülesannete täitmise kuludeks, kui nende kulude hüvitamine piirdub rangelt nende tegevuse jaoks vajaliku rahastamisega.
- (203) Lennuohutusseaduse paragrahvi 8 kohaselt võetud meetmetega seotud investeeringute ja tegevuskulude puhul on komisjon seisukohal, et avalike ülesannete täitmise kuludeks võib lugeda ainult need kulud, mille hüvitamisele on lennujaama käitajal õigus vastavalt lennuohutusseaduse paragrahvi 8 lõikele 3.
- (204) Seoses lennujuhtimis- ja -ohutusmeetmetega vastavalt lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõike c punktile 2, ning märkides, et Dortmund ei ole üks nendest lennujaamadest, mille puhul oleks föderaalvalitsus asjakohast vajadust lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõike d punkti 1 ja lõike f punkti 1 kohaselt tunnistanud, leiab komisjon, et lennujuhtimis- ja -ohutusmeetmetega ning meteoroloogiateenustega seotud tegevuskulud ei saa liigitada avaliku sektori ülesannete täitmise kuludeks.
- (205) Igal juhul on leidnud tõestust, et ükskõik kas nimetatud kulud liigitatakse õiguslikult avalike ülesannetega seotuks või mitte, peab neid kehtiva õigusraamistiku kohaselt rahastama lennujaama käitaja. Kui need kulud tasub riik, vabastatakse lennujaama käitaja seega kuludest, mis ta peaks harilikult ise tasuma.
- (206) Avaliku sektori ülesannete täitmise kuludeks ei liigitu ka lennujaama käitamise ohutusega seotud tegevuskulud.
- (207) Avaliku sektori ülesannete täitmise kuludeks ei liigitu lennujaama käitamise ohutusega seotud investeeringud. Komisjon märgib, et lennujaama käitamisohtuse parandamine kuulub majandustegevuse tavapäraste kulude hulka ning seda majandustegevust ei saa pidada avaliku sektori ülesandeks<sup>(39)</sup>. See tähendab eelkõige, et investeeringud lennuraja valgustusse, märgistusse jne ei liigitu avalikes huvides täidetavate ülesannete kuludeks.

### **7.2.2. RIIGI RESSURSID JA SEOSTATAVUS RIIGIGA**

- (208) Mis tahes soodustus, mida rahastatakse riigi ressurssidest ja mille annab kas riik ise või mis tahes vahendaja talle antud volituste kohaselt, võib olla riigiabi<sup>(40)</sup>. ELi toimimise lepingu artikli 107 kohaselt on kohalike omavalitsuste vahendid riigi vahendid<sup>(41)</sup>.
- (209) Kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepingu FD kasuks sõlmis DSW21. DSW21 on Dortmundi kommunaalettevõtete ning Dortmundi linna taristut haldavate ettevõtete valdusfirma. See kuulub täielikult Dortmundi linnale. Sel põhjusel on DSW21 vastavalt komisjoni direktiivi 2006/111/EÜ<sup>(42)</sup> artikli 2 punktile b selgelt avalik-õiguslik äriühing. Kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta leping oli osa Dortmundi linna otsusest viia FD linna omandusest üle DSW21 valdusstruktuuri. Otsuse tegi ja viis ellu Dortmundi linn.
- (210) Seega saab kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepingut seostada riigiga ja see hõlmab riigi vahendeid.

<sup>(39)</sup> Vt komisjoni otsus, mis käsitleb kohtuasja SA.35847 (2012/N): Tšehhi Vabariik – Ostrava lennujaam, lk 16, veel avaldamata.

<sup>(40)</sup> Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsuse Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (Stardust Marine'i kohtuotsus) (EKL 2002, lk I-4397).

<sup>(41)</sup> Liidetud kohtuasjad T-267/08 ja T-279/08: Nord-Pas-de-Calais (EKL 2011, lk II-1999, punkt 108).

<sup>(42)</sup> Komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiiv 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantslähipaistvuse kohta (ELT L 318, 17.11.2006, lk 17).

## 7.2.3. MAJANDUSLIK EELIS

- (211) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on eelis iga majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavalistes turutingimustes, st riigi sekkumiseta <sup>(43)</sup>. Oluline ei ole mitte riigi sekkumise põhjus ega eesmärk, vaid meetme mõju ettevõtjale <sup>(44)</sup>. Alati, kui ettevõtja finantsolukord riigi sekkumise tulemusel paraneb, on tegemist eelise andmisega.
- (212) Edasi tuleb komisjon meelde, et „riigi poolt tavapärastele turutingimustele vastavatel asjaoludel otseselt või kaudselt ettevõtja käsutusse antud kapitali ei saa pidada riigiabiaks“ <sup>(45)</sup>. Et teha käesoleva juhtumi puhul kindlaks, kas kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta leping andis FD-le eelise, mida ei oleks tavapärastes turutingimustes saadud, võrdles komisjon otseinvesteeringute toetusi ja kapitalisüste pakkuvate riigiasutuste ning pikaajalistest kasumiväljavaadetest lähtuva turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumist <sup>(46)</sup>.
- (213) Hindamisel tuleks kõrvale jätta kogu positiivne mõju selle piirkonna majandusele, kus lennujaam asub, sest kohus on selgitanud, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel on oluline küsimus, kas „eraaktsionär, pidades silmas tulu saamise võimalust ning jättes kõrvale kõik sotsiaal-, regionaal- või sektoripoliitilised kaalutlused, oleks samasugustel asjaoludel sellise investeeringu teinud“ <sup>(47)</sup>.
- (214) Stardust Marine'i kohtuasjas sätestas kohus: „Uurimaks seda, kas riik tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva investori kombel, tuleb arvestada finantsabi meetmete võtmise ajalist konteksti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku ratsionaalsust ja seega hoiduda hinnangust, mis põhineb hilisemal olukorral“ <sup>(48)</sup>.
- (215) Lisaks sedastas Euroopa Kohus EDFi kohtuasjas, et „[...] kui majandushinnangud koostatakse pärast selle eelise andmist, ei piisa asjaomase liikmesriigi tehtud investeeringu tegeliku kasumlikkuse tagantjärele tuvastamisest või tegelikult kasutatud menetluse valiku hilisemast põhjendamisest, selleks et tõendada, et liikmesriik tegi enne eelise andmist või eelise andmise ajal niisuguse otsuse aktsionärina“ <sup>(49)</sup>.
- (216) Selleks et saaks kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, tuleb komisjonil arvesse võtta aega, millal tehti otsus sõlmida FD ja DSW21 vahel kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta leping. Komisjon peab oma hinnangus samuti tuginema teabele ja eeldustele, mis olid Dortmundi linnale kättesaadavad kõnealuse meetme võtmise ajal.
- (217) Komisjon märgib, et Saksamaa sõnul sõlmiti kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta leping FD taristu ehituse alternatiivse rahastamisviisina. Kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta leping toimib praeguse ni samal eesmärgil. Hiljem muutus leping ka FD tegevuskahjumi rahastamisvahendiks. Saksamaa ei väida, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepingult eeldati investeeringute või tegevuskulude tasuvuse saavutamist. Ka NERESe (tabel 15) ja NEO (tabel 18) kohta esitatud finantsprognoosidest nähtuvalt ei eeldanud DSW21 kogukulusid ja -tuluseid arvesse võttes, et FD saavutab kasumlikkuse.
- (218) DSW21 vabastas kahjumi hüvitamisega FD tolle kahjumi kandmise koormast. DSW21 ei näinud ette, et lennujaama kahjumi rahastamisest edaspidi tulenev tulu kaaluks tekkinud kahjumi asjakohase kasumimarginaali juures üles.
- (219) Seega järeldab komisjon, et tavapärastes turutingimustes ei oleks lennujaam sellist majanduslikku eelist saanud.

<sup>(43)</sup> Otsus kohtuasjas C-39/94: Syndicat français de l'Express international (SFEI) jt vs. La Poste jt (EKL 1996, lk I-3547, punkt 60) ning otsus kohtuasjas C-342/96: Hispaania Kuningriik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1999, lk I-2459, punkt 41).

<sup>(44)</sup> Otsus kohtuasjas 173/73: Itaalia Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1974, lk 709, punkt 13).

<sup>(45)</sup> Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsuse Vabariik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (Stardust Marine'i kohtuotsus) (EKL 2002, lk I-4397, punkt 69).

<sup>(46)</sup> Otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia vs. komisjon (ALFA Romeo) (EKL 1991, lk I-1603, punkt 23); kohtuasi T-296/97: Alitalia vs. komisjon (EKL 2000, lk II-03871, punkt 84).

<sup>(47)</sup> Otsus kohtuasjas 40/85: Belgia Kuningriik vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1986, lk I-2321).

<sup>(48)</sup> Stardust Marine'i kohtuotsuse punkt 71.

<sup>(49)</sup> Kohtuasi C-124/10P: Euroopa Komisjon vs. Électricité de France („EDF“, 2012, kohtulahendite kogumikus veel avaldamata, punkt 85).

## 7.2.4. VALIKULISUS

- (220) Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikele 1 käsitatakse meedet ainult siis riigiabina, kui sellega soodustatakse „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist“.
- (221) Komisjon märgib, et rahastati üksnes FD kapitalikuluseid. Seega on tegemist valikulise rahastamisega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

## 7.2.5. KONKURENTSI MOONUTAMINE JA KAUBANDUSE MÕJUTAMINE

- (222) Liikmesriigi antav abi mõjutab liidusisest kaubandust, kui see parandab ettevõtja seisundit võrreldes tema siseturu konkurentidega. Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale <sup>(50)</sup> on selleks, et meede kahjustaks konkurentsi, piisav, kui abisaaja konkureerib teiste ettevõtjatega konkurentsile avatud turgudel.
- (223) Nagu põhjendustes 184–186 on selgitatud, kujutab lennujaama käitamine endast majandustegevust ja lennujaamad konkureerivad omavahel reisijate ja lennuettevõtjate leidmise nimel. Seega konkureerib FD konkurentsile avatud turul teiste ettevõtjatega. FD saadud majanduslik eelis tugevdab tema seisundit konkurentide suhtes Euroopa lennujaamateenuste osutajate turul.
- (224) Praegu teenindab Dortmundi lennujaam ligikaudu 1,9 miljonit reisijat aastas. Nagu on märgitud tabelis 1), asub Dortmundi lennujaam tunniajase autosõidu ja vähem kui 100 km kaugusel Düsseldorfis lennujaamast, Münster/Osnabrücki lennujaamast ja Paderborn/Lippstadti lennujaamast ning kahetunnise sõidu kaugusel veel kolmest lennujaamast. Dortmundi lennujaam teenindab rahvusvahelisi lende, sealhulgas ka sihtkohtadesse, mida teenindavad Münster/Osnabrücki lennujaam ja Paderborn/Lippstadti lennujaam (Palma de Mallorca, München ja Antalya).
- (225) Nende asjaolude tõttu tuleb arvesse võtta, et riigi vahendite andmine FD-le kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja avaldab vähemalt võimalikku mõju kaubandusele.

## 7.2.6. OLEMASOLEV ABI JA UUS ABI

- (226) Põhjendusi 176–178 arvesse võttes on komisjon arvamusel, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta leping sõlmiti lõplikult enne üldkohtu otsust kohtuasjas *Aéroports de Paris*, nii et riigiasutused võisid õigustatult arvata, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta leping ei kujutanud endast riigiabi.
- (227) Ametliku uurimismenetluse käigus selgitas Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta leping ei olnud tähtajaline ning seda ei olnud sõlmimisest alates oluliselt muudetud. Komisjon täheldab, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepingu 1999. aasta ja 2008. aasta muudatuste tagajärjel tõepoolest ei muudetud ei kahjumi katmise mehhanismi ega kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepingu iseloomu.
- (228) Tavajuhul ei saa komisjon seada kahtluse alla individuaalseid abimeetmeid, mis on lõplikult vastu võetud enne *Aéroports de Paris* kohtuotsust. Käesoleval juhul aga kaetakse kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepinguga FD aastakahjumid piiramatult aja jooksul ning seega on see määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punkti d tähenduses abikava.
- (229) ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 1 kohaselt ja määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 17 kohaselt saab komisjon olemasolevate abikavade kohta soovitada asjakohaseid meetmeid. Lisaks palus komisjon vastavalt 2005. aasta lennundussuuniste <sup>(51)</sup> punktile 83 liikmesriikidel viia oma olemasolevad, lennujaamadele antava riigiabiga seotud abikavad nende suunistega kooskõlla hiljemalt 1. juuniks 2007. Liikmesriikidel paluti oma nõusolek kinnitada kirjalikult. Kui liikmesriik oma kohustusi ei täida, siis muutub olemasolev abi pärast asjakohastes meetmetes sätestatud kuupäeva ebaseaduslikuks ja see tuleb sisse nõuda.

<sup>(50)</sup> Otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1998, lk II-717).

<sup>(51)</sup> Vt joonealune märkus 7.

- (230) Saksamaa kiitis asjakohased meetmed heaks 30. mai 2006. aasta kirjaga. Seega pidi Saksamaa ka tagama, et abikava oli hiljemalt 1. juuniks 2007 viidud 2005. aasta lennundussuunistega kooskõlla. Alates sellest kuupäevast ei olnud kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepinguga FD-le antud riikliku rahastamise näol enam tegemist olemasoleva abiga.
- (231) Sellest tulenevalt piirdub komisjon oma hinnangus 1. juunist 2007 algava ajavahemikuga.

#### 7.2.7. VAHEJÄRELDUS

- (232) Põhjendustes 184–231 esitatud põhjustel järeldeb komisjon, et DSW21 maksed Dortmundi lennujaama investeringute kapitalikuludesse, mis otsustati pärast *Aéroports de Paris'* kohtuotsuse tegemist ja mis tekkisid alates 1. juunist 2007, on aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi.

#### 7.2.8. ABI SEADUSLIKKUS

- (233) Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikele 3 peab liikmesriik teatama kõikidest abi määramise või muutmise plaanidest ning ta ei tohi rakendada kavandatavaid meetmeid enne, kui kõnealuse teavitamismenetluse tulemusel on vastu võetud lõplik otsus.
- (234) Kuna vaadeldavad maksed tehti enne komisjonipoolset heakskiitmist, ei ole Saksamaa järginud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohast keeldu.

### 7.3. MEEDE 3: NERESE KÄSITAMINE RIIGIABINA

#### 7.3.1. MAJANDUSLIK EELIS JA TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA ETTEVÕTJA PÕHIMÕTTE KOHALDAMINE

- (235) Et selgitada välja, kas FD andis NERESe kasu saanud lennuettevõtjatele eelise, peab komisjon uurima, kas tavapärasel turumajanduse tingimustel tegutsev ja pikemaajalise kasumlikkuse väljavaadetest lähtuv lennujaam oleks sõlminud samasuguseid või sarnaseid kokkuleppeid kui FD. Eelise olemasolu on tavaliselt võimalik välistada, kui a) lennujaamateenuste eest küsitud hind vastab turuhinnale või b) kui eelneva analüüsi alusel on võimalik tõendada, et tasumäärad aitavad kaasa lennujaama kasumlikkuse kasvule ja on pikaajaliselt kasumlikkust tagava üldstrateegia lahutamatu osa. Lisaks peab lennujaama taristu olema avatud kõigile lennuettevõtjatele (see hõlmab taristut, mida kasutavad teatud kategooria lennuettevõtjad, näiteks odavlennuettevõtjad või tellimuslendude tegijad).
- (236) *Charleroi kohtuasjas* <sup>(52)</sup> tehtud otsuse alusel peab komisjon vaidlusaluste meetmete hindamisel arvesse võtma meetmete kõiki olulisi asjaolusid ja nende tausta. Teiste sõnadega, komisjon peab uurima NERESe oodatavat mõju FD-le, võttes arvesse vaidlusaluse meetme kõiki olulisi asjaolusid.
- (237) Stardust Marine'i kohtuasjas tehtud otsuses sedastas kohus, et „... tegemaks kindlaks, kas riik käitus turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investorina, tuleb asetuda uuesti selle aja konteksti, mille jooksul rahalise toetuse meetmed vastu võeti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku otstarbekust ning hoiduda seega igasugusest hilisemal olukorral põhinevast hinnangust“ <sup>(53)</sup>.
- (238) Selleks et saaks kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, tuleb komisjonil arvesse võtta aega, millal NERES vastu võeti. Komisjon peab oma hinnangus samuti tuginema teabele ja eeldustele, mis olid saadaval NERESe vastuvõtmise ajal.

<sup>(52)</sup> Otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair vs. komisjon (*Charleroi kohtuotsus*) (EKL 2008, lk II-3643, punkt 59).

<sup>(53)</sup> Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsuse Vabariik vs. komisjon (*Stardust Marine'i kohtuotsus*) (EKL 2002, lk I-4397, punkt 71).

## 7.3.2. NERES KASUMLIKKUSE ANALÜÜS

- (239) Praegu peab komisjon lennujaamade ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute hindamisel kõige sobivamaks kriteeriumiks eelnevaid kasumlikkuse suurenemise analüüse.
- (240) Sel puhul on komisjon seisukohal, et hindade diferentseerimine on tavapärane äritava, kuni see on kooskõlas kõigi asjaomaste konkurentsiaste ja valdkondlike õigusaktidega. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmiseks peaks selline hindade diferentseerimise poliitika aga olema äriselt õigustatud.
- (241) Komisjon on seisukohal, et lennuettevõtjate ja lennujaama vahel sõlmitud lepingud võib lugeda turumajanduse tingimustes tegutseva isiku põhimõttega kooskõlas olevaks juhul, kui need olemuslikult aitavad eelneva analüüsi seisukohast kaasa lennujaama kasumlikkusele. Lennujaam peaks tõestama, et ta suudab lennuettevõtjaga lepingu sõlmimisel (nt sõlmides individuaalse lepingu või kehtestades üldise lennujaamatasude kava) katta lepingu kestuse jooksul kõik lepingust tulenevad kulud ja tal on sealjuures head väljavaated saavutada keskmise tähtaja jooksul mõistlik kasumimarginaal.
- (242) Et hinnata, kas leping, mille lennujaam on lennuettevõtjaga sõlminud, vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, tuleb arvesse võtta lennuettevõtja tegevusest tulenevat eeldatavat lennundusega mitteseotud tulu ning lennujaamatasusid, millest on maha arvatud mis tahes allahindlused, turundustoetused või stimuleerimiskavad. Samamoodi tuleks arvesse võtta kõiki eeldatavaid lisakulusid, mis tekivad lennujaama käitajal seoses lennuettevõtja tegevusega lennujaamas. Sellised lisakulud võivad hõlmata kõiki kulu- ja investeeringuliike, nagu täiendavad personali-, seadmete soetamise ja investeerimiskulud, mis tulenevad lennuettevõtja tegevusest lennujaamas. Näiteks kui lennujaam peab laienema või ehitama uue terminali või muid rajatisi peamiselt selleks, et rahuldada konkreetse lennuettevõtja vajadusi, tuleks sellist kulu lisakulude arvutamisel arvesse võtta. Seevastu tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel välja jätta kulud, mis tekivad lennujaamal igal juhul, sõltumata lennuettevõtjaga sõlmitud kokkuleppest.
- (243) Lennujaama ja -ettevõtjate vaheliste lepingute hindamisel võtab komisjon arvesse ka seda, mil määral hinnatavaid lepinguid võib pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima kasumlikkuseni vähemalt pikaajalises perspektiivis.
- (244) NERES oli kättesaadav kõigile lennuettevõtjatele, kes vastasid reisijate arvu ja uute liinide avamisega seotud tingimustele. See kord ei ole seotud konkreetse lennuettevõtja või lennuettevõtjate rühmaga. Seetõttu on see üldine lennujaamatasude kava, nagu on osutatud 2014. aasta lennundussuuniste punktis 63. NERESe asjakohased lisakulud ja -tulud on need, mis pidid FD arvamusel eeldatavalt tekkima NERESe kohaldamisel, võrreldes muude alternatiivsete tasumäärade kohaldamisega. Kuni NERESe kehtestamiseni kohaldati üldiselt 2000. aasta tasumäärasid. Seega oli FD-l NERESe kehtestamise ajal kolm järgmist valikut: i) säilitada kõigi kasutajate suhtes kohaldatava kavana suuremate lennujaamatasudega 2000. aasta kava või ii) kehtestada NERES väiksemate lennujaamatasudega, kui on sätestatud 2000. aasta kavas.
- (245) Enne 2000. aastat toimunud suurte ja ulatuslike taristuehituste tõttu olid FD-le iseloomulikud suured püsikulud, sealjuures nii investeeringute püsikulud kui ka tegevuskulud. Selle väga kõrgetasemelise taristu puhul on iseloomulik tegevuskulude suur osakaal, mis ei varieeru lennuettevõtjate või reisijate arvu muutumisest olenevalt.
- (246) Enne NERESe kohaldamise üle otsustamist tegi FD finants- ja liiklusprognoosid valikute kohta nii NERESega kui NERESeta ning kasutas alus-, parimate ja halvimate stsenaariumidena erinevaid eeldusi. Nende kõigi stsenaariumide puhul pidi FD 2000. aasta tasumäärade kohaldamise korral arvestama reisijate arvu ja oma läbilaskevõime kasutamise järsu vähenemisega. Tagajärjeks oluks kogu prognoositaval ajavahemikul pidevad tegevuskahjumid. NERESe kui üldise lennujaamatasude kava tulusid suurendavat mõju võrreldi nende alternatiivsete stsenaariumidega.
- (247) FD hindas NERESe kehtestamise positiivset finantsmõju. Sellega seoses esitatakse tabelis 24 NERESe kasumlikkuse suurenemise kokkuvõte. Selles tuuakse ära eeldatavad erinevused reisijate arvus, kuludes, tuludes ja FD tulemustes alternatiivsete stsenaariumidega võrreldes. Tulemused on saavutatud just tänu NERESe kasutuselevõtule.

Tabel 24

**NERESE kasumlikkuse suurenemine aastatel 2004–2009 (tuhandetes EUR)**

|                                          | 2004                       | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
|------------------------------------------|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Lisakulud                                | 2 119                      | 8 916  | 11 422 | 16 047 | 20 031 | 21 980 |
| Lisatulud                                | 3 254                      | 10 218 | 12 868 | 17 345 | 21 505 | 23 511 |
| Lisakasum                                | 1 135                      | 1 303  | 1 446  | 2 278  | 4 459  | 4 451  |
| <b>Nüüdispuhasväärtus <sup>(1)</sup></b> | <b>10,7 miljonit eurot</b> |        |        |        |        |        |

<sup>(1)</sup> Nominaalseks diskontomääraks hinnati komisjoni tellitud ECORYSi uuringus 8,4 %.

- (248) Aastatel 2004–2009 eeldati, et NERESe lisakasumi nüüdispuhasväärtus on 10,7 miljonit eurot.
- (249) Tabelis 24 näidatakse, et eelduste kohaselt pidi NERES alates selle kohaldamise esimesest aastast ning kogu kohaldamise aja jooksul suurendama FD kasumlikkust. Eeldati, et FD lisatulud on tänu NERESe kehtestamisele igal aastal suuremad kui lisakulud. Kasumlikkuse suurenemist eeldati alus-, halvimatest ja parimatest stsenaariumidest olenemata.
- (250) Komisjon täheldab, et võttes arvesse suuri püsikulusid ja väga piiratud lisakulusid, mis tekkisid teenuste osutamisel NERESe kohaselt, ei olnud need prognoosid tundlikud liikluse üldlase arenguga seotud eelduste suhtes.
- (251) Samuti esitas Saksamaa kohaldamisjärgsed andmed (nagu on toodud tabelis 25 ja tabelis 26) kulude ja tulude kohta, mis tema arvamusel kohaselt on seotud lennuettevõtjate kohalolekuga Dortmundi lennujaamas ajavahemikul 2000–2011 (sealhulgas NERESe kehtestamisele eelnenud ajavahemikul). Saksamaa pidas otseselt lennuettevõtjatega seonduvateks tegevuskuludeks üksnes turunduskulusid (nagu on esitatud tabelis 25). Saksamaa sõnul ei saa ühegi lennujaamas tegutseva lennuettevõtjaga seostada ei investeeringuid ega seega ka mitte kapitalikulusid (investeeringutega seotud amortisatsioon ja intressid).
- (252) Ajal, mil tehti otsus kehtestada NERES ja kohaldada seda lennuettevõtjate suhtes, olid need andmed (kuni 2004. aastani) saadaval. Nende lisatulude olemasolule ja lisakulude puudumisele tuginedes sai lennujaam pakkuda lennuettevõtjatele hinnaalandusi ja muid stiimuleid, et säilitada või suurendada lennujaama reisijate arvu. Kui tänu lennuettevõtjatele teenitav tulu katab lennujaama lisakulud, sealhulgas ka sellised kulud nagu hinnaalandused ja stiimulid, aitab see suurendada lennujaama üldist kasumlikkust.
- (253) Komisjon märgib, et tekkinud lisatuludest ja -kuludest nähtuvalt aitasid lepingud NERESe kohaldamise ajal aastatel 2004–2009 tõepoolest kaasa lennujaama kasumlikkuse suurenemisele.
- (254) Komisjon märgib seejärel, et lennujaama ja lennuettevõtjate kokkuleppe hindamisel tuleb ka arvesse võtta, millisel määral võib hinnatavaid kokkuleppeid pidada osaks vähemalt pikaajalises perspektiivis kasumlikkuseni viiva üldlase strateegia rakendamisest. Sellega seoses peab komisjon võtma arvesse faktilisi tõendeid, mis olid kättesaadavad, ja arengut, mida võis NERESe tasumäärade vastuvõtmise ajal mõistlikkuse piires oodata. Eelkõige tuleb arvestada valitsevaid turutingimusi, konkreetselt õhustranspordi liberaliseerimisest tekkinud turumuutusi, odavlennuettevõtjate ja teiste otselende pakkuvate lennuettevõtjate turule sisenemist ja nende arengut, lennujaamatööstuse organisatsioonilise ja majandusliku ülesehituse muutusi ning lennujaamade ülesannete mitmekesisuse ja keerukuse astet, lennuettevõtjate ja lennujaamade vahelise konkurentsi edendamist, majanduskeskkonna ebakindlust, mis tuleneb valitsevate turutingimuste muutustest, või majanduskeskkonna muud ebakindlust.



- (255) Tabelis 15 on esitatud eeldatav tegevustulemus (EBITDA abil), mis oli osa NERESe vastuvõtmise kohta otsuse tegemiseks koostatud prognoositavatest stsenaariumidest. Selles võeti arvesse täisteenuseid pakkuvate lennuettevõtjate lahkumist Dortmundi lennujaamast ning odavlennuettevõtjate edasist arengut – need olid selle piirkonna majanduskasvu peamine tegur.
- (256) Samuti näitab tabel 15, et FD puhul eeldati kasumlikkuse saavutamist EBITDA tasemel kolm aastat pärast NERESe kehtestamist.
- (257) Eelduste kohaselt pidi see kava alates esimesest aastast tooma lisakasumit, isegi juhul, kui see oleks ligi meelitanud eeldatust väiksemal arvul reisijaid. Ka komisjoni tellitud ECORYSi uuringu kinnituse kohaselt eeldati põhjendatult, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks otsustanud rakendada NERESe kava. ECORYSi sõnul oluks lennujaama sulgemise valik olnud kulukam. Arvestades seda, et NERES aitas suurendada lennujaama kasumlikkust, võib komisjon ka täheldada, et selle kehtestamisel peeti silmas strateegiat saavutada pikaajalises perspektiivis kasumlikkus. Seega vastab kava turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.
- (258) Viimaks märgib komisjon, et lennujaamataristut ja NERESe tasumäärasid said kasutada kõik sellest huvitatud lennuettevõtjad, ilma et kedagi oleks põhjendamatult diskrimineeritud.

### 7.3.3. JÄRELDUSED

- (259) Kasumlikkuse suurenemise kohta tehtud arvutusi arvesse võttes järeldeb komisjon, et NERESe kehtestamine oli kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, sest see suurendas eelneva analüüsi seisukohast lennujaama kasumlikkust. Eelkõige kaeti kõik lennujaamale NERESe kehtestamisest tulenevad kulud NERESe kehtestamisest tulenevate tuludega (seoses nii lennundusega seotud kui ka lennundusega mitteseotud tegevusega) mõistliku kasumimarginaali juures. Peale selle eeldati põhjendatult, et konkreetsete lennuettevõtjatega sõlmitavate individuaalsete lepingutega otseselt seonduvad kulud on väiksemad kui nende lennuettevõtjate lennujaamas tegutsemise tulemusel teenitav tulu. Lisaks tuli NERESSt käsitleda osana lennujaama üldstrateegiast eesmärgiga saavutada kasumlikkus vähemalt pikaajalises perspektiivis. Lisaks tuleb öelda, et nii taristu kui ka tasumäärad on avatud kõigile huvitatud lennuettevõtjatele.
- (260) Seepärast järeldeb komisjon, et NERESega ei antud lennuettevõtjatele majanduslikku eelist, mida nad ei oleks tavapäraistes turutingimustes saanud. Seega ei ole NERESe puhul tegemist riigiabiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

## 7.4. MEEDE 4: NEO KÄSITAMINE RIIGIABINA

### 7.4.1. MAJANDUSLIK EELIS JA TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA ETTEVÕTJA PÕHIMÕTTE KOHALDAMINE

- (261) Et selgitada punktis 7.3.1 esitatud kaalutlusi arvesse võttes välja, kas FD andis NEOst kasu saanud lennuettevõtjatele eelise, peab komisjon uurima, kas tavapäraistel turumajanduse tingimustel tegutsev ja pikemaajalise kasumlikkuse väljavaadetest lähtuv lennujaam oleks sõlminud samasuguseid või sarnaseid kokkuleppeid kui FD. Praegu peab komisjon lennujaamade ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute hindamisel kõige sobivamaks kriteeriumiks eelnevaid kasumlikkuse suurenemise analüüse.
- (262) Teiste sõnadega peab komisjon vastavalt Charleroi kohtuotsusele <sup>(54)</sup> uurima NERESe oodatavat mõju FD-le, võttes arvesse vaidlusaluse meetme kõiki olulisi asjaolusid.
- (263) Selleks et saaks kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, tuleb komisjonil arvesse võtta aega, millal NEO vastu võeti. Komisjon peab oma hinnangus samuti tuginema teabele ja eeldustele, mis olid kättesaadavad NEO vastuvõtmise ajal.

<sup>(54)</sup> Vt joonealune märkus 52.

## 7.4.2. NEO KASUMLIKKUSE ANALÜÜS

- (264) Mis puutub NEO kasumlikkuse suurenemise eelhindangusse, siis leiab komisjon, et hinna diferentseerimine on üldine äritava, seni kui see toimub kooskõlas kõikide asjakohaste konkurentsialaste ja valdkondlike õigusaktidega. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmiseks peaks selline hindade diferentseerimise poliitika aga olema äriiselt õigustatud.
- (265) Komisjon on seisukohal, et lennuettevõtjate ja lennujaama vahel sõlmitud lepingud võib lugeda turumajanduse tingimustes tegutseva isiku põhimõttega kooskõlas olevaks juhul, kui need olemuslikult aitavad eelneva analüüsi seisukohast kaasa lennujaama kasumlikkusele. Lennujaam peaks tõestama, et ta suudab lennuettevõtjaga lepingu sõlmimisel (nt sõlmides individuaalse lepingu või kehtestades üldise lennujaamatasude kava) katta lepingu kestuse jooksul kõik lepingust tulenevad kulud ja et tal on sealjuures head väljavaated saavutada keskmise tähtaja jooksul mõistlik kasumimarginaal.
- (266) Et hinnata, kas leping, mille lennujaam on lennuettevõtjaga sõlminud, vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, tuleb arvesse võtta lennuettevõtja tegevusest tulenevat eeldatavat lennundusega mitteseotud tulu ning lennujaamatasusid, millest on maha arvatud mis tahes allahindlused, turundustoetused või stimuleerimiskavad. Samamoodi tuleks arvesse võtta kõiki eeldatavaid lisakulusid, mis tekivad lennujaama käitajal seoses lennuettevõtja tegevusega lennujaamas. Sellised lisakulud võivad hõlmata kõiki kulu- ja investeeringuliike, nagu täiendavad personali-, seadmete soetamise ja investeerimiskulud, mis tulenevad lennuettevõtja tegevusest lennujaamas. Näiteks kui lennujaam peab laienema või ehitama uue terminali või muid rajatisi peamiselt selleks, et rahuldada konkreetse lennuettevõtja vajadusi, tuleks sellist kulu lisakulude arvutamisel arvesse võtta. Seevastu tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel välja jätta kulud, mis tekivad lennujaamal igal juhul, sõltumata lennuettevõtjaga sõlmitud kokkuleppest.
- (267) Lennujaama ja -ettevõtjate vaheliste lepingute hindamisel võtab komisjon arvesse ka seda, mil määral võib hinnatavaid lepinguid pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima kasumlikkuseni vähemalt pikaajalises perspektiivis.
- (268) NEOd kohaldatakse kõigi lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes. See kord ei ole seotud konkreetse lennuettevõtja või lennuettevõtjate rühmaga, mida rõhutab ka asjaolu, et NEO kohaldamise ajal said lennuettevõtjad tulla lennujaama ja sealt lahkuda, ilma et NEOd oleks muudetud. Seetõttu on see üldine lennujaamatasude kava, nagu on osutatud 2014. aasta lennundussuuniste punktis 63. NEO asjakohased lisakulud ja -tulud on need, mis pidid FD eeldusel tekkima NEO kohaldamisel, võrreldes muude alternatiivsete tasumäärade kohaldamisega. Kuni varasema, NERESe kava aegumiseni oleks kohaldatud 2000. aasta kava. Seega oli FD-l NEO kehtestamise ajal kolm järgmist valikut: i) kehtestada 2000. aasta kava suuremate lennujaamatasudega või ii) kehtestada NEO väiksemate lennujaamatasudega kui 2000. aasta kavas või iii) kehtestada nende kahe kava kombinatsioon („kombineeritud kava“).
- (269) Enne 2000. aastat toimunud suurte taristuehituste tõttu olid FD-le iseloomulikud suured püsikulud, sealjuures nii investeeringute püsikulud kui ka tegevuskulud. Selle väga kõrgetasemelise taristu puhul on iseloomulik tegevuskulude suur osakaal, mis ei varieeru lennuettevõtjate või reisijate arvu muutumisest olenevalt.
- (270) Enne NEO kehtestamise üle otsustamist tegi FD finants- ja liiklusproгноosisid põhjenduses 268 loetletud erinevate valikute kohta ning kasutas alus-, parimate ja halvimate stsenaariumidena erinevaid eeldusi. Nende kõigi stsenaariumide puhul pidi FD 2000. aasta kava või kombineeritud kava kohaldamise korral arvestama reisijate arvu ja oma läbilaskevõime kasutamise järsu vähenemisega. Tagajärjeks oluks kogu prognoositaval ajavahemikul pidevad tegevuskahjumid. NEO kui üldise lennujaamatasude kava tulusid suurendavat mõju võrreldi nende alternatiivsete stsenaariumidega.
- (271) FD hindas NEO kehtestamise positiivset finantsmõju, nagu esitatud tabelites 16 ja 17. Sellega seoses võetakse tabelis 16 ja tabelis 17 kokku NEO kasumlikkuse suurenemise. Tabelites on näidatud eeldatud erinevused reisijate arvus, kuludes, tuludes ja FD tulemustes alternatiivsete stsenaariumidega võrreldes. Tulemused on saavutatud just tänu NEO kasutuselevõtule.

- (272) Tabelitest 16 ja 17 selgub, et eelduste kohaselt pidi NEO alates selle kohaldamise esimesest aastast ning kogu kohaldamise jooksul suurendama lennujaama kasumlikkust. Eeldati, et FD lisatulud on tänu NEO kehtestamisele igal aastal suuremad kui lisakulud. Kasumlikkuse suurenemist eeldati alus-, halvimatest ja parimatest stsenaariumidest olenemata.
- (273) Komisjon täheldab, et võttes arvesse suuri püsikulusid ja väga piiratud lisakulusid, mis tekkisid NEO alusel teenuste osutamisel, ei olnud need prognoosid tundlikud liikluse üldlase arenguga seotud eelduste suhtes.
- (274) Samuti esitas Saksamaa kohaldamisjärgsed andmed (need on toodud tabelis 25 ja 26) kulude ja tulude kohta, mis tema arvamuse kohaselt on tulenenud Dortmundi lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjatega sõlmitud konkreetsetest lepingutest ajavahemikul 2000–2011 (sealhulgas NEO kehtestamisele eelnenud ajavahemikul). Saksamaa pidas otseselt lennuettevõtjatega seonduvateks tegevuskuludeks üksnes turunduskulusid (nagu on esitatud tabelis 25). Saksamaa sõnul ei saa ühegi lennujaamas tegutseva lennuettevõtjaga seostada ei investeeringuid ega seega ka mitte kapitalikulusid (investeeringutega seotud amortisatsioon ja intressid).
- (275) Ajal, kui tehti otsus kehtestada NEO ja sõlmida lennuettevõtjatega konkreetseid lepinguid, olid need andmed (kuni 2008. aastani) kättesaadavad. Nende lisatulude alusel võis lennujaam eeldada, et tänu lennuettevõtjate teenitavale tulule saab katta lennujaama lisakulud ning seega aitavad need suurendada lennujaama üldist kasumlikkust.
- (276) Komisjon märgib, et tekkinud lisatuludest ja -kuludest nähtuvalt aitasid lepingud tõepoolest kaasa lennujaama kasumlikkuse suurenemisele.

Tabel 25

**Otseselt lennuettevõtjatega seostatavad kulud**

| Aasta | Otseselt lennuettevõtjaga seostatavad tegevuskulud |                           |                           | Otseselt lennuettevõtjaga seostatavad kapitalikulud |                       |                       |
|-------|----------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
|       | lennuettevõtja A<br>[...]                          | lennuettevõtja C<br>[...] | lennuettevõtja E<br>[...] | lennu-<br>ettevõtja A                               | lennu-<br>ettevõtja B | lennu-<br>ettevõtja C |
| 2000  | 0                                                  | 0                         | 0                         | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2001  | 0                                                  | 0                         | 0                         | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2002  | 0                                                  | 0                         | 0                         | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2003  | 0                                                  | 0                         | 0                         | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2004  | 0                                                  | 0                         | 0                         | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2005  | 200                                                | 0                         | 0                         | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2006  | 265                                                | 246                       | 0                         | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2007  | 668                                                | 369                       | 597                       | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2008  | 215                                                | 621                       | 0                         | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2009  | 349                                                | 951                       | 233                       | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2010  | 296                                                | 1 119                     | 406                       | 0                                                   | 0                     | 0                     |
| 2011  | 337                                                | 962                       | 334                       | 0                                                   | 0                     | 0                     |

Tabel 26

**Otseselt lennuettevõtjatega seostatavad tulud**

(tuhandetes EUR)

| Aasta | Tulu lennuettevõtja kohta |                        |                        |                        |                        |                        |                        | Muud tulud |
|-------|---------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------|
|       | lennuettevõtja A [...]    | lennuettevõtja B [...] | lennuettevõtja C [...] | lennuettevõtja D [...] | lennuettevõtja E [...] | lennuettevõtja F [...] | lennuettevõtja G [...] |            |
| 2000  | —                         | 241                    | —                      | 5 519                  | —                      | —                      | —                      | 1 844      |
| 2001  | —                         | 3 732                  | —                      | 7 540                  | —                      | —                      | 122                    | 3 299      |
| 2002  | —                         | 4 247                  | —                      | 5 884                  | —                      | 77                     | 178                    | 3 200      |
| 2003  | —                         | 7 651                  | —                      | 2 169                  | —                      | 105                    | 168                    | 3 120      |
| 2004  | 1 128                     | 3 858                  | 180                    | 1 679                  | —                      | 176                    | 241                    | 2 423      |
| 2005  | 2 954                     | 1 928                  | 707                    | 558                    | —                      | 195                    | 202                    | 1 912      |
| 2006  | 3 941                     | 2 057                  | 1 331                  | 623                    | —                      | 137                    | 259                    | 2 034      |
| 2007  | 3 756                     | 1 882                  | 1 574                  | 502                    | 542                    | 246                    | 265                    | 1 152      |
| 2008  | 2 941                     | 1 968                  | 2 071                  | 134                    | 1 586                  | 353                    | 401                    | 1 300      |
| 2009  | 1 864                     | 2 089                  | 2 801                  | —                      | 1 272                  | 373                    | 474                    | 561        |
| 2010  | 2 195                     | 2 184                  | 3 505                  | —                      | 1 664                  | 502                    | 687                    | 933        |
| 2011  | 2 162                     | 1 926                  | 3 629                  | —                      | 1 408                  | 732                    | 391                    | 1 047      |

(tuhandetes EUR)

| Muu kui lennundusega seotud tulu lennuettevõtja kohta |             |             |             |             |             |             |      |
|-------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|
| e/v A [...]                                           | e/v B [...] | e/v C [...] | e/v D [...] | e/v E [...] | e/v F [...] | e/v G [...] | Muud |
| —                                                     | 26          | —           | 2 307       | 29          | —           | —           | 354  |
| —                                                     | 631         | —           | 2 951       | —           | —           | 19          | 507  |
| —                                                     | 903         | —           | 2 640       | —           | 15          | 36          | 540  |
| —                                                     | 1 623       | —           | 1 931       | —           | 22          | 37          | 531  |
| 844                                                   | 1 260       | 116         | 1 234       | —           | 45          | 68          | 560  |
| 2 429                                                 | 1 225       | 527         | 801         | —           | 55          | 78          | 540  |
| 3 004                                                 | 1 138       | 1 056       | 762         | —           | 38          | 85          | 526  |
| 3 160                                                 | 1 146       | 1 356       | 688         | 554         | 77          | 94          | 429  |
| 2 542                                                 | 1 239       | 1 868       | 435         | 1 624       | 111         | 143         | 393  |
| 1 179                                                 | 1 048       | 2 194       | 252         | 920         | 123         | 163         | 215  |

Peamised lennuettevõtjad: [...]

- (277) Lisaks täheldab komisjon, et kõigi lennuettevõtjate seas sai Wizz Air keskmiselt suurimaid turundustoetusi reisija kohta. Oxera uuringus esitati lisakulude kohta väga põhjalik analüüs, mille kohaselt suur osa kulukategooriaid ei ole seotud Wizz Airi kohalolekuga lennujaamas. Komisjon nõustub, et mõned hõlmatud kulud, näiteks mõned investeeringukulud ei saa tõenäoliselt tuleneda Wizz Airi kohalolekust Dortmundi lennujaamas, Komisjon märgib, et uuringust nähtuvalt aitas Wizz Airi kohalolek lennujaamas kaasa ka lennujaama kasumlikkuse suurendamisele.
- (278) Arvestades, et Oxera metoodikat saab kohaldada ka teiste lennuettevõtjate suhtes ja kuna nende konkreetsed toetused reisija kohta olid väiksemad kui Wizz Airil, saab järeldada, et ka teised lennuettevõtjad aitasid lennujaama kasumit suurendada.
- (279) Komisjon märgib seejärel, et lennujaama ja lennuettevõtjate kokkuleppe hindamisel tuleb ka arvesse võtta, millisel määral saab hinnatavaid kokkuleppeid pidada osaks vähemalt pikaajalises perspektiivis kasumlikkuseni viiva üldlase strateegia rakendamisest. Sellega seoses peab komisjon võtma arvesse faktilisi tõendeid, mis olid kättesaadavad, ja arengut, mida võis NEO tasumäärade vastuvõtmise ajal mõistlikkuse piires oodata. Arvestada tuleb eelkõige valitsevaid turutingimusi, konkreetsemalt õhutranspordi liberaliseerimisest tekkinud turumuutusi, odavlennuettevõtjate ja teiste otselende pakkuvate lennuettevõtjate turule sisenemist ja nende arengut, lennujaamatööstuse organisatsioonilise ja majandusliku ülesehituse muutusi ning lennujaamade ülesannete mitmekesisuse ja keerukuse astet, lennuettevõtjate ja lennujaamade vahelise konkurentsi edendamist, majanduskeskkonna ebakindlust, mis tuleneb valitsevate turutingimuste muutustest, või majanduskeskkonna muud ebakindlust.
- (280) Tabel 15 ja tabel 19 näitavad eeldatavaid tegevustulemusi (EBITDA abil) varasemate investeeringutega seotud kulude puhul avaliku sektori ülesannetega seotud kulude korrigeerimisega ja ilma selleta. Avaliku sektori ülesannet sisaldav tabel oli osa NEO vastuvõtmise kohta otsuse tegemiseks koostatud prognoositavatest stsenaariumidest. Korrigeeritud tabel 10 koostati uuesti, et võtta arvesse avaliku sektori ülesannete täitmisega seotud kulud ja tulud. NEO koostati odavlennuettevõtjatele keskenduva, NERESga alustatud strateegia jätkuna. Selles võeti arvesse täiustusi pakkuvate lennuettevõtjate lahkumist Dortmundi lennujaamast ning odavlennuettevõtjate – kes olid Euroopa selle piirkonna majanduskasvu peamine tegur – edasist arengut.
- (281) Tabel 15 näitab, et NEO puhul eeldati keskmise tähtsaja jooksul lennujaama tegevuskahjumi vähendamist EBITDA tasemel, ka siis, kui teatatud kulud hõlmasid avaliku sektori ülesannetega seotud kulud. Lisaks näitab tabel 19 prognoositavat tegevustulemust EBITDA tasemel, kui Saksamaa lahutas kuludest ja tuludest artiklid, mis ei kuulunud tema arvates riigiabi kontrolli alla kui avaliku sektori ülesannetega seotud kulud. Saksamaa kinnitas hiljem, et mõned tabelis 19 toodud lahutatud kulud ei seonu avaliku sektori ülesannete täitmisega. Aga komisjon nõustub sellegipoolest, et NEO kehtestamise ajal sai seda pidada osaks lennujaama üldstrateegia rakendamisest, mis peaks viima vähemalt pikaajalises perspektiivis kasumlikkuseni.
- (282) Viimaks märgib komisjon, et lennujaamataristut ja NEO tasumäärasid said kasutada kõik sellest huvitatud lennuettevõtjad.

#### 7.4.3. JÄRELDUSED

- (283) Kasumlikkuse suurenemise kohta tehtud arvutusi arvesse võttes järeldab komisjon, et NEO kehtestamine oli kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, sest see suurendas eelneva analüüsi seisukohast lennujaama kasumlikkust. Eelkõige kaeti kõik lennujaamale NEO kehtestamisest tulenevad kulud NEO kehtestamisest tulenevate tuludega (seoses nii lennundusega seotud kui ka lennundusega mitteseotud tegevusega) mõistliku kasumimarginaali juures. Peale selle eeldati põhjendatult, et konkreetsete lennuettevõtjatega sõlmitavate individuaalsete lepingutega otseselt seonduvad kulud on väiksemad kui nende lennuettevõtjate lennujaamas tegutsemise tulemusel teenitav tulu. Lisaks tuli NEOd käsitleda osana lennujaama üldstrateegiast eesmärgiga saavutada kasumlikkus vähemalt pikaajalises perspektiivis. Lisaks tuleb öelda, et nii taristu kui ka tasumäärad on avatud kõigile huvitatud lennuettevõtjatele.
- (284) Seepärast järeldab komisjon, et NEOga ei antud lennuettevõtjatele majanduslikku eelist, mida nad ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud. Seega ei ole NEO puhul tegemist riigiabiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

## 7.5. KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

## 7.5.1. 2014. JA 2005. AASTA LENNUNDUSSUUNISTE KOHALDATAVUS

- (285) Eli toimimise lepingu artikli 107 lõikega 3 nähakse ette mitu erandit lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud üldeeskirjast, et riigiabi ei ole siseturuga kokkusobiv. Kõnealust abi, mida saab hinnata vaid Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel, milles sätestatakse, et: siseturuga kokkusobivaks võib pidada „abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega“.
- (286) Sellega seoses moodustavad 2014. aasta lennundussuunised aluse, mille põhjal võib lennujaamade abi vastavalt Eli toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c kokkusobivaks kuulutada.
- (287) Kooskõlas 2014. aasta lennundussuunistega leiab komisjon, et komisjoni teatis ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade <sup>(55)</sup> kindlaksmääramise kohta kehtib ka lennujaamadele osutatava ebaseadusliku investeerimisabi puhul. Seega, kui ebaseaduslikku investeeringuteks ettenähtud abi anti enne 4. aprilli 2014, kohaldab komisjon ebaseadusliku investeeringuteks ettenähtud abi andmise kuupäeval kehtinud kokkusobivuseeskirju. Sellest lähtuvalt kohaldab komisjon lennujaamadele enne 4. aprilli 2014 antud ebaseadusliku investeerimisabi korral 2005. aasta lennundussuunistes sätestatud põhimõtteid <sup>(56)</sup>.
- (288) 2014. aasta lennundussuuniste kohaselt on komisjon seisukohal, et ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramise teatist ei tuleks kohaldada lennujaamadele enne 4. aprilli 2014 eraldatud ebaseadusliku tegevusabi menetluses olevate juhtumite korral. Selle asemel kohaldab komisjon 2014. aasta lennundussuuniste põhimõtteid kõigi lennujaamadele antud tegevusabi juhtumite (menetletavate teadete ja ebaseadusliku teatamata abi) suhtes isegi juhul, kui abi anti enne 4. aprilli 2014 ja üleminekuperioodi algust <sup>(57)</sup>.
- (289) Komisjon järeldeb, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta leping on ebaseaduslik riigiabikava. Seega kohaldab komisjon enne 4. aprilli 2014 antud investeerimisabi suhtes 2005. aasta lennundussuuniseid ja enne 4. aprilli 2014 antud tegevusabi suhtes 2014. aasta lennundussuuniseid,

## 7.5.2. INVESTEERIMISABI JA TEGEVUSABI VAHE

- (290) Komisjon peab määrama 2014. aasta lennundussuuniste sätete põhjal kindlaks, kas kõnealune meede kujutab endast ebaseaduslikku investeerimis- või tegevusabi.
- (291) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 25 alapunkti 18 kohaselt määratletakse investeeringuteks ettenähtud abi kui „abi põhivara rahastamiseks, eelkõige „kapitalikulude rahastamisvajaku“ katmiseks“. Lisaks võidakse punkti 25 kohaselt anda investeeringuteks ettenähtud abi nii ettemaksetena (et katta investeerimiskulud ette) kui ka perioodiliste osamaksetena (et katta kapitalikulud iga-aastaste amortisatsioonikulude ja rahastamiskulude näol).
- (292) Tegevusabi seevastu on mõeldud selleks, et katta täielikult või osaliselt lennujaama tegevuskulud, mis on määratletud kui „kulud, mis on seotud lennujaamasteenuste osutamisega, sh sellised kulukategooriad nagu personalikulud, sisseostetud teenused, sideteenused, jäätme-, energia-, hooldus-, rendi- ja halduskulud, kuid nende hulka ei kuulu kapitalikulud, lennujaama poolt lennuettevõtjatele antav turundustoetus või muud stimuleerivad maksed ning avalike ülesannetega seonduvad kulud“ <sup>(58)</sup>.

<sup>(55)</sup> EÜT C 119, 22.5.2002, lk 22.

<sup>(56)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punkt 173.

<sup>(57)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punkt 172.

<sup>(58)</sup> 2014. aasta lennundussektori suuniste punkti 25 alapunkt 22.

- (293) Pidades silmas põhjendustes 291 ja 292 osutatud määratlusi, võib arvata, et ülekantud kahjumid, millega kaeti tabeli 23 viimases, 7. veerus nimetatud summad, olid kõik seotud konkreetsete investeerimisprojektidega ning kujutavad endast investeerimisabi FD-le.
- (294) Seevastu see osa iga-aastasest ülekantud kahjumist, millega kaeti FD iga-aastane tegevuskahjum<sup>(59)</sup> (millest on maha arvatud põhjendustes 190–207 esitatud, avaliku sektori ülesannete täitmisega seotud kulud) kujutab endast tegevusabi FD-le.
- (295) Kokkuvõttes kujutab see osa FD kahjumi hüvitamisest, mis ei olnud juba hõlmatud EBITDAga, miinus põhjendustes 190–207 osutatud avaliku sektori ülesannetega seotud kulud, endast investeerimisabi. Investeerimisabi hõlmab eelkõige varade aastast amortisatsiooni ja finantseerimiskulusid.

#### 7.5.3. ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

- (296) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 61 kohaselt peab komisjon uurima, kas on täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused:
- a) taristu ehitamine ja käitamine vastavad ühist huvi pakkuvale selgelt määratletud eesmärgile (piirkondlik areng, juurdepääs jne);
  - b) taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga;
  - c) taristu pakub piisavaid kasutusväljavaateid keskmiseks tähtjaks, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga;
  - d) juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerivalt ning
  - e) kaubavahetuse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega.
- (297) Peale selle peab lennujaamadele antav riigiabi – nagu mis tahes muu riigiabi meede – olema siseturuga kokkusobivuse tagamiseks ergutava mõjuga ning vajalik ja proportsionaalne taotletava õiguspärase eesmärgiga.
- (298) Saksamaa kinnitusele vastab FD-le antud investeerimisabi kõikidele 2005. aasta lennundussuuniste kokkusobivuskriteeriumidele.

#### a) Abi aitab kaasa ühist huvi pakkuva selgelt määratletud eesmärgi saavutamisele

- (299) FD taristu rahastamise eesmärk on rahastada peamiselt olemasoleva taristu valmimist, millega tagada lennujaamas parem liiklusvoog, suurendamata selle üldist läbilaskvust. Investeerimisabi aitab kaasa stabiilsetele lennuliiklusvoogudele, mis Münsteri ülikooli koostatud uuringu kohaselt aitab kaasa ümbritseva piirkonna ja eelkõige Ruhri piirkonna arengule. Lisaks pakub lennujaam arvukalt otseseid ja kaudseid töökohti, nagu on osutatud põhjenduses 118.
- (300) Investeeringute rahastamine aitab kaasa ka piirkonna juurdepääsetavusele. Dortmundi lennujaam asub Reini-Ruhri linnaringkonnas, ühes Euroopa tihedaima asustusega piirkonnas. Enamik Dortmundi lennujaamast lahkuvaid reisijaid tuleb 5,2 miljoni elanikuga Ruhri piirkonnast. Sellega seoses tuleb märkida, et 100 km raadiuses Dortmundi lennujaamast asub veel kolm regulaarliiklusega lennujaama: Düsseldorf, Paderborni/Lippstadt ja Münster/Osnabrücki lennujaamad.
- (301) FD järgib aga naabritest erinevat strateegiat. Tema keskendub oma tegevuses odavlennuettevõtjate pakutavatele ühendustele. Täpsemalt keskendub FD Ida-Euroopa sihtkohtadele (näiteks Türgi, Makedoonia, Bulgaaria, Serbia, Rumeenia, Ukraina, Ungari, Bosnia, Horvaatia, Poola, Leedu ja Läti). Need sihtkohad moodustavad peaaegu ¾ kõigist Dortmundi lennujaamast lahkuvatest lendudest. Ükski naaberlennujaam ei paku neid liine sama korrapäraselt kui FD. Ühelt poolt Dortmundi lennujaamal ja teiselt poolt Münsteri/Osnabrücki ja Paderborni/Lippstadt lennujaamal on suvehooajal vaid neli kattuvat sihtkohta: Palma de Mallorca, München, Antalya ja Burgas.

<sup>(59)</sup> Väljendatud intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelse kasumina (edaspidi EBITDA).

- (302) Need elemendid osutavad, et Dortmund teenindab naaberlennujaamadest erinevat turusegmenti nii liikluse liigi (otselennud vs. odavlennuettevõtjate lennud) kui ka sihtkohtade (Ida- ja Lõuna-Euroopa) poolest, millele ta on keskendunud.
- (303) Vaatamata veel kolme lennujaama olemasolule 100 km raadiuses, aitasid Dortmundi lennujaamas rahastatud investeeringud seega kaasa piirkonna konkreetsetele ühendusvõimalustele ning ka piirkonna arengule, mis on ühist huvi pakkuvad eesmärgid.
- (304) Komisjon järeltab, et investeerimisabi eesmärk oli parandada piirkonna arengut ja juurdepääsetavust ning taristu vastab ühist huvi pakkuvale täpselt määratletud eesmärgile.

**b) Taristu on vajalik ja eesmärgiga proportsionaalne**

- (305) Rahastatud investeeringud ei toonud kaasa Dortmundi lennujaama läbilaskevõime suurenemist. Ehitatud taristu oli lennujaamale vajalik, aidata kaasa piirkonna ühendusvõimalustele ja arengule.
- (306) Seega arwab komisjon, et vaadeldaval juhul on taristu vajalik ja eesmärgiga proportsionaalne.

**c) Taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskmiseks tähtjaks**

- (307) 2008. aastal kasutati lennujaama läbilaskevõimet (2,5 miljonit reisijat aastas) ligikaudu 93 % ulatuses; pärast vähenemist 2009. aastal majanduskriisi tõttu ja mõnede lennuettevõtjate lahkumist hakkas reisijate arv taas kasvama ning 2013. aastal kasutati praegust taristut umbes 77 % ulatuses.
- (308) Pealegi nähti 2008. aasta prognoosides ette, et lennujaama läbilaskevõime piirile jõutakse juba 2017.–2018. aastal.
- (309) Seega arwab komisjon, et taristu keskmise tähtjaga kasutusväljavaated olid rahuldavad.

**d) Võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule**

- (310) Komisjon uuris, kas kõik võimalikud taristukasutajad pääsevad lennujaamale juurde võrdsel ja mittediskrimineerival viisil. Selle kohta märgib komisjon, et lennujaamatasude eristamine vastavalt NERESele ja NEO-le ning ka vastavalt eraldi lepingutele on äärmiselt õigustatud (vt punktid 7.3 ja 7.4).
- (311) Seega saab komisjon järeldada, et taristu on avatud kõigile kasutajatele võrdsel ja mittediskrimineerival viisil.

**e) Kaubandust ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega**

- (312) Dortmundi lennujaama tavapärasel teeninduspiirkonnas (tunniajane autosõit, 100 km) on veel kolm lennujaama: Düsseldorf, Münster/Osnabrück ja Paderborn/Lippstadt lennujaamad. See piirkond on üks suurima asustustihedusega piirkondi ning ka üks rikkamaid piirkondi liidus.
- (313) Komisjon märgib, et alates 2004. aastast on lennureisijate koguarv selles piirkonnas kasvanud, välja arvatud finantskriisi puhkemise järgsel 2009. aastal.



- (314) Lisaks keskendus Dortmundi lennujaam alates 2004. aastast (ehk siis NERESse kehtestamise aastast) tugevamalt odavlennuliiklusele, samas kui naaberlennujaamad rakendasid teistsugust strateegiat. Düsseldorfis lennujaam on rahvusvaheline ja kontinentidevaheline sõmlennujaam, Münsteri/Osnabrücki ja Paderborni/Lippstadti lennujaamad keskenduvad aga reisijate vedamisele Saksamaa sõmlennujaamadesse, näiteks Frankfurti või Münchenisse. Kõiki kolme lennujaama, Dortmundi, Münsteri/Osnabrücki ja Paderborni/Lippstadti lennujaamu teenindavate lennuettevõtjate arvele langeb alla 20 % Dortmundi reisijatest.
- (315) Ligikaudu kolm neljandikku Dortmundi lennujaama sihtkohtadest asub Ida- ja Lõuna-Euroopas. Ühelt poolt Dortmundi lennujaama ja teiselt poolt Münsteri/Osnabrücki ja Paderborni/Lippstadti lennujaama sihtkohtadest kattub üksnes kolm. Seega erineb Dortmundi lennujaam naaberlennujaamadest märkimisväärselt nii lennuettevõtjate kui ka geograafiliste asukohtade poolest, millele keskendutakse.
- (316) Lisaks ei toonud abi saanud ja lõplikult enne 2000. aastat otsustatud investeeringud kaasa Dortmundi lennujaama läbilaskevõime suurenemist, vaid selle asemel suunati need olemasoleva taristu ja lennujaama juurdepääsetavuse optimeerimisse (vt tabel 3).
- (317) Eespool nimetatud kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et kaubandust ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega

**f) Ergutav mõju, vajalikkus ja proportsionaalsus**

- (318) Investeeringuabi puudumisel oleks lennujaama majandustegevus märkimisväärselt vähenenud, sest need olid investeeringud, mis võimaldasid lennujaamal reisijate arvu ning ka tulusid suurendada. Abi oli vajalik, sest sellega hüvitati üksnes tegelikult tekkinud kulud, ja väiksem summa oleks kaasa toonud väiksemad investeeringud.

*Järeldused*

- (319) Lõppkokkuvõttes järeldab komisjon, et kasumi ja kahjumi ülekandmise 1991. aasta lepinguga investeeringuteks antud abi on siseturuga kokkusobiv ELi toimimise artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

**7.5.4. KOKKUSOBIVUS VASTAVALT ÜLDIST MAJANDUSHUVI PAKKUVAD TEENUSEID KÄSITLEVATELE EESKIRJADELE**

- (320) Saksamaa ja teised huvitatud isikud väidavad, et FD-le antud tegevusabiga seotud rahastamist riiklikest vahenditest tuleb lugeda siseturuga kokkusobivaks kui hüvitist üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõikele 2.
- (321) ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 on sätestatud: „Ettevõtjad, kellele on antud üldist majandushuvi esindavate teenuste osutamine või kes on fiskaalmonopolid, alluvad aluslepingute eeskirjadele, eriti konkurent-sieeskirjadele niivõrd, kuivõrd nimetatud eeskirjade kohaldamine juriidiliselt ega faktiliselt ei takista nende määratud eriülesannete täitmist. Kaubanduse arengut ei tohi mõjutada määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega“.
- (322) Selles artiklis nähakse ette erand Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 riigiabi üldisest keelust ulatuses, milles see abi on vajalik ja proportsionaalne, et tagada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine vastuvõetavatel majanduslikel tingimustel.
- (323) Enne 31. jaanuari 2012 väljendasid ühenduse raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena, üldist majandushuvi pakkuvate teenuste 2005. aasta raamistik<sup>(60)</sup> ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2005. aasta otsus<sup>(61)</sup> komisjoni poliitikat Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud erandi kohaldamisel.

<sup>(60)</sup> Ühenduse raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (ELT C 297, 29.11.2005, lk 4).

<sup>(61)</sup> Komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsus 2005/842/EÜ EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 312, 29.11.2005, lk 67).

- (324) Komisjon märgib, et mõlemas dokumendis nõutakse, et kõnealusele ettevõtjale tehtaks ülesandeks osutada tegelikku üldist majandushuvi pakkuvat teenust. Lennujaama käitajale avaliku teenindamise kohustuse andmine peab olema ühtlasi registreeritud „ühes või mitmes ametlikus dokumendis“, mis peab muu hulgas kirjeldama „avaliku teenuse osutamise kohustuse täpset iseloomu“<sup>(62)</sup>.

*Tegelikud üldist majandushuvi pakkuvad teenused*

- (325) Mis puutub kõigepealt küsimusse, kas Dortmundi lennujaama käitamine kujutab endast tegelikku üldist majandushuvi pakkuvat teenust, tuleb komisjon meelde, et tegelikku üldist majandushuvi pakkuvat teenust peavad olema erijooned võrreldes muu majandustegevusega ning ainuüksi teatava majandustegevuse või teatavate majanduspiirkondade arengu soodustamist vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c ei saa seega pidada üldist huvi pakkuva eesmärgi poole püüdlemiseks<sup>(63)</sup>. Sellega seoses leiab komisjon, et nii võib see olla vaid juhul, kui osa lennujaama teenindatavast piirkonnast oleks lennujaamata ülejäänud EList niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks piirkonna sotsiaalset ja majandusarengut<sup>(64)</sup>.
- (326) Komisjon võtab arvesse, et Dortmundi ümbritsev piirkond ja eelkõige Ruhri piirkond on üks liidu suurima asustustihedusega piirkondi. Lisaks Dortmundi lennujaamale teenindab seda piirkonda veel mitu Dortmundi lennujaamast vähem kui 100 km raadiuses asuvat lennujaama. Lisaks on piirkonnal head ühendusvõimalused nii ülejäänud Saksamaa kui ka liiduga tänu tihedale kiirtee- ja raudteevõrgustikule. Seega ei teeninda Dortmundi lennujaam piirkonda, mis muul juhul oleks ülejäänud liidust eraldatud.
- (327) Komisjon järeldeb seetõttu, et Dortmundi lennujaama käitamine ei ole üldist majandushuvi pakkuv teenus. Kui Saksamaa peab Dortmundi lennujaama käitamist üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks, on ta teinud üldist majandushuvi pakkuva teenuse määramisel sel juhul ilmse vea. Seega järeldeb komisjon, et FD-le tegevusabina antud riiklikke vahendeid ei saa lugeda siseturuga kokkusobivaks hüvitiseks üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest.

7.5.5. TEGEVUSABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA VASTAVALT 2014. AASTA LENNUNDUSSUUNISTELE

- (328) 2014. aasta lennundussuuniste punktis 5.2 on sätestatud kriteeriumid, mida komisjon kohaldab selle hindamisel, kas tegevusabi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv. Vastavalt 2014. aasta lennundussuuniste punktile 172 kohaldab komisjon neid kriteeriume kõigi tegevusabi andmise juhtumite, sh menetletavate teadete ja ebaseadusliku teatamata abi juhtumite suhtes.
- (329) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 137 kohaselt võib enne kõnealuste lennundussuuniste avaldamist antud tegevusabi tunnistada siseturuga kokkusobivaks juhul, kui on täidetud 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 kumulatiivsed tingimused, välja arvatud punktide 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 ja 134 tingimused.
- (330) Enne 2014. aasta lennundussuuniste avaldamise kuupäeva antud õigusvastane tegevusabi võidakse kuulutada katmata tegevuskulude osas täies ulatuses siseturuga kokkusobivaks, kui täidetud on järgmised tingimused:
- a) panus ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisse: see tingimus on täidetud muu hulgas siis, kui abi suurendab ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi või aitab kaasa piirkonna arengule<sup>(65)</sup>;
  - b) vajadus riigi sekkumiseks: abi peab olema suunatud olukordadele, mida abiga saab oluliselt parandada määral, mida turg ise ei suuda<sup>(66)</sup>;

<sup>(62)</sup> 2005. aasta lennundussektori suuniste punkt 66. Vt ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artikkel 4.

<sup>(63)</sup> Vt otsus N 381/04 – Prantsusmaa – Atlandi-Püreneeade kõrgjõudlusega telekommunikatsioonivõrgu projekt (DORSAL) (ELT C 162, 2.7.2005, lk 5).

<sup>(64)</sup> Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 72.

<sup>(65)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137, 113 ja 114.

<sup>(66)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137 ja 116.

- c) riigiabi kui poliitikavahendi asjakohasus: abi peab olema eesmärgi saavutamiseks asjakohane ja vähem moonutav kui poliitika- või abivahendid, millega oleks olnud võimalik sama eesmärgi saavutada <sup>(67)</sup>;
- d) stimuleeriv mõju: see tingimus on täidetud, kui on tõenäoline, et tegevusabi puudumise korral ja võttes arvesse võimalikku investeerimisabi ja liikluse mahtu, väheneks asjaomase lennujaama majandustegevuse tase märkimisväärselt <sup>(68)</sup>;
- e) abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga): selleks et olla proportsionaalne, peab lennujaamadele antav tegevusabi piirduma abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga <sup>(69)</sup>;
- f) konkurentsile ja kaubandusele põhjendamatult negatiivse mõju vältimine <sup>(70)</sup>.

**a) Panus ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisse:**

- (331) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti a kohaselt loetakse selleks, et anda lennujaamadele aega kohaneda uue turureaalsusega ning vältida kõiki lennuliikluse ja piirkondade ühendusvõimaluste katkestusi, lennujaamadele antav tegevusabi ühistes huvides olevate eesmärkide saavutamisele kaasa aitavaks, kui see: i) suurendab ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi, luues juurdepääsupunkte ELi-sisestele lendudele; või ii) vähendab lennutranspordi ülekoormatust ELi suurtes sõlmennujaamades; või iii) aitab kaasa regionaalarengule.
- (332) Komisjon leiab, et Dortmundi lennujaama jätkuv käitamine suurendab ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi, luues juurdepääsupunkte ELi-sisestele lendudele Ruhri piirkonna ning Euroopa muude osade, peamiselt Ida-Euroopa vahel. Lisaks aitab Dortmundi lennujaama jätkuv käitamine kaasa Ruhri piirkonna regionaalarengule. Kokkuvõtlikult võib öelda, et Dortmundi lennujaama käitamise ja arendamisega nähakse ette vähendada Düsseldorfis lennujaama ülekoormatust, kui see jõuab oma läbilaskevõime piirile.
- (333) Lisaks on välja selgitatud tõenäoline mõju teiste selles teeninduspiirkonnas asuvate lennujaamade liiklusele, et vältida kahjulike lennujaamade tegevuse dubleerimist.
- (334) Sellega seoses määratakse lennujaama teeninduspiirkond 2014. aasta lennundussuunistes kindlaks kui geograafiline turupiir, mis asub harilikult umbes 100 km kaugusel või ühetunnise auto-, bussi-, rongi- või kiirrongisõidu raadiuses. Samal ajal võimaldatakse 2014. aasta lennundussuunistes kalduda teeninduspiirkonna standardest määratlusest konkreetse lennujaama puhul kõrvale, et võtta arvesse iga lennujaama eripärasid. Seda arvestades võib teeninduspiirkonna suurus ja kuju lennujaamade lõikes varieeruda, sõltudes lennujaama eriomadustest, sealhulgas selle ärimudelist, asukohast ja teenindatavatest sihtkohtadest.
- (335) Dortmundi lennujaama standardses teeninduspiirkonnas (ühetunnise autosõidu või 100 km kaugusel) on olemas järgmised regulaarühendustega lennujaamad:

Tabel 27

**Lennujaamad, mis teenindavad sama piirkonda kui Dortmundi lennujaam**

| Lennujaam                       | Vahemaa | Autosõidu aeg | Viimagine teenindatud reisijate arv aastas (miljonit) |
|---------------------------------|---------|---------------|-------------------------------------------------------|
| Münsteri/Osnabrücki lennujaam   | 77,9 km | 51 min        | 0,86                                                  |
| Düsseldorfis lennujaam          | 76,8 km | 56 min        | 21,2                                                  |
| Paderborni/Lippstadti lennujaam | 74,1 km | 44 min        | 0,79                                                  |

<sup>(67)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137 ja 120.

<sup>(68)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137 ja 124.

<sup>(69)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137 ja 125.

<sup>(70)</sup> 2014. aasta lennundussuuniste punktid 137 ja 131.

- (336) Kõik neli vaadeldavat lennujaama asuvad 11,4 miljoni elanikuga Reini-Ruhri suurlinnapiirkonnas. See on Euroopas üks suurima asustustihedusega piirkondi, kus asustustihedus on üle 300 elaniku km<sup>2</sup> kohta ja kus leidub piirkondi enam kui 2 000 elanikuga km<sup>2</sup> kohta. Dortmundi lennujaam asub Ruhri alampiirkonnas, kus elab 5,2 miljonit elanikku. On tavaline, et sellise linnadesse koondumise puhul on piirkonnas mitu lennujaama.
- (337) Teeninduspiirkonna SKP elaniku kohta (ostujõu pariteet) on 111–137 % liidu keskmisest ning leibkondade kasutuses olev aastane sissetulek on ligikaudu 20 000 eurot. Seega on see teeninduspiirkond üks liidu rikkamaid piirkondi. Kõigi nelja lennujaama liiklus on valdavalt väljuv ning see on vaba aja ja ärireiside kombinatsioon.
- (338) Saksamaa sõnul ei vasta Dortmundi lennujaama tegelik teeninduspiirkond standardsele teeninduspiirkonnale (1 tund või 100 km). Reisijaid tulevad Dortmundi lennujaama valdavalt 5,2 miljoni elanikuga Ruhri piirkonnast. See on Dortmundi ning Dortmundist ida ja põhja pool asuvate piirkondade vahetu ümbrus. Seetõttu avaldab lennujaam Düsseldorfis lennujaamale väiksemat konkureerivat mõju. Lisaks eeldati 2006. aastal tehtud liiklusprognoside ja turupotentsiaali uuringute alusel, et Münsteri/Osnabrücki ja Paderborni/Lippstadti lennujaamad kasvavad keskmise tähtsusega jooksul oluliselt. Nende lennujaamade liikluse arengut takistas 2008. aastal alanud finants- ja majanduskriis. Saksamaa soodsa majanduskliimat arvestades aga eeldatakse, et liiklusprognosid lähevad täide.
- (339) Mis puutub **liikluse tasemesse ja arengusse**, siis aastatel 2002–2008 selle teeninduspiirkonna reisijate arv suurenes. Sellest alates on olnud seisak. Eelkõige suurenes Dortmundi lennujaama liiklus ligikaudu 1 miljonilt 2,3 miljonini 2008. aastal ning seejärel, 2009. aastal vähenes 1,7 miljonini. Alates 2010. aastast suurenes see järjepidevalt kuni 1,9 miljonini. Sarnast arengut on märgata ka Düsseldorfis, Dortmundile lähimas lennujaamas. Düsseldorfis lennujaama liiklus kasvas järjepidevalt ligikaudu 16 miljonilt 2000. aastal ligikaudu 22 miljonini 2013. aastal ning 2009. aastal langes see finants- ja majanduskriisi tõttu üsna vähe. Paderborni/Lippstadti lennujaama liiklus püsis ajavahemikul 2000–2007 ligikaudu 1,2–1,3 miljoni reisija juures aastas. Alates 2008. aastast (finants- ja majanduskriisi aastal) on liiklus järjest vähenenud, 1,14 miljonilt 2008. aastal ligikaudu 800 000ni 2013. aastal. Sarnane areng ilmnes ka Münsteri/Osnabrücki lennujaamas. Münsteri/Osnabrücki lennujaama liiklus püsis aastatel 1999–2008 ligikaudu 1,6 miljoni reisija juures ning seejärel kahanes 2013. aastaks 900 000ni. Münsteri/Osnabrücki ja Paderborni/Lippstadti lennujaama reisijate arvu vähenemist 2012. ja 2013. aastal saab osaliselt selgitada Air Berlini võrgustiku ümberkorraldamisega ning tema tegevuse koondamisega Düsseldorfis lennujaama.

Tabel 28

**Dortmundi lennujaama teeninduspiirkonnas asuvate lennujaamade liikluse areng**

| Aastas teenindatud reisijate arvu muutused, mln | 2002   | 2003   | 2004 | 2005 | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | Teenindatud reisijad 2013 – teenindatud reisijad 2001 |
|-------------------------------------------------|--------|--------|------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------------------------------------------|
| Dortmund                                        | – 0,07 | 0,03   | 0,16 | 0,56 | 0,28   | 0,14   | 0,17   | – 0,61 | 0,03   | 0,06   | 0,09   | 0,02   | 0,86                                                  |
| Münster/<br>Osnabrück                           | – 0,10 | 0,00   | 0,00 | 0,00 | 0,05   | 0,05   | – 0,02 | – 0,19 | – 0,06 | – 0,01 | – 0,32 | – 0,14 | – 0,74                                                |
| Paderborn/<br>Lippstadt                         | – 0,04 | 0,03   | 0,03 | 0,03 | – 0,07 | – 0,03 | – 0,10 | – 0,16 | 0,02   | – 0,03 | – 0,14 | – 0,04 | – 0,5                                                 |
| Düsseldorf                                      | – 0,65 | – 0,45 | 0,96 | 0,25 | 1,08   | 1,24   | 0,32   | – 0,36 | 1,19   | 1,36   | 0,49   | 0,40   | 5,83                                                  |

- (340) Kui vaadelda lennujaamade **ärimudeleid ja profile**, keskendus FD alates NERESe kehtestamisest 2004. aastal odavlennuettevõtjatele. Praegu tegutseb Dortmundi lennujaamas 13 lennuettevõtjat. Düsseldorf on sõlmilennujaam, kus pakutakse ka pikki ja keskmise pikkusega lennuühendusi. See lennujaam ei ole spetsialiseerunud odavlennuettevõtjatele ning seda teenindavad peamiselt keskmise hinnaklassi (Air Berlin) ja täisteenuseid pakkuvad lennuettevõtjad. 2014. aasta suvel pakkus Düsseldorfis lennujaam lende 190 sihtkohta 50 riigis ja neid teenindas 60 lennuettevõtjat. Paljude nende sihtkohtade puhul on tegemist kaugete piirkondadega, nagu näiteks Aafrika, Aasia, Kariibi piirkond, USA ja Lähis-Ida.

- (341) Paderborni/Lippstadti lennujaam ja Münsteri/Osnabrücki lennujaam keskendusid peamiselt ühendusele sõlmennujaamadega ning Vahemere piirkonna puhkusesihtkohtadele. Nii Dortmundi, Paderborni/Lippstadti kui ka Münsteri/Osnabrücki lennujaama teenindavad üksnes Air Berlin, SunExpress, Germania ja Tailwind. Nende osa Dortmundi lennujaama reisijate koguarvust on alla 20 %.
- (342) Kui vaadata liinide kattuvuse määra, siis märgib komisjon, et Dortmund keskendub Ida-Euroopa sihtkohtadele (Türgi, Makedoonia, Bulgaaria, Serbia, Rumeenia, Ukraina, Ungari, Bosnia, Horvaatia, Poola, Leedu, Läti) ja need sihtkohad hõlmavad peaaegu 3/4 kõigist Dortmundi lennujaamast lahkuvatest lendudest. Saksamaa sõnul vastab see Dortmundi ümbritsevast piirkonnast lähtuval konkreetsele nõudlusele. Ükski Dortmundi lennujaama teeninduspiirkonnas asuv lennujaam ei paku nendesse Ida-Euroopa sihtkohtadesse regulaariühendusi.
- (343) Dortmundi, Münsteri/Osnabrücki ja Paderborni/Lippstadti lennujaamade kattuvad sihtkohad on Palma de Mallorca, München, Antalya, Burgas (mida Dortmundist pakutakse ainult suvehooajal).

Tabel 29

**Dortmundi, Münsteri/Osnabrücki ja Paderborni/Lippstadti lennujaamade kattuvad sihtkohad**

| Lende päevas (keskmiselt) | Dortmund | Münster/Osnabrück          | Paderborn/Lippstadt |
|---------------------------|----------|----------------------------|---------------------|
| Palma de Mallorca         | 2        | 1 (pühapäeviti 5)          | 3 (sõlmpunkti)      |
| München                   | 3        | 5 (nädalavahetustel vähem) | 4 (sõlmpunkti)      |
| Antalya                   | 1        | 1                          | 3                   |

- (344) Tabelis 29 esitatud sihtkohti teenindatakse kõigist piirkondlikest lennujaamadest, kuna kohalik nõudlus Reini-Ruhri piirkonnas on suur.

Kui rääkida läbilaskevõime kasutamisest, siis kasutab Dortmundi lennujaama ligikaudu 1,9 miljonit reisijat aastas ja läbilaskevõime on 2,5 miljonit. Praegu kasutatakse lennujaama läbilaskevõimet 76 % ulatuses. Saksamaa sõnul on lennujaama reisijate arv alates 2010. aastast suurenenud ligikaudu 10 %. Tegevusabi ei viinud läbilaskevõime suurenemiseni, vaid selle eesmärk oli säilitada olemasolevat läbilaskevõimet. Pealegi on lähim lennujaam, Düsseldorf, üks Euroopa ülekoormatumaid lennujaamu ja eeldatavalt jõuab see keskmise tähtaja jooksul (tõenäoliselt aastaks 2020) oma absoluutsete piirideni. Seega peaks Dortmundi lennujaam toimima Düsseldorfis varulennujaamana.

- (345) Mis puudutab selles teeninduspiirkonnas asuvate lennujaamade kasumlikkust, siis märgib komisjon, et kõik teised Dortmundi teeninduspiirkonna lennujaamad peale Dortmundi lennujaama on tegevuse tasandil kasumlikud ning seega ei põhjusta abi andmine kahjumlike lennujaamade tegevuse dubleerimist.
- (346) Seega järeldab komisjon, et tegevuskahjumi hüvitamine aitab kaasa ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisele, põhjustamata kahjumlike lennujaamade tegevuse dubleerimist samas teeninduspiirkonnas.

**b) Vajadus riigi sekkumise järele**

- (347) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti b kohaselt tuleb selleks, et hinnata riigiabi tõhusust ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisel, välja selgitada lahendatav probleem. Sellega seoses peab riigiabi olema suunatud olukordadele, kus tänu abile on võimalik saavutada märgatavalt suuremat edu kui tavapärastes turutingimustes.
- (348) Komisjon märgib, et Dortmundi lennujaam on piirkondlik lennujaam, mida kasutab aastas ligikaudu 1,9 miljonit reisijat. Lennujaama käitamise püsikulud on kõrged ja praegustes turutingimustes ei suuda lennujaam oma tegevuskulusid katta. Riigi sekkumine oli seetõttu vajalik.

**c) Abimeetmete asjakohasus**

- (349) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti c kohaselt peab igasugune lennujaama suhtes kohaldatav abimeede olema ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks asjakohane poliitikavahend. Seepärast peavad liikmesriigid tõendama, et muude vähem moonutavate poliitika- või abivahenditega ei oleks olnud võimalik sama eesmärki saavutada.
- (350) Saksamaa sõnul on vaatlusalused abimeetmed asjakohased, et saavutada ühist huvi pakkuv taotletav eesmärk, mida ei oleks olnud võimalik saavutada muu vähem moonutava poliitikavahendiga.
- (351) Käesoleva juhtumi puhul piirdus abisumma katmata tegevuskahjumiga ning oli piiratud minimaalselt vajalikuga, kuna sellega hüvitati üksnes tegelikult tekkinud kulud. Ükski teine poliitikameede ei oleks võimaldanud lennujaamal oma tegevust jätkata. Seega on kahjumi hüvitamisel piirdutud minimaalselt vajalikuga ja sellega ei ole saadud mingit kasumit.
- (352) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et vaadeldav meede oli soovitud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks asjakohane.

**d) Ergutav mõju**

- (353) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti d kohaselt on tegevusabil ergutav mõju, kui on tõenäoline, et tegevusabi puudumise korral langeks lennujaama majandustegevuse tase märkimisväärselt. Selle hindamise puhul tuleb arvesse võtta investeerimisabi olemasolu ja liikluse mahtu lennujaamas.
- (354) Eelkõige aitas see varem antud tegevusabi hoida lennujaama käigus. Abita oleks tulnud lennujaam sulgeda või selle tegevust märkimisväärselt vähendada ning see ei oleks saanud edendada ei piirkonna arengut ega juurdepääsetavust. Abisumma piirdus katmata tegevuskahjumiga, kuna sellega hüvitati üksnes tegelikult tekkinud katmata tegevuskulud.
- (355) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et vaatlusalusel abimeetmel oli ergutav mõju.

**e) Abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)**

- (356) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti e kohaselt peab lennujaamadele antav tegevusabi piirduma selleks, et olla proportsionaalne, abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga.
- (357) Käesoleva juhtumi puhul piirdus abisumma katmata tegevuskahjumiga, kuna sellega hüvitati üksnes tegelikult tekkinud katmata tegevuskulud.
- (358) Seepärast leiab komisjon, et tegevusabi summa oli käesoleva juhtumi puhul proportsionaalne ja piirdus abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga.

**f) Konkurentsile ja kaubandusele avalduva põhjendamatult negatiivse mõju vältimine**

- (359) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti f kohaselt võetakse tegevusabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel arvesse konkurentsimoontonutusi ja mõju kaubandusele.
- (360) Dortmundi lennujaama liiklus on suurenenud peamiselt tänu kohaliku nõudluse ärakasutamisele, mitte tänu teiste teeninduspiirkonnas asuvate lennujaamade liikluse ülevõtmisele. Täiendavaid väiteid liiklusmahtude muutumise taseme, lennujaamade eristamise ning liinide dubleerimise määra kohta käsitleti põhjendustes 334–346.

- (361) Komisjon on neid selgitusi silmas pidades seisukohal, et põhjendamatu negatiivne mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele on piiratud miinimumiga.

#### 7.5.6. JÄRELDUS

- (362) Komisjon jäeldab, et FD-le ajavahemikul 2007 – 4. aprill 2014 antud tegevusabi ei põhjusta kahjumlike lennujaamade tegevuse dubleerimist samas teeninduspiirkonnas. Kuna kõik muud tegevusabi siseturuga kokkusobivuse kriteeriumid on täidetud, saab abi käsitada siseturuga kokkusobivana.
- (363) Eespool toodut arvesse võttes jäeldab komisjon, et tegevuskahjumi hüvitamine ajavahemikul 1. juunist 2007 kuni 4. aprillini 2014 on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv.
- (364) Komisjon märgib, et Saksamaa on nõus käesoleva otsuse vastuvõtmisega inglise keeles.

#### 8. JÄRELDUS

- (365) Komisjon jäeldab, et ajavahemikul 1. juunist 2007 kuni 4. aprillini 2014 rakendas Saksamaa ebaseaduslikult kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Selle lepinguga antud investeerimis- ja tegevusabi on aga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

##### *Artikkel 1*

Ettevõttele Flughafen Dortmund GmbH ajavahemikul 1. juunist 2007 kuni 4. aprillini 2014 äriühinguga DSW21 sõlmitud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kaudu antud investeerimis- ja tegevusabi on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

##### *Artikkel 2*

NERESE lennujaamatasude kava ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

##### *Artikkel 3*

NEO lennujaamatasude kava ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

##### *Artikkel 4*

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel, 23. juuli 2014

Komisjoni nimel  
asepresident  
Joaquín ALMUNIA

**KOMISJONI OTSUS (EL) 2016/1945,**  
**14. oktoober 2016,**  
**juhilubade kategooriate vahelise vastavuse kohta**  
*(teatavaks tehtud numbri C(2016) 6517 all)*  
**(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta, (<sup>(1)</sup>) eriti selle artikli 13 lõike 1 esimest lõiku,

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiivis 2006/126/EÜ on sätestatud, et kõiki liikmesriikide poolt välja antud juhilube tuleb vastastikku tunnustada. Vastastikuse tunnustamise põhimõtet tuleks kohaldada ka selliste juhilubade suhtes, mis on välja antud enne kõnealuse põhimõtte kohaldamiskuupäeva.
- (2) Juhilubade vastastikuse tunnustamise põhimõte tähendab ka kõigi nende õiguste täielikku tunnustamist, mis juhiloo omanik omandab vastavalt juhiloo väljaandmise ajal kehtivatele siseriiklikele õigusaktidele.
- (3) Direktiivis 2006/126/EÜ on sätestatud, et liikmesriigid peaksid kindlaks määrama vastavused enne kõnealuse direktiivi rakendamist välja antud juhilubade kategooriate ja nimetatud direktiivi artiklis 4 määratletud kategooriate vahel. Komisjon peaks kõnealused vastavused õiguslikult siduvas vormis heaks kiitma.
- (4) Komisjoni otsuse 2014/209/EL (<sup>(2)</sup>) vastuvõtmisest saadik on Saksamaa, Prantsusmaa, Horvaatia ja Madalmaad teavitanud parandustest seoses kõnealuse otsuse lisas esitatud vastavustabeliga. Komisjon vaatas need parandused üle ja nõustub nendega. Vastavustabeleid tuleks seepärast vastavalt muuta.
- (5) Otsus 2014/209/EL tuleks kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*

Käesolev otsus kehtib liikmesriikide poolt välja antud kõikide kehtivate ja kasutuses olevate juhilubade kohta.

*Artikkel 2*

Komisjon nõustub käesoleva otsuse lisas esitatud vastavustabelitega, kus on sätestatud liikmesriikides enne direktiivi 2006/126/EÜ rakendamist välja antud juhilubade kategooriate ja kõnealuse direktiivi artiklis 4 määratletud ühtlustatud kategooriate vaheline vastavus.

<sup>(1)</sup> ELT L 403, 30.12.2006, lk 18.

<sup>(2)</sup> Komisjoni 20. märtsi 2014. aasta otsus 2014/209/EL juhilubade kategooriate vahelise vastavuse kohta (ELT L 120, 23.4.2014, lk 1).



*Artikkel 3*

Komisjon leiab, et

- a) enne direktiivi 2006/126/EÜ rakendamist välja antud juhilubade kategooriad annavad juhiloa omanikule õiguse juhtida käesoleva otsuse lisas kirjeldatud vastavatesse kategooriatesse kuuluvaid sõidukeid ilma juhiluba vahetamata;
- b) võib kohaldada teatavaid piiranguid, mis on sätestatud vastavate õiguste juures käesoleva otsuse lisas;
- c) juhiloa vahetamisel direktiivi 2006/126/EÜ I lisas kirjeldatud Euroopa Liidu juhiloa näidisele vastava juhiloa vastu omandab juhiloa omanik käesoleva otsuse lisas kirjeldatud vastavad õigused.

*Artikkel 4*

Otsus 2014/209/EL tunnistatakse kehtetuks.

*Artikkel 5*

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 14. oktoober 2016

*Komisjoni nimel*  
*komisjoni liige*  
Violeta BULC

## LISA

Õiguste piirangud on tähistatud käesolevas lisas esitatud koodidega, mis vastavad direktiivi 2006/126/EÜ I lisa kindlaks määratud Euroopa Liidu ühtlustatud koodidele.

**BELGIAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Belgia näidis 1 (B1)**

*Välja antud Belgias ajavahemikul 1. jaanuarist 1967 kuni 31. detsembrini 1988*

Kirjeldus: näidis on ühes järgmistest keeltest: hollandi, prantsuse ja saksa keel. Näidise värvi- ja trükilahenduses on erinevusi. Näidis on roosal paberil (105/222 mm) ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel          |                                                        |          |
|------------------------|--------------------------------------------------------|----------|
| Näidise B1 kategooriad | Vastavad kategooriad                                   | Märkused |
| A                      | AM, A1, A2, A                                          |          |
| B                      | AM, A1, A2, A, B, BE                                   |          |
| B*                     | AM, A1, A2, A, B, BE                                   | 1        |
| C                      | A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE                       |          |
| D                      | A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE       |          |
| AF                     | AM, A1, A2, A ELi koodidega kohandatud sõidukite jaoks | 2        |
| BF                     | B ELi koodidega kohandatud sõidukite jaoks             | 2        |

## Lisateave

1. B\* tähendab B-kategooria sõidukeid, mida kasutatakse taksona, rendiautona, personaliveoks jne.
2. AF- ja/või BF-kategooria sõidukite juhtimisõiguse saamiseks on nõutav A- ja/või B- ning F-kategooria sõiduki juhtimisõigus ning juhiloal viide registreerimismärgi numbrile.

**Belgia näidis 2 (B2)**

*Välja antud Belgias ajavahemikul 1. jaanuarist 1989 kuni 30. septembrini 1998*

Kirjeldus: näidis on ühes järgmistest keeltest: hollandi, prantsuse ja saksa keel. Näidise värvi- ja trükilahenduses on erinevusi. Näidis on roosal paberil (106/222 mm) ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise B2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| (A3)                   | AM                   |
| A2                     | AM, A1, A2, A        |
| A1                     | AM, A1, A2, A        |

| Vastavustabel          |                           |
|------------------------|---------------------------|
| Näidise B2 kategooriad | Vastavad kategooriad      |
| B                      | AM, B                     |
| BE                     | AM, B, BE                 |
| C                      | AM, B, C1, C              |
| CE                     | AM, B, BE, C1, C1E, C, CE |
| D                      | AM, B, D1, D              |
| DE                     | AM, B, BE, D1, D1E, D, DE |

**Belgia näidis 3 (B3)**

*Välja antud Belgias alates 1. jaanuarist 1998*

Kirjeldus: näidis on ühes järgmistest keeltest: hollandi, prantsuse ja saksa keel. Näidis on roosal paberil (106/222 mm) ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel          |                           |
|------------------------|---------------------------|
| Näidise B3 kategooriad | Vastavad kategooriad      |
| (A3)                   | AM                        |
| (G)                    | —                         |
| (A<)                   | AM, A1, A2                |
| A                      | AM, A1, A2, A             |
| B                      | AM, B                     |
| BE                     | AM, B, BE                 |
| C1                     | AM, B, C1                 |
| C1E                    | AM, B, BE, C1, C1E        |
| C                      | AM, B, C1, C              |
| CE                     | AM, B, BE, C1, C1E, C, CE |
| D1                     | AM, B, D1                 |
| D1E                    | AM, B, BE, D1, D1E        |
| D                      | AM, B, D1, D              |
| DE                     | AM, B, BE, D1, D1E, D, DE |

**Belgia näidis 4 (B4)***Välja antud Belgias alates 1. juulist 2010*

Kirjeldus: näidis on ühes järgmistest keeltest: hollandi, prantsuse ja saksa keel. Näidis on roosa polükarbonaadist kaart, mis on toodetud vastavalt direktiivi 2006/126/EÜ I lisa sätetele.

| Vastavustabel          |                           |
|------------------------|---------------------------|
| Näidise B4 kategooriad | Vastavad kategooriad      |
| (A3)                   | AM                        |
| (G)                    | —                         |
| (A<)                   | AM, A1, A2                |
| A                      | AM, A1, A2, A             |
| B                      | AM, B                     |
| BE                     | AM, B, BE                 |
| C1                     | AM, B, C1                 |
| C1E                    | AM, B, BE, C1, C1E        |
| C                      | AM, B, C1, C              |
| CE                     | AM, B, BE, C1, C1E, C, CE |
| D1                     | AM, B, D1                 |
| D1E                    | AM, B, BE, D1, D1E        |
| D                      | AM, B, D1, D              |
| DE                     | AM, B, BE, D1, D1E, D, DE |

**BULGAARIAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Bulgaaria näidis 1 (BG1)***Välja antud Bulgaarias ajavahemikul 1. jaanuarist 2010 kuni 19. jaanuarini 2013*

Kirjeldus: vastavalt direktiivis 2006/126/EÜ sätestatud nõuetele.

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise BG1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| M                       | AM                   |
| A1                      | A1                   |
| —                       | A2                   |
| A                       | A                    |
| B1                      | B1                   |
| B                       | B                    |

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise BG1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| BE                      | BE                   |
| C1                      | C1                   |
| C1E                     | C1E                  |
| C                       | C                    |
| CE                      | CE                   |
| D1                      | D1                   |
| D1E                     | D1E                  |
| D                       | D                    |
| DE                      | DE                   |
| Tr6                     | —                    |
| Ttm                     | —                    |
| Tkt                     | —                    |

### TŠEHHI VABARIIGIS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

#### Tšehhi näidis 1 (CZ1)

*Välja antud Tšehhi Vabariigis ajavahemikul 1. jaanuarist 2001 kuni 30. aprillini 2004*

Kirjeldus: materjal: plastkattega mitmevärviline pangatähe paber. Esikülje ringikujuline holograafiline kujutis (keskel tähed „CZ“) laminaadis ulatub üle all vasakul asuva foto. Foto: suurusega 35 mm × 45 mm on esiküljel raamistuses koos ametliku templiga, millel on näha väljaandva asutuse nimi ja riigivapp.

Juhiloa kehtivusaeg: eluaegne. Kõnealune näidis tuli vahetada 31. detsembriks 2013.

| Vastavustabel                   |                      |
|---------------------------------|----------------------|
| Näidise CZ1 kategooriad         | Vastavad kategooriad |
| AM                              | AM                   |
| A1                              | AM, A1               |
| A (vanus alates 18. eluaastast) | AM, A1, A2           |
| A (vanus alates 21. eluaastast) | AM, A1, A2, A        |
| B1                              | AM, B1               |
| B                               | AM, B1, B            |
| BE                              | AM, B1, B, BE        |

| Vastavustabel                                 |                               |
|-----------------------------------------------|-------------------------------|
| Näidise CZ1 kategooriad                       | Vastavad kategooriad          |
| C1                                            | AM, B1, B, C1                 |
| C1E                                           | AM, B1, B, BE, C1, C1E        |
| C                                             | AM, B1, B, C1, C              |
| CE                                            | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE |
| D1                                            | AM, B1, B, D1                 |
| D1E                                           | AM, B1, B, BE, D1, D1E        |
| D                                             | AM, B1, B, D1, D              |
| DE                                            | AM, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE |
| T (põllutöötraktorite siseriiklik kategooria) | —                             |

### Tšehhi näidis 2 (CZ2)

Välja antud Tšehhi Vabariigis alates 1. maist 2004

Kirjeldus: materjal: Polükarbonaadist kaart suurusega ID1 – 54 × 86 mm (krediitkaardi suurus), sõnadega „ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ“ ja kaardi ülaosas riigi nimega „ČESKÁ REPUBLIKA“. Kaardi paremal pool on sõnad „MODEL EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ“ ja „JUHILUBA“ Eli keeltes. Kaardi ülemises vasakus nurgas on juhiloa välja andnud liikmesriigi tähis („CZ“), trükitud negatiivina sinises riskülikus, mida ümbritseb 12 kollast tähte. Juhiloa omaniku isiklikud andmed, foto ja allkiri on lasergraveeritud. Kaardi mõlemal küljel on kõrgreljeefis põimikornamendid ja tähed „CZ“. Esikülje paremas ülemises nurgas on logo tähtedega „CZ“, mille optiliselt muutuv trükitäht vaheldub kuldsest roheliseni. Esikülje paremas alumises nurgas on juhiloa omaniku foto ja juhiloa numbriga muutuv kujutis (sama mis väljal 5).

Juhiloa kehtivusaeg: 10 aastat.

| Vastavustabel                   |                      |
|---------------------------------|----------------------|
| Näidise CZ2 kategooriad         | Vastavad kategooriad |
| AM                              | AM                   |
| A1                              | AM, A1               |
| A (vanus alates 18. eluaastast) | AM, A1, A2           |
| A (vanus alates 21. eluaastast) | AM, A1, A2, A        |
| B1                              | AM, B1               |
| B                               | AM, B1, B            |
| BE                              | AM, B1, B, BE        |
| C1                              | AM, B1, B, C1        |

| Vastavustabel                              |                               |
|--------------------------------------------|-------------------------------|
| Näidise CZ2 kategooriad                    | Vastavad kategooriad          |
| C1E                                        | AM, B1, B, BE, C1, C1E        |
| C                                          | AM, B1, B, C1, C              |
| CE                                         | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE |
| D1                                         | AM, B1, B, D1                 |
| D1E                                        | AM, B1, B, BE, D1, D1E        |
| D                                          | AM, B1, B, D1, D              |
| DE                                         | AM, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE |
| T (põllutööriikide siseriiklik kategooria) | —                             |

### TAANIS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

#### Taani näidis 1 (DK1)

Välja antud Taanis kuni 30. aprillini 1986

Kirjeldus: näidis on roosat värvi, neljal leheküljel.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise DK1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1                      | AM, A1, A2, A        | 1        |
| A2                      | AM, A1, A2, A        | 1        |
| B                       | AM, B1, B            | 2        |
| BE                      | BE                   |          |
| C                       | C1, C                |          |
| CE                      | C1E, CE              |          |
| D                       | D1, D                |          |
| DE                      | D1E, DE              |          |

#### Lisateave

1. Taani A1-kategooria juhiluba kehtib küljkorvita mootorrataste ning A2-kategooria küljkorviga mootorrataste puhul. Seepärast ei vasta kõnealused kategooriad direktiivis 2006/126/EÜ määratletud A1- ja A2-alamkategooriatele. Taani A1-kategooria kohane juhtimisõigus on piiratud külghaagiseta mootorrataste ning A2-kategooria kohane juhtimisõigus külghaagisega mootorratastega. Taani A1- ja/või A2-kategooria juhiloa omanikel on õigus omandada täielik AM-, A1-, A2- ja A-kategooria teistes liikmesriikides.
2. Taani B-kategooria juhiloa omanikel on õigus juhtida ka traike.

Taanis ei ole kõnealune näidis siiski enam kehtiva juhiloana kasutusel, sest kõik osutatud ajavahemikul välja antud juhilubade omanikud olid kohustatud aastatel 1991–1993 oma juhiloa välja vahetama. Sellest olenemata saab seda luba välja vahetada Taanis väljaantava uue juhiloa vastu ja teised liikmesriigid peavad seda kuni 19. jaanuarini 2033 tunnustama.

**Taani näidis 2 (DK2)**

Välja antud Taanis ajavahemikul 1. maist 1986 kuni 30. juunini 1996

Kirjeldus: näidises on kasutatud roosasid ja beeže ridu ning see on neljaleheküljeline.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise DK2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1                      | AM, A1, A2, A        | 1        |
| A2                      | AM, A1, A2, A        | 1        |
| B                       | AM, B1, B            | 2        |
| BE                      | BE                   |          |
| C                       | C1, C                |          |
| CE                      | C1E, CE              |          |
| D                       | D1, D                |          |
| DE                      | D1E, DE              |          |

## Lisateave

1. Taani A1-kategooria juhiluba kehtib külghaagiseta mootorrataste ning A2-kategooria külghaagisega mootorrataste puhul. Seepärast ei vasta kõnealused kategooriad direktiivis 2006/126/EÜ määratletud A1- ja A2-alamkategooriatele. Taani A1-kategooria kohane juhtimisõigus on piiratud külghaagiseta mootorrataste ning A2-kategooria kohane juhtimisõigus külghaagisega mootorratastega. Taani A1- ja/või A2-kategooria juhiloa omanikel on õigus omandada täielik AM-, A1-, A2- ja A-kategooria teistes liikmesriikides.
2. Taani B-kategooria juhiloa omanikel on õigus juhtida ka traike.

**Taani näidis 3 (DK3)**

Välja antud Taanis ajavahemikul 1. juulist 1996 kuni 13. aprillini 1997

Kirjeldus: näidises on kasutatud roosasid ja beeže ridu ning see on neljaleheküljeline.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise DK3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A (väike mootorratas)   | AM, A1,              | 1        |
| A (suur mootorratas)    | AM, A1, A2, A        | 2        |
| B                       | AM, B1, B            | 3        |
| BE                      | BE                   |          |
| C                       | C1, C                |          |
| CE                      | C1E, CE              |          |



| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise DK3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| D                       | D1, D                |          |
| DE                      | D1E, DE              |          |

## Lisateave

1. Taani A-kategooria juhiloa (väike mootorratas) omanikel on lubatud juhtida:
  - a) kaherattalist külghaagiseta mootorratast, mille erivõimsuse/massi (lisaks vesi, õli ja kütus) suhe ei ületa 0,16 kW/kg ning võimsus ei ületa 25 kW;
  - b) kaherattalist külghaagisega mootorratast, mille erivõimsuse/massi (lisaks vesi, õli ja kütus) suhe ei ületa 0,16 kW/kg;
  - c) traike;
  - d) punktides a, b ja c nimetatud sõidukeid, millel on haagis;
  - e) suurt mopeedi.
2. Taani A-kategooria juhiloa (suur mootorratas) omanikel on lubatud juhtida
  - a) punktis 1 osutatud sõidukeid;
  - b) kaherattalist külghaagiseta mootorratast, mille erivõimsuse/massi (lisaks vesi, õli ja kütus) suhe ületab 0,16 kW/kg ning võimsus ületab 25 kW;
  - c) kaherattalist külghaagisega mootorratast, mille erivõimsuse/massi (lisaks vesi, õli ja kütus) suhe ületab 0,16 kW/kg;
  - d) punktides a, b ja c nimetatud sõidukeid, millel on haagis.
3. Taani B-kategooria juhiloa omanikel on õigus juhtida ka traike.

**Taani näidis 4 (DK4)**

*Välja antud Taanis alates 14. aprillist 1997*

Kirjeldus: plastkaardist näidis on vastavuses nõukogu direktiivi 91/439/EMÜ <sup>(1)</sup> Ia lisaga.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise DK4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A (väike mootorratas)   | AM, A1               | 1        |
| A (suur mootorratas)    | AM, A1, A2, A        | 2        |
| B                       | AM, B1, B            | 3        |
| BE                      | BE                   |          |
| C                       | C1, C                |          |
| CE                      | C1E, CE              |          |

<sup>(1)</sup> Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/439/EMÜ juhilubade kohta (EÜT L 237, 24.8.1991, lk 1).

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise DK4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| D                       | D1, D                |          |
| DE                      | D1E, DE              |          |

## Lisateave

- Taani A-kategooria juhiloa (väike mootorratas) omanikel on lubatud juhtida:
  - kaherattalist külghaagiseta mootorratast, mille erivõimsuse/massi (lisaks vesi, õli ja kütus) suhe ei ületa 0,16 kW/kg ning võimsus ei ületa 25 kW;
  - kaherattalist külghaagisega mootorratast, mille erivõimsuse/massi (lisaks vesi, õli ja kütus) suhe ei ületa 0,16 kW/kg;
  - traike;
  - punktides a, b ja c nimetatud sõidukeid, millel on haagis;
  - suurt mopeedi.
- Taani A-kategooria juhiloa (suur mootorratas) omanikel on lubatud juhtida
  - punktis 1 osutatud sõidukeid;
  - kaherattalist külghaagiseta mootorratast, mille erivõimsuse/massi (lisaks vesi, õli ja kütus) suhe ületab 0,16 kW/kg ning võimsus ületab 25 kW;
  - kaherattalist külghaagisega mootorratast, mille erivõimsuse/massi (lisaks vesi, õli ja kütus) suhe ületab 0,16 kW/kg;
  - punktides a, b ja c nimetatud sõidukeid, millel on haagis.
- Taani B-kategooria juhiloa omanikel on õigus juhtida ka traike.

Enne 1. maid 1986 välja antud juhiloakategooriate esmase väljaandmise kuupäeva ei ole võimalik tuvastada. Sel juhul võib juhiloa 10. tulbas esineda märk „<“ või „≤“ ja teatav aastaarv, mis näitab, et kategooria anti välja enne seda aastat või sellel aastal.

Kuni 19. jaanuarini 2013 kehtivad Taanis väikeste mopeedide juhtimisõigust käsitlevad järgmised eeskirjad:

Taanis on lubatud mopeedi juhtida isikuil,

- kellel on mopeedijuhiluba;
- kellel on traktorijuhiluba või
- kes on vähemalt 18-aastane.

## SAKSAMAAL VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

## Saksamaa näidis 1 (D1)

Välja antud Saksamaal kuni 31. märtsini 1986 (teatavatel juhtudel võib väljaandmise kuupäev olla hilisem kui 31. märts 1986)

Kirjeldus: hall, neljal leheküljel. Kuna seda näidist on välja antud üle neljakümne aasta, võib selle värv ja vormis esineda mitmeid erinevusi. Saarimaal väljastatud näidised võivad olla eri suurusega ja need on kahes keeles (saksa ja prantsuse keeles).

| Vastavustabel                                            |                      |          |
|----------------------------------------------------------|----------------------|----------|
| Näidise D1 kategooriad                                   | Vastavad kategooriad | Märkused |
| 1                                                        | AM, A1, A2, A        | 1        |
| 1 beschränkt auf Leichtkrafträder:<br>1.4.1980–31.3.1986 | AM, A1               | 7        |

| Vastavustabel          |                                 |            |
|------------------------|---------------------------------|------------|
| Näidise D1 kategooriad | Vastavad kategooriad            | Märkused   |
| 2                      | AM, A1, A B, BE, C1, C1E, C, CE | 2, 3, 5, 8 |
| 3                      | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E       | 3, 4, 5, 9 |
| 4                      | AM                              | 6          |
| 5                      | —                               |            |

#### Lisateave

Näidised võivad sisaldada konkreetseid ja piiratud lisaõigusi, mis tabelites ei ilmne. Harvaesineval juhul, mil näidis sisaldab nimetatud lisaõigusi ja nende õiguste ulatus ei ole selge, tuleb ühendust võtta selle juhiloa väljaandmise eest vastutava Saksamaa ametiasutusega.

1. Kui „Klasse 1“ juhiluba on välja antud enne 1. detsembrit 1954 (Saarimaal enne 1. oktoobrit 1960), on juhiloa omanikul lisaks õigus juhtida B-kategooria sõidukit ilma kohustuse ta juhiluba vahetada.
2. Kui „Klasse 2“ juhiloaga isik sai viiekümneaastaseks enne 1. jaanuari 2000, kaotas tema juhiluba kehtivuse 31. detsembril 2000. Kui kõnealuse juhiloa omanik vahetas oma juhiloa uuele näidisele vastava loa vastu enne 1. jaanuari 2001, rakendatakse uue näidise kehtivusaega ja nõudeid korrapärase arstliku läbivaatuse kohta. Kui juhiloa omanik saab viiekümneaastaseks pärast 31. detsembrit 1999, peab ta vahetama juhiloa uuele näidisele vastava loa vastu hiljemalt oma viiekümneandeks sünnipäevaks, pärast seda kehtib juhiluba viis aastat.
3. Kui „Klasse 2“ või „Klasse 3“ juhiluba on saadud enne 1. detsembrit 1954 (Saarimaal enne 1. oktoobrit 1960), on juhiloa omanikul lisaks õigus juhtida A-kategooria sõidukeid.

Kui „Klasse 2“ või „Klasse 3“ juhiluba on välja antud pärast eespool nimetatud kuupäevi, kuid enne 1. aprilli 1980, on juhiloa omanikul lisaks õigus juhtida A1-kategooria sõidukeid.

4. „Klasse 3“ juhiloa omanikul on õigus juhtida ka järgmist sõidukit: CE 79 ( $C1E > 12 \text{ t}$ ,  $L \leq 3$ ) (= kokku mitte üle kolme telje).
5. „Klasse 3“ juhiloa omanikul on õigus juhtida riigi territooriumil reisijateta bussi täismassiga kuni 7,5 t. „Klasse 2“ juhiloa omanikul on õigus juhtida riigi territooriumil reisijateta bussi.
6. Kui „Klasse 4“ juhtimisõigus anti enne 1. detsembrit 1954 (Saarimaal enne 1. oktoobrit 1960), ei ole see ainult siseriiklik kategooria, vaid annab juhiloa omanikule õiguse juhtida järgmiste kategooriate sõidukeid: A, B.

Kui „Klasse 4“ juhiluba on välja antud pärast eespool nimetatud kuupäevi, kuid enne 1. aprilli 1980, on juhiloa omanikul lisaks õigus juhtida A1-kategooria sõidukeid.

7. A1-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka A1-kategooria mootorrattaid, mille võimsuse/massi suhe ületab 0,1 kW/kg (kood 79.05).
8. A1-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka A1-kategooria mootorrattaid, mille võimsuse/massi suhe ületab 0,1 kW/kg (kood 79.05). A-kategooria on piiratud kolmratastega (kood 79.03) ja haagisega kolmratastega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg (kood 79.04). BE-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka BE-kategooria sõidukeid, mille haagise lubatud täismass ületab 3 500 kg (kood 79.06).
9. A1- ja A-kategooria on piiratud kolmratastega (kood 79.03) ja haagisega kolmratastega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg (kood 79.04). BE-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka BE-kategooria sõidukeid, mille haagise lubatud täismass ületab 3 500 kg (kood 79.06).

**Saksamaa näidis 2 (D2)**

*Välja antud Saksa Demokraatlikus Vabariigis kuni 1969. aastani*

Kirjeldus: hall näidis, neljal leheküljel.

Kategooriate rakendusulatust ja määratlusi muudeti 1. aprillil 1957 jõustunud seadusemuudatusega. Seetõttu on selle näidise jaoks vaja kahte vastavustabelit.

**D2a:** näidist anti välja kuni 31. märtsini 1957.

| Vastavustabel           |                                      |            |
|-------------------------|--------------------------------------|------------|
| Näidise D2a kategooriad | Vastavad kategooriad                 | Märkused   |
| 1                       | AM, A1, A2, A, B                     |            |
| 2                       | AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE | 1, 3, 4, 5 |
| 3                       | AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C     | 2, 3, 4, 5 |
| 4                       | AM, A1, A2, A, B                     | 4          |

**D2b:** näidist anti välja ajavahemikul 1. aprillist 1957 kuni aastani 1969.

| Vastavustabel           |                               |            |
|-------------------------|-------------------------------|------------|
| Näidise D2b kategooriad | Vastavad kategooriad          | Märkused   |
| 1                       | AM, A1, A2, A                 |            |
| 2                       | AM, A1, B                     | 4          |
| 3                       | AM, A1                        | 6          |
| 4                       | AM, A1, B, BE, C1, C1E        | 2, 3, 4, 5 |
| 5                       | AM, A1, B, BE, C1, C1E, C, CE | 1, 3, 4, 5 |

#### Lisateave

Näidised võivad sisaldada konkreetseid ja piiratud lisaõigusi, mis tabelites ei ilmne. Harvaesineval juhul, mil näidis sisaldab nimetatud lisaõigusi ja nende õiguste ulatus ei ole selge, tuleb ühendust võtta selle juhiloa väljaandmise eest vastutava Saksamaa ametiasutusega.

- Kui juhiloa omanik, kellele on enne 1. aprilli 1957 antud „Klasse 2“ juhtimisõigus, või juhiloa omanik, kellele on pärast 31. märtsi 1957 antud „Klasse 5“ juhtimisõigus, sai viiekümneaastaseks enne 1. jaanuari 2000, kaotas tema juhtimisõigus kehtivuse 31. detsembril 2000. Kui kõnealuse juhiloa omanik vahetas oma juhiloa uuele näidisele vastava loa vastu enne 1. jaanuari 2001 või kõnealusel kuupäeval, rakendatakse uue näidise kehtivusaega ja nõudeid korrapärase arstliku läbivaatuse kohta. Kui juhiloa omanik saab viiekümneaastaseks pärast 31. detsembrit 1999, peab ta vahetama juhiloa uuele näidisele vastava loa vastu hiljemalt oma viiekümneandaks sünnipäevaks, pärast seda kehtib juhiluba viis aastat.
- Enne 1. aprilli 1957 välja antud „Klasse 3“ (näidis D2a) ja pärast 31. märtsi 1957 välja antud „Klasse 4“ (näidis D2b) juhiloa omanikul on õigus juhtida järgmist sõidukit: CE 79- (C1E> 12 t, L≤ 3) (= kokku mitte üle kolme telje).

3. Enne 1. aprilli 1957 välja antud „Klasse 3“ (näidis D2a) ja pärast 31. märtsi 1957 välja antud „Klasse 4“ (näidis D2b) juhiloa omanikul on õigus juhtida reisijateta bussi täismassiga alla 7,5 t, ka rahvusvahelises liikluses.

Enne 1. aprilli 1957 välja antud „Klasse 2“ (näidis D2a) ja pärast 31. märtsi 1957 välja antud „Klasse 5“ (näidis D2b) juhiloa omanikul on õigus juhtida reisijateta bussi rahvusvahelises liikluses.

4. Enne 1. detsembrist 1954 välja antud „Klasse 2“, „Klasse 3“ või „Klasse 4“ (näidis D2a) juhiloa või „Klasse 2“, „Klasse 4“ või „Klasse 5“ (näidis D2b) juhiloa omanikul on õigus juhtida A-kategooria sõidukit.
5. BE-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka BE-kategooria sõidukeid, mille haagise lubatud täismass ületab 3 500 kg (kood 79.06).
6. A1-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka A1-kategooria mootorrattaid, mille võimsuse/massi suhe ületab 0,1 kW/kg (kood 79.05).

### Saksamaa näidis 3 (D3)

Välja antud Saksa Demokraatlikus Vabariigis ajavahemikul aastast 1969 kuni 31. maini 1982

Kirjeldus: raamatukujuline juhiluba, 12 lehekülge, hallid kaaned.

| Vastavustabel          |                                  |                  |
|------------------------|----------------------------------|------------------|
| Näidise D3 kategooriad | Vastavad kategooriad             | Märkused         |
| 1                      | AM, A1, A2, A                    | 5                |
| 2                      | AM, B                            | 4, 5, 7          |
| 3                      | AM                               | 7                |
| 4                      | AM, B, BE, C1, C1E               | 2, 3, 4, 7, 8    |
| 5                      | AM, A1, A, B, BE, C, C1, C1E, CE | 1, 3, 4, 7, 8, 9 |
| § 6 StVZO, § 85 StVZO  | —                                | 7                |

#### Lisateave

Näidised võivad sisaldada konkreetseid ja piiratud lisaõigusi, mis tabelites ei ilmne. Harvaesineval juhul, mil näidis sisaldab nimetatud lisaõigusi ja nende õiguste ulatus ei ole selge, tuleb ühendust võtta selle juhiloa väljaandmise eest vastutava Saksamaa ametiasutusega.

- Kui „Klasse 5“ juhiloa omanik sai viiekümneaastaseks enne 31. detsembrist 1999, kaotas tema juhtimisõiguse kehtivuse 1. jaanuaril 2000. Kui kõnealuse juhiloa omanik vahetas oma juhiloa uuele näidisele vastava loa vastu enne 1. jaanuari 2001, rakendatakse uue näidise kehtivusaega ja nõudeid korrapärase arstliku läbivaatuse kohta. Kui juhiloa omanik saab viiekümneaastaseks pärast 31. detsembrist 1999, peab ta vahetama juhiloa uuele näidisele vastava loa vastu hiljemalt oma viiekümneandaks sünnipäevaks, pärast seda kehtib juhiluba viis aastat.
- „Klasse 4“ juhiloa omanikul on õigus juhtida ka järgmist sõidukit: CE 79 ( $C1E > 12\text{ t}$ ,  $L \leq 3$ ) (= kokku mitte üle kolme telje).
- „Klasse 4“ juhiloa omanikul on õigus juhtida riigi territooriumil reisijateta bussi täismassiga kuni 7,5 t. „Klasse 5“ juhiloa omanikul on õigus juhtida riigi territooriumil reisijateta bussi.
- Algselt enne 1. detsembrist 1954 välja antud „Klasse 2“, „Klasse 4“ või „Klasse 5“ juhiloa omanikul on piiramatu õigus juhtida A-kategooria sõidukit.
- Kui „Klasse 1“ juhiluba on välja antud enne 1. aprilli 1957, on sellise juhiloa omanikul õigus juhtida ainult B-kategooria sõidukit.

6. Kui „Klasse 2“ juhiluba on välja antud enne 1. detsembrist 1954, on sellise juhiloa omanikul õigus juhtida B 79-kategooria sõidukit.
7. Kui „Klasse 2“, „Klasse 3“, „Klasse 4“ või „Klasse 5“ juhiluba või juhiluba, mis on antud § 6 StVZO või § 85 StVZO alusel, on välja antud enne 1. aprilli 1980, on sellise juhiloa omanikul lisaks õigus juhtida A1-kategooria sõidukit.
8. BE-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka BE-kategooria sõidukeid, mille haagise lubatud täismass ületab 3 500 kg (kood 79.06).
9. A1- ja A-kategooria on piiratud kolmratastega (kood 79.03).

#### Saksamaa näidis 4 (D4)

Välja antud Saksa Demokraatlikus Vabariigis ajavahemikul 1. juunist 1982 kuni 2. oktoobrini 1990

Kirjeldus: näidis on er kroosal paberil, neljal leheküljel.

| Vastavustabel          |                                  |            |
|------------------------|----------------------------------|------------|
| Näidise D4 kategooriad | Vastavad kategooriad             | Märkused   |
| A                      | AM, A1, A2, A                    | 4          |
| B                      | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E        | 2, 3, 5, 6 |
| C                      | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C     | 1, 3, 5, 6 |
| D                      | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, D     | 1, 5, 6    |
| BE                     | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E        | 2, 3, 5, 6 |
| CE                     | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE | 1, 5, 6    |
| DE                     | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, D, DE | 1, 5, 6    |

#### Lisateave

Näidised võivad sisaldada konkreetseid ja piiratud lisaõigusi, mis tabelites ei ilmne. Harvaesineval juhul, mil näidis sisaldab nimetatud lisaõigusi ja nende õiguste ulatus ei ole selge, tuleb ühendust võtta selle juhiloa väljaandmise eest vastutava Saksamaa ametiasutusega.

1. Kui „Klasse C“, „Klasse CE“, „Klasse D“ või „Klasse DE“ juhiloa omanik sai viiekümneaastaseks enne 1. jaanuari 2000, kaotas tema juhtimisõiguse kehtivuse 31. detsembril 2000. Kui kõnealuse juhiloa omanik vahetas oma juhiloa uuele näidisele vastava loa vastu enne 1. jaanuari 2001, rakendatakse uue näidise kehtivusaega ja nõudeid korrapärase arstliku läbivaatuse kohta. Kui juhiloa omanik saab viiekümneaastaseks pärast 31. detsembrist 1999, peab ta vahetama juhiloa uuele näidisele vastava loa vastu hiljemalt oma viiekümnnendaks sünnipäevaks, pärast seda kehtib juhiluba viis aastat.
2. „Klasse B“ ja „Klasse BE“ juhiloa omanikul on õigus juhtida ka järgmist sõidukit: CE 79 ( $C1E > 12\text{ t}$ ,  $L \leq 3$ ) (= kokku mitte üle kolme telje).
3. „Klasse B“ ja „Klasse BE“ juhiloa omanikul on õigus juhtida riigi territooriumil reisijateta bussi täismassiga kuni 7,5 t.  
„Klasse C“ juhiloa omanikul on õigus juhtida riigi territooriumil reisijateta bussi.
4. A1-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka A1-kategooria mootorrattaid, mille võimsuse/massi suhe ületab 0,1 kW/kg (kood 79.05).
5. A1- ja A-kategooria on piiratud kolmratastega (kood 79.03).
6. BE-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka BE-kategooria sõidukeid, mille haagise lubatud täismass ületab 3 500 kg (kood 79.06).

**Saksamaa näidis 5 (D5)**

Välja antud Saksamaal ajavahemikul 1. aprillist 1986 kuni 31. detsembrini 1998

Kirjeldus: näidis on erkroosal paberil ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel          |                                  |                  |
|------------------------|----------------------------------|------------------|
| Näidise D5 kategooriad | Vastavad kategooriad             | Märkused         |
| 1                      | AM, A1, A2, A                    | 2, 7             |
| 1a                     | AM, A1, A2, A                    | 7                |
| 1b                     | AM, A1                           | 7                |
| 2                      | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE | 1, 3, 5, 8,<br>9 |
| 3                      | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E        | 3, 4, 5, 8,<br>9 |
| 4                      | AM                               | 6                |
| 5                      | AM                               |                  |

## Lisateave

Näidised võivad sisaldada konkreetseid ja piiratud lisaõigusi, mis tabelites ei ilmne. Harvaesineval juhul, mil näidis sisaldab nimetatud lisaõigusi ja nende õiguste ulatus ei ole selge, tuleb ühendust võtta selle juhiloa väljaandmise eest vastutava Saksamaa ametiasutusega.

- Kui „Klasse 2“ juhtimisõigusega isik sai viiekümneaastaseks enne 31. detsembrit 1999, kaotas tema juhtimisõigus kehtivuse 1. jaanuaril 2000. Kui kõnealuse juhiloa omanik vahetas oma juhiloa uuele näidisele vastava loa vastu enne 1. jaanuari 2001, rakendatakse uue näidise kehtivusaega ja nõudeid korrapärase arstliku läbivaatuse kohta. Kui juhiloa omanik saab viiekümneaastaseks pärast 31. detsembrit 1999, peab ta vahetama juhiloa uuele näidisele vastava loa vastu hiljemalt oma viiekümnenädaseks sünnipäevaks, pärast seda kehtib juhiluba viis aastat.
- Kui „Klasse 1“ (näidis D1) juhiluba on saadud enne 1. aprilli 1954 (Saarimaal enne 1. oktoobrit 1960), on juhiloa omanikul õigus juhtida B-kategooria sõidukeid.

Eespool nimetatud reeglid kehtivad näidise D5 kohta ainult juhul, kui selle juhiloa omanikule on välja antud näidise D1 juhiluba enne ülalmainitud kuupäeva ja see on hiljem vahetatud näidise D5 juhiloa vastu.

- Kui „Klasse 2“ või „Klasse 3“ (näidis D1) juhiluba on saadud enne 1. detsembrit 1954 (Saarimaal enne 1. oktoobrit 1960), on juhiloa omanikul lisaks õigus juhtida A-kategooria sõidukeid. Kui „Klasse 2“ või „Klasse 3“ juhiluba on välja antud pärast eespool nimetatud kuupäevi, kuid enne 1. aprilli 1980, on juhiloa omanikul lisaks õigus juhtida A1-kategooria sõidukeid.

Eespool nimetatud reeglid kehtivad näidise D5 kohta ainult juhul, kui selle juhiloa omanikule on välja antud näidise D1 juhiluba enne ülalmainitud kuupäeva ja see on hiljem vahetatud näidise D5 juhiloa vastu.

- „Klasse 3“ juhiloa omanikul on õigus juhtida ka järgmist sõidukit: CE 79 ( $C1E > 12\text{ t}$ ,  $L \leq 3$ ) (= kokku mitte üle kolme telje).
- „Klasse 3“ juhiloa omanikul on õigus juhtida riigi territooriumil reisijateta bussi täismassiga kuni 7,5 t. „Klasse 2“ juhiloa omanikul on õigus juhtida riigi territooriumil reisijateta bussi.

6. Kui „Klasse 4“ (näidis D1) sõiduki juhtimisõigus anti enne 1. detsembrist 1954 (Saarimaal enne 1. oktoobrit 1960), ei ole see ainult siseriiklik kategooria, vaid annab juhiloa omanikule õiguse juhtida järgmistesse kategooriatesse kuuluvaid sõidukeid: A, B. Kui „Klasse 4“ juhiluba on välja antud pärast eespool nimetatud kuupäevi, kuid enne 1. aprilli 1980, on juhiloa omanikul õigus juhtida A1-kategooria sõidukeid.

Eespool nimetatud reeglid kehtivad näidise D5 kohta ainult juhul, kui selle juhiloa omanikule on välja antud näidise D1 juhiluba enne ülalmainitud kuupäeva ja see on hiljem vahetatud näidise D5 juhiloa vastu.

7. A1-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka A1-kategooria mootorrattaid, mille võimsuse/massi suhe ületab 0,1 kW/kg (kood 79.05).
8. A1- ja A-kategooria on piiratud kolmratastega (uus kood 79.03) ja haagisega kolmratastega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg (kood 79.04).
9. BE-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka BE-kategooria sõidukeid, mille haagise lubatud täismass ületab 3 500 kg (kood 79.06).

### Saksamaa näidis 6 (D6)

Välja antud Saksamaal ajavahemikul 1. jaanuarist 1999 kuni 18. jaanuarini 2013

Kirjeldus: Plastkaardist näidis vastab direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisas sätestatud tingimustele.

| Vastavustabel          |                                  |          |
|------------------------|----------------------------------|----------|
| Näidise D6 kategooriad | Vastavad kategooriad             | Märkused |
| A1                     | AM, A1                           | 1        |
| A (beschränkt)         | AM, A1, A2                       |          |
| A                      | AM, A1, A2, A                    |          |
| B                      | AM, A1, A, B                     | 2        |
| BE                     | AM, A1, A, B, BE                 | 2, 3     |
| C1                     | AM, A1, A, B, C1                 | 2        |
| C1E                    | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E        | 2, 3     |
| C                      | AM, A1, A, B, C1, C              | 2        |
| CE                     | AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE | 2, 3     |
| D1                     | AM, A1, A, B, D1                 | 2        |
| D1E                    | AM, A1, A, B, BE, D1, D1E        | 2, 3     |
| D                      | AM, A1, A, B, D1, D              | 2        |
| DE                     | AM, A1, A, B, BE, D1, D1E, D, DE | 2, 3     |
| M                      | AM                               |          |
| S                      | AM                               |          |

Lisateave

- A1-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka A1-kategooria mootorrattaid, mille võimsuse/massi suhe ületab 0,1 kW/kg (kood 79.05).
- A1- ja A-kategooria on piiratud kolmratastega (kood 79.03) ja haagisega kolmratastega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg (kood 79.04).
- BE-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka BE-kategooria sõidukeid, mille haagise lubatud täismass ületab 3 500 kg (kood 79.06).



## EESTIS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

## Eesti näidis 1 (EST1)

Välja antud Eestis ajavahemikul 1. novembrist 1999 kuni 30. septembrini 2004

Kirjeldus: roosat värvi juhiluba on tehtud spetsiaalsest sünteetilisest paberist (TESLIN, ISO 9002; 1994), mis on täielikult kaetud turvaplastiga. Paber on võrgutaolise turvamustriga; juhiloa tagakülje plastkattel on kuue lainelise joonega kõrgreljeefis kujutatud tähis „EST“. Andmed on trükitud, foto skaneeritud.

| Vastavustabel            |                      |          |
|--------------------------|----------------------|----------|
| Näidise EST1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| —                        | AM                   |          |
| A1                       | A1                   |          |
| A                        | A2                   | 1        |
| A                        | A                    |          |
| B1                       | B1                   |          |
| B                        | B                    |          |
| BE                       | BE                   |          |
| C1                       | C1                   |          |
| C1E                      | C1E                  |          |
| C                        | C                    |          |
| CE                       | CE                   |          |
| D1                       | D1                   |          |
| D1E                      | D1E                  |          |
| D                        | D                    |          |
| DE                       | DE                   |          |
| (R)                      | —                    |          |
| (T)                      | —                    |          |

1. A-kategooria puhul on täismass kuni 25 kW või 0,16 kW/kg.

Lisateave

Piirang(ud) on esitatud koodina:

- 1 – prillid või kontaktläätsed;
- 2 – kuuldeaparaat;
- 3 – käsijuhtimine;
- 4 – A-kategooria sõiduki suurim lubatud võimsus on kuni 25 kW või erivõimsus 0,16 kW/kg;
- 5 – automaatkäigukast.

Juhiloa esikülje allosa keskel asuv sõna „ESMANE“ tähendab, et juhiloa omanik on algaja juht; kõnealuse juhiloa kehtivusaeg on kaks aastat.

**Eesti näidis 2 (EST2)**

Välja antud Eestis ajavahemikul 1. oktoobrist 2004 kuni 7. septembrini 2008

Kirjeldus: plastkaardist näidis on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisaga.

Plastikust juhiluba on roosa ainulaadse taustamustriga, mis esineb ainult Eesti juhiloal. Isikuandmed (sh digitaalne foto ja juhiloa omaniku allkiri) on juhiloale lasergraveeritud.

| Vastavustabel            |                      |          |
|--------------------------|----------------------|----------|
| Näidise EST2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| —                        | AM                   |          |
| A1                       | A1                   | 1        |
| A                        | A2                   |          |
| A                        | A                    |          |
| B1                       | B1                   |          |
| B                        | B                    |          |
| BE                       | BE                   |          |
| C1                       | C1                   |          |
| C1E                      | C1E                  |          |
| C                        | C                    |          |
| CE                       | CE                   |          |
| D1                       | D1                   |          |
| D1E                      | D1E                  |          |
| D                        | D                    |          |
| DE                       | DE                   |          |
| (R)                      | —                    |          |
| (T)                      | —                    |          |

1. A-kategooria puhul on täsmass kuni 25 kW või 0,16 kW/kg.

Lisateave

Piirang(ud) on esitatud koodina:

101 – esmane juhiluba. Algajad juhid, kellel on esmane juhiluba (2 aastat), on kohustatud kinnitama auto (esi- ja taga) aknale roheline vahtralehe kujutise. Kiirusepiirang 90 km/h.

102 – juhtimisõigus üksnes kaitseväetenistuses viibimise ajal.

103 – D-kategooria sõiduki juhil on lubatud juhtida üksnes trollibussi.

105 – Mootorratas võimsusega kuni 25 kW või mille võimsuse/massi suhte ei ületa 0,16 kW/kg.

106 – D-kategooria – üksnes kuni 50 kilomeetri pikkustel liinidel.

**Eesti näidis 3 (EST3)***Välja antud Eestis alates 8. septembrist 2008*

Kirjeldus: sama nagu näidise 2 juhiluba; esiküljel on sõna „JUHILUBA“ juurde lisatud sõnad „Driving Licence“ ja „Permis de conduire“.

| Vastavustabel             |                      |          |
|---------------------------|----------------------|----------|
| Näidise EST 3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| AM                        | AM                   |          |
| A1                        | A1                   |          |
| A                         | A2                   | 1        |
| A                         | A                    |          |
| B1                        | B1                   |          |
| B                         | B                    |          |
| BE                        | BE                   |          |
| C1                        | C1                   |          |
| C1E                       | C1E                  |          |
| C                         | C                    |          |
| CE                        | CE                   |          |
| D1                        | D1                   |          |
| D1E                       | D1E                  |          |
| D                         | D                    |          |
| DE                        | DE                   |          |
| (R)                       | —                    |          |
| (T)                       | —                    |          |

**KREEKAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Kreeka näidis 1 (GR1a)***Välja antud Kreekas kuni 11. jaanuarini 1987*

Kirjeldus: sinine ja kollane, mustad tähed.

B-, Γ-, Δ-, E-kategooria juhiloa on 12-leheküljelised.

**Kreeka näidis 1 (GR1b)***Välja antud Kreekas kuni 11. jaanuarini 1987*

Kirjeldus: roosa ja kollane, mustad tähed.

Üksnes A-kategooria juhiluba on 8-leheküljeline.

Kuni 30. jaanuarini 1985 oli B, Γ, Δ, E juhiloaga antud õigus juhtida ka AM-kategooria sõidukit. Kõnealusest kuupäevast kuni 18. jaanuarini 2013 andis Kreeka liikluspolitsei AM-kategooria sõidukite juhtimiseks eraldi juhiloa.

| Vastavustabel                     |                      |          |
|-----------------------------------|----------------------|----------|
| Näidiste GR1a ja GR1b kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                                 | AM, A1, A2, A        |          |
| B                                 | AM, B1, B            |          |
| E                                 | BE                   | 1        |
| Γ                                 | C1, C                |          |
| E                                 | BE, C1E, CE          | 1        |
| Δ                                 | D1, D                |          |
| E                                 | BE, D1E, DE,         | 1        |

#### Lisateave

Kuigi punktis 4b on märgitud, et kõnealused näidised on konkreetse kehtivusajaga, pikendati kehtivusaega kuni juhiloa omaniku 65. eluaastani vastavalt presidendi dekreedile nr 255/1984.

1. E-kategooria oli eraldi kategooria, mis aga kehtis üksnes kombinatsioonis mõne muu kategooriaga.

#### Kreeka näidis 2 (GR2)

*Välja antud Kreekas ajavahemikul 12. jaanuarist 1987 kuni 31. märtsini 1997*

Kirjeldus: roosa, mustad tähed. Kõnealune juhiluba on kuuel leheküljel.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise GR2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                       | AM, A1, A2, A        |          |
| B                       | B1, B                |          |
| E                       | BE                   | 1        |
| Γ/C                     | C1, C                |          |
| E                       | BE, C1E, CE          | 1        |
| Δ/D                     | D1, D                |          |
| E                       | BE, D1E, DE          | 1        |

#### Lisateave

Alates 30. jaanuarist 1985 kuni 18. jaanuarini 2013 andis Kreeka liikluspolitsei AM-kategooria sõidukite juhtimiseks eraldi juhiloa.

1. E kategooria oli eraldi kategooria, mis aga kehtis üksnes kombinatsioonis mõne muu kategooriaga („B“ või „Γ“ või „Δ“).

**Kreeka näidis 3 (GR3)**

Välja antud Kreekas ajavahemikul 1. aprillist 1997 kuni 30. aprillini 2001

Kirjeldus: roosa, mustad tähed.

Kõnealune juhiluba on kuuel leheküljel.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise GR3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A/A1                    | AM, A1               |          |
| A/A                     | AM, A1, A2, A        |          |
| B/B1                    | B1                   |          |
| B/B                     | B1, B                | 1        |
| BE                      | BE                   |          |
| Γ1/C1                   | C1                   |          |
| Γ1E/C1E                 | BE, C1E,             |          |
| Γ/C                     | C1, C                |          |
| ΓE/CE                   | BE, C1E, CE          |          |
| Δ1/D1                   | D1                   |          |
| Δ1E/D1E                 | BE, D1E              |          |
| Δ/D                     | D1, D                |          |
| ΔE/DE                   | BE, D1E, DE          |          |

## Lisateave

Alates 30. jaanuarist 1985 kuni 18. jaanuarini 2013 andis Kreeka liikluspolitsei AM-kategooria sõidukite juhtimiseks eraldi juhiloa.

1. Vastavalt direktiivile 91/439/EMÜ, mis on üle võetud Kreeka õigusaktidesse presidendi dekreediga nr 19/1995, on B1-, B-kategooria juhiloa omanikel õigus juhtida kolm- ja nelirattaid. Seega võib sisestada A-kategooria koodiga 79.03.

**Kreeka näidis 4 (GR4)**

Välja antud Kreekas ajavahemikul 1. maist 2001 kuni 18. jaanuarini 2009

Kirjeldus: roosa, mustad tähed.

Kõnealune juhiluba on kuuel leheküljel.

| Vastavustabel                                 |                      |          |
|-----------------------------------------------|----------------------|----------|
| Näidise GR4 kategooriad                       | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A/A ( $\leq 25$ kW ja $\leq 0,16$ kW/kg), A/A | AM, A1               |          |
| A/A                                           | AM, A1, A2, A        |          |
| B                                             | B1, B                | 1        |

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise GR4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| BE                      | BE                   |          |
| Γ1/C1                   | C1                   |          |
| Γ1E/C1E                 | BE, C1E              |          |
| Γ/C                     | C                    |          |
| ΓE/CE                   | BE, C1E, CE          |          |
| Δ1/D1                   | D1                   |          |
| Δ1E/D1E                 | BE, D1E              |          |
| Δ/D                     | D1, D                |          |
| ΔE/DE                   | BE, D1E, DE          |          |

## Lisateave

Alates 30. jaanuarist 1985 kuni 18. jaanuarini 2013 andis Kreeka liikluspolitsei AM-kategooria sõidukite juhtimiseks eraldi juhiloa.

- Vastavalt direktiivile 91/439/EMÜ, mis on üle võetud Kreeka õigusaktidesse presidendi dekreediga nr 19/1995, on B1-, B-kategooria juhiloa omanikel õigus juhtida kolm- ja nelirattaid. Seega võib sisestada A-kategooria koodiga 79.03.

**Kreeka näidis 5 (GR5)**

Välja antud Kreekas ajavahemikul 19. jaanuarist 2009 kuni 18. jaanuarini 2013

Kirjeldus: roosa, mustad tähed.

Mõõtmed: laius: 85,6 mm, kõrgus: 54 mm (paksus 0,75 mm).

Uus juhiluba on trükitud plastikkaardile vastavalt rahvusvahelistele standarditele (ISO) ja kõigile direktiivi 2006/126/EÜ I lisas sätestatud tehnilistele nõuetele. Esiküljel on turvahologramm (vasakus nurgas). Kõik tähed on turvataustale mikrotrükitud optiliselt muutuva tindiga (O.V.I.). Kavandatakse ka kahekordseid kujutisi ja puuteturvaelemente. Tagaküljel on 3D turvahologramm ning ainulaadsete kujutiste ja ristuvate joontega turvataust. Mõlemale küljele trükitu on nähtav UV-valguses, mis aga mingil moel ei mõjuta juhiloa kvaliteeti.

| Vastavustabel                      |                      |          |
|------------------------------------|----------------------|----------|
| Näidise GR5 kategooriad            | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A/A (≤ 25 kW ja ≤ 0,16 kW/kg), A/A | AM A1                |          |
| A/A                                | AM, A1, A2, A        |          |
| B                                  | B1,B                 | 1        |
| BE                                 | BE                   |          |
| Γ1/C1                              | C1                   |          |
| Γ1E/C1E                            | BE; C1E              |          |

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise GR5 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| Γ/C                     | C1, C                |          |
| ΓE/CE                   | BE; C1E, CE          |          |
| Δ/D                     | D1, D                |          |
| ΔE/DE                   | BE, D1E, DE          |          |

## Lisateave

Alates 30. jaanuarist 1985 kuni 18. jaanuarini 2013 andis Kreeka liikluspolitsei AM-kategooria sõidukite juhtimiseks eraldi juhiloa.

1. Vastavalt direktiivile 91/439/EMÜ, mis on üle võetud Kreeka õigusaktidesse presidendi dekreediga nr 19/1995, on B1-, B-kategooria juhiloa omanikel õigus juhtida kolm- ja nelirattaid. Seega võib sisestada A-kategooria koodiga 79.03.

**HISPAANIAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Hispaania näidis 1 (E1)**

*Välja antud Hispaanias ajavahemikul 27. juunist 1997 kuni 1. novembrini 2004*

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kuuel leheküljel ning vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ I lisas sätestatud nõuetega.

| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise E1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                      | AM                   |
| A1                     | A1                   |
| —                      | A2                   |
| A                      | A                    |
| —                      | B1                   |
| B                      | B                    |
| BE                     | BE                   |
| C1                     | C1                   |
| C1E                    | C1E                  |
| C                      | C                    |
| CE                     | CE                   |
| D1                     | D1                   |
| D1E                    | D1E                  |
| D                      | D                    |
| DE                     | DE                   |

**Hispaania näidis 2 (E2)**

Välja antud Hispaanias ajavahemikul 2. novembrist 2004 kuni 7. detsembrini 2009

Kirjeldus: plastkaardist näidis on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisaga.

| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise E2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                      | AM                   |
| A1                     | A1                   |
| —                      | A2                   |
| A                      | A                    |
| —                      | B1                   |
| B                      | B                    |
| BE                     | BE                   |
| C1                     | C1                   |
| C1E                    | C1E                  |
| C                      | C                    |
| CE                     | CE                   |
| D1                     | D1                   |
| D1E                    | D1E                  |
| D                      | D                    |
| DE                     | DE                   |
| (btp)                  | —                    |

**Hispaania näidis 3 (E3)**

Välja antud Hispaanias alates 8. detsembrist 2009

Kirjeldus: plastkaardist näidis vastab direktiivi 2006/126/EÜ I lisa punktis 3 sätestatud tingimustele.

| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise E3 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| AM                     | AM                   |
| A1                     | A1                   |
| A2                     | A2                   |
| A                      | A                    |
| —                      | B1                   |
| B                      | B                    |



| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise E3 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| BE                     | BE                   |
| C1                     | C1                   |
| C1E                    | C1E                  |
| C                      | C                    |
| CE                     | CE                   |
| D1                     | D1                   |
| D1E                    | D1E                  |
| D                      | D                    |
| DE                     | DE                   |
| (btp)                  | —                    |

Lisateave

AM- ja A2-kategooria juhilube on välja antud alates 8. detsembrist 2009.

#### PRANTSUSMAAL VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

##### Prantsusmaa näidis 1 (F1)

*Välja antud Prantsusmaal kuni 31. detsembrini 1954*

Kirjeldus: roosa kaart kahel leheküljel, esiküljel foto.

| Vastavustabel                                   |                               |          |
|-------------------------------------------------|-------------------------------|----------|
| Näidise F1 kategooriad                          | Vastavad kategooriad          | Märkused |
| —                                               | AM, A1, B1, B                 | 1, 2     |
| 1° Voitures affectés à des transports en commun | AM, A1, B1, B, D1, D          | 2        |
| 2° véhicules pesant en charge plus de 3 000 kg  | AM, A1, B1, B, C1, C, C1E, CE | 2        |
| 3° Motocycles à deux roues                      | AM, A1, A2, A, B1             |          |

Lisateave

- Kui juhiloa tagaküljel ei ole midagi märgitud, ei anna juhiluba õigust juhtida 1-°, 2-°, 3-°kategooria sõidukeid. Seetõttu ei ole dokumendil näidatud vastavat õigust juhtida selliseid B-kategooria sõidukeid, mis ei kuulu ühessegi kolmest nimetatud klassist. Tabelis viitab sellele kriips: „—“.
- Vastavus A1-kategooriaga (L4e-kategooria mopeedid ja sõidukid) kehtib üksnes siis, kui on tõendatud viieaastane sõidupraktika (kindlustusandjalt saadav teave) enne 1. jaanuari 2011, või 3- või 7-tunnisest koolitusest osavõtt.

**Prantsusmaa näidis 2 (F2)**

Välja antud Prantsusmaal ajavahemikul 1. jaanuarist 1955 kuni 19. jaanuarini 1975

Kirjeldus: juhiluba on roosal paberil ja kuueleheküljeline (luba on oluliselt suurema formaadiga kui direktiivi 91/439/EMÜ I lisaga vastavuses olevad näidised).

| Vastavustabel          |                                                    |          |
|------------------------|----------------------------------------------------|----------|
| Näidise F2 kategooriad | Vastavad kategooriad                               | Märkused |
| A1                     | AM, A1, B1                                         |          |
| A                      | AM, A1, A2, A, B1                                  |          |
| B                      | AM, A1*, B1, B + kood 79                           | 1, 2     |
| C                      | AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE | 1        |
| D                      | AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE | 1, 3     |
| E(B)                   | AM, A1*, B1, B, BE                                 | 1        |
| E(C)                   | AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE | 1        |
| E(D)                   | AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE | 3        |
| FA1                    | AM, A1, B1 + kood (10, 15, ...)                    |          |
| FA                     | AM, A1, A2, A, B1 + kood (10, 15, ...)             |          |
| FB                     | B1, B + kood (10, 15, ...)                         |          |

**Lisateave**

1. A1\*: vastavus A1-kategooriaga (L5e-kategooria kerged mootorrattad ja sõidukid) kehtib sel juhul üksnes siis, kui on tõendatud tegelik sõidupraktika viie aasta jooksul enne 1. jaanuari 2011 (kindlustusandja välja antud teave), või sõidupraktika puudumisel akrediteeritud asutuse tõend 3- kuni 7-tunnisest koolitusest osavõtu kohta.
2. B: enne 20. jaanuari 1975 välja antud B juhiloa (+ kood 79 (autoelamu – GVWR > 3 500 kg)) omanikul on lubatud juhtida reisijateveoks ettenähtud sõidukeid, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta ning mille täismass ületab 3 500 kg.
3. Kui D- või DE-kategooria sõiduki juhiloa omaniku sõidueksamiks kasutatud sõiduki täismass oli alla 3 500 kg, on juhiloa omanikul õigus juhtida üksnes AM-, A1\*, B1-, B-, BE-, D1 79- (< 3 500 kg) ja D79- (< 3 500 kg) kategooria sõidukeid.

**Prantsusmaa näidis 3 (F3)**

Välja antud Prantsusmaal ajavahemikul 20. jaanuarist 1975 kuni 29. veebruarini 1980

Kirjeldus: juhiluba on roosal paberil ja kuuel leheküljel (luba on oluliselt suurema formaadiga kui direktiivi 91/439/EMÜ I lisaga vastavuses olevad näidised).

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise F3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1                     | AM, A1, B1           |          |
| A                      | AM, A1, A2, A, B1    |          |
| B                      | AM, A1, B1, B        | 1        |

| Vastavustabel          |                                                       |          |
|------------------------|-------------------------------------------------------|----------|
| Näidise F3 kategooriad | Vastavad kategooriad                                  | Märkused |
| C                      | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t) | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE     | 1        |
| E(B)                   | AM, A1, B1, B, BE                                     | 1        |
| E(C)                   | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE     | 1        |
| E(D)                   | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE     | 1        |
| FA1                    | AM, A1, B1 + kood (10, 15, ...)                       |          |
| FA                     | AM, A1, A2, A, B1 + kood (10, 15, ...)                |          |
| FB                     | B1, B + kood (10, 15, ...)                            |          |

## Lisateave

- Vastavus A1-kategooriaga (L5e-kategooria kerged mopeedid ja sõidukid) kehtib üksnes siis, kui on tõendatud seda tüüpi sõidukite juhtimise tegelik sõidupraktika viimase viie aasta jooksul (kindlustusandjalt saadav teave) enne 1. jaanuari 2011 või 3- või 7-tunnisest koolitusest osavõtt.
- Kui D- või DE-kategooria juhiloa omaniku sõidueksamiks kasutatud sõiduki mass oli  $\leq 3\,500$  kg (ajavahemikul 20. jaanuarist 1975 kuni 31. maini 1979) või  $\leq 7\,000$  kg (ajavahemikul 1. juunist 1979–1. märtsini 1980), on juhiloa omanikul õigus juhtida üksnes AM-, A1- (vt märkus 1), B1-, B-, BE-, D1 79- ( $\leq 3\,500$  kg) ja D 79- ( $\leq 3\,500$  kg) kategooria sõidukeid.

**Prantsusmaa näidis 4 (F4)**

Välja antud Prantsusmaal ajavahemikul 1. märtsist 1980 kuni 31. detsembrini 1984

Kirjeldus: juhiluba on roosal paberil ja kuuel leheküljel (luba on oluliselt suurema formaadiga kui direktiivi 91/439/EMÜ I lisaga vastavuses olevad näidised).

| Vastavustabel          |                                                                       |          |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------|
| Näidise F4 kategooriad | Vastavad kategooriad                                                  | Märkused |
| A1                     | AM, A1, B1                                                            |          |
| A2                     | AM, A1, A2, A, B1                                                     |          |
| A3                     | AM, A1, A2, A, B1                                                     |          |
| A4                     | AM, A1, B1                                                            | 3        |
| B                      | AM, A1, B1, B                                                         | 1        |
| E(B)                   | AM, A1, B1, B, BE                                                     | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t)                 | 1        |
| C1                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE                     | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE | 1, 2     |

| Vastavustabel          |                                                                       |          |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------|
| Näidise F4 kategooriad | Vastavad kategooriad                                                  | Märkused |
| E(D)                   | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE | 1, 2     |
| FA1                    | AM, A1, B1 + kood (10, 15, ...)                                       |          |
| FA2                    | AM, A, A2, A, B1 + kood (10, 15, ...)                                 |          |
| FA3                    | AM, A1, A2, A, B1 + kood (10, 15, ...)                                |          |
| FA4                    | AM, B1 + kood (10, 15, ...)                                           |          |
| FB                     | AM, B1, B + kood (10, 15, ...)                                        |          |

## Lisateave

- Vastavus A1-kategooriaga (L5e-kategooria kerged mopeedid ja sõidukid) kehtib üksnes siis, kui on tõendatud seda tüüpi sõidukite juhtimise tegelik sõidupraktika viimase viie aasta jooksul (kindlustusandjalt saadav teave) enne 1. jaanuari 2011 või 3- või 7-tunnisest koolitusest osavõtt.
- Kui D-kategooria juhiloa omaniku sõidueksamiks kasutatud sõiduki mass on  $\leq 7\,000$  kg, on juhiloa omanikul õigus juhtida üksnes AM-, A1- (vt punkt 1), B1-, B-, BE-, D1 79- ( $\leq 3\,500$  kg) ja D 79- ( $\leq 3\,500$  kg) kategooria sõidukeid.
- A1 jaoks: kood 79 L5e  $\leq 15$  kW.

**Prantsusmaa näidis 5 (F5)**

Välja antud Prantsusmaal ajavahemikul 1. jaanuarist 1985 kuni 30. juunini 1990

Kirjeldus: juhiluba on roosal paberil ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel          |                                                                       |          |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------|
| Näidise F5 kategooriad | Vastavad kategooriad                                                  | Märkused |
| AT                     | AM, A1, B1                                                            | 2        |
| AL                     | AM, A1, B1                                                            |          |
| A                      | AM, A1, A2, A, B1                                                     |          |
| B                      | AM, A1, B1, B                                                         | 1        |
| E(B)                   | AM, A1, B1, B, BE                                                     | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE                     | 1        |
| C limité               | AM, A1, B1, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t)                    | 1        |
| E(C)                   | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE                                     | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE | 1, 2     |
| E(D)                   | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE | 1, 2     |

## Lisateave

- Vastavus A1-kategooriaga (L5e-kategooria kerged mopeedid ja sõidukid) kehtib üksnes siis, kui on tõendatud seda tüüpi sõidukite juhtimise tegelik sõidupraktika viimase viie aasta jooksul (kindlustusandjalt saadav teave) enne 1. jaanuari 2011 või 3- või 7-tunnisest koolitusest osavõtt.

2. Kui D-kategooria juhiloa omaniku sõidueksamiks kasutatud sõiduki mass on  $\leq 3\,500$  kg, on juhiloa omanikul õigus juhtida üksnes AM-, A1- (vt punkt 1), B1-, B-, BE-, D1 79- ( $\leq 3\,500$  kg) ja D 79- ( $\leq 3\,500$  kg) kategooria sõidukeid.
3. A1 jaoks: kood 79 L5e  $\leq 15$  kW.

### Prantsusmaa näidis 6 (F6)

Välja antud Prantsusmaal ajavahemikul 1. juulist 1990 kuni 15. novembrini 1994

Kirjeldus: juhiluba on roosal paberil ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel          |                                   |          |
|------------------------|-----------------------------------|----------|
| Näidise F6 kategooriad | Vastavad kategooriad              | Märkused |
| AT                     | AM, A1, B1                        | 2        |
| AL                     | AM, A1, B1                        |          |
| A                      | AM, A1, A2, A, B1                 |          |
| B                      | AM, A1, B1, B                     | 1        |
| E(B)                   | AM, A1, B1, B, BE                 | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C              | 1        |
| E(C)                   | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, D1, D              | 1        |
| E(D)                   | AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE | 1        |

#### Lisateave

1. Vastavus A1-kategooriaga (L5e-kategooria kerged mopeedid ja sõidukid) kehtib üksnes siis, kui on tõendatud seda tüüpi sõidukite juhtimise tegelik sõidupraktika viimase viie aasta jooksul (kindlustusandjalt saadav teave) enne 1. jaanuari 2011 või 3- või 7-tunnisest koolitusest osavõtt.
2. A1 jaoks: kood 79 L5e  $\leq 15$  kW.

### Prantsusmaa näidis 7 (F7)

Välja antud Prantsusmaal ajavahemikul 16. novembrist 1994 kuni 28. veebruarini 1999

Kirjeldus: juhiluba on roosal paberil ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise F7 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| AT                     | AM, A1, B1           | 2        |
| AL                     | AM, A1, B1           |          |
| A                      | AM, A1, A2, A, B1    |          |
| B                      | AM, A1, B1, B        | 1        |
| E(B)                   | AM, A1, B1, B, BE    | 1        |

| Vastavustabel          |                                   |          |
|------------------------|-----------------------------------|----------|
| Näidise F7 kategooriad | Vastavad kategooriad              | Märkused |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C              | 1        |
| E(C)                   | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, D1, D              | 1        |
| E(D)                   | AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE | 1        |

## Lisateave

- Vastavus A1-kategooriaga (L5e-kategooria kerged mopeedid ja sõidukid) kehtib üksnes siis, kui on tõendatud seda tüüpi sõidukite juhtimise tegelik sõidupraktika viimase viie aasta jooksul (kindlustusandjalt saadav teave) enne 1. jaanuari 2011 või 3- või 7-tunnisest koolitusest osavõtt.
- A1 jaoks: kood 79 L5e ≤ 15 kW.

**Prantsusmaa näidis 8 (F8)**

Välja antud Prantsusmaal ajavahemikul 1. märtsist 1999 kuni 18. jaanuarini 2013

Kirjeldus: juhiluba on roosal paberil ning vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ I lisaga.

| Vastavustabel          |                                       |          |
|------------------------|---------------------------------------|----------|
| Näidise F8 kategooriad | Vastavad kategooriad                  | Märkused |
| A1                     | AM, A1, B1                            |          |
| A                      | AM, A1, A2, A, B1                     |          |
| B1                     | AM, A1, B1                            | 2        |
| B                      | AM, A1, B1, B                         | 1        |
| E(B)                   | AM, A1, B1, B, BE                     | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C                  | 1        |
| E(C)                   | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, DE | 1, 3     |
| D                      | AM, A1, B1, B, D1, D                  | 1        |
| E(D)                   | AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE     | 1        |

## Lisateave

- Vastavus A1-kategooriaga (L5e-kategooria kerged mopeedid ja sõidukid) kehtib üksnes siis, kui on tõendatud seda tüüpi sõidukite juhtimise tegelik sõidupraktika viimase viie aasta jooksul (kindlustusandjalt saadav teave) enne 1. jaanuari 2011 või 3- või 7-tunnisest koolitusest osavõtt.
- A1 jaoks: kood 79 L5e ≤ 15 kW.
- CE-kategooria juhiluba annab DE-kategooria sõidukite juhtimisõiguse juhul, kui juhiloa omanikul on ka D-kategooria juhiluba.

**HORVAATIAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Horvaatia näidis 1 (HR1)**

*Välja antud Horvaatias ajavahemikul 1. aprillist 1993 kuni 19. novembrini 2004*

Kirjeldus: näidis on roosal paberil kuueleheküljeline voldik.

| Vastavustabel            |                                               |          |
|--------------------------|-----------------------------------------------|----------|
| Näidise HR 1 kategooriad | Vastavad kategooriad                          | Märkused |
| H                        | AM,                                           | 1        |
| A                        | AM, A1, A2, A,                                |          |
| B                        | AM, B1, B                                     |          |
| C                        | AM, B1, B, C1, C                              |          |
| D                        | AM, B1, B, C1, C, D1, D                       |          |
| E(B)                     | AM, B1, B, BE                                 | 3        |
| E(C)                     | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE                 | 3        |
| E(D)                     | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE | 3        |
| F                        | —                                             | 4        |
| G                        | —                                             | 2        |
| H                        | —                                             | 1        |

## Lisateave

1. H-kategooria kehtis mopeedide ja selliste tööseadmete puhul nagu laadur, kahveltõstuk jne.
2. G-kategooria kehtis traktorite puhul. G- ja H-kategooriad olid eraldi kategooriad, kuid need anti välja ka B-, C- või D-kategooria juhilubade omanikele.
3. E-kategooria oli eraldi kategooria, mis aga kehtis üksnes kombinatsioonis mõne muu kategooriaga (B, C või D).
4. F-kategooria kehtis trammide puhul.

**Horvaatia näidis 2 (HR2)**

*Välja antud Horvaatias alates 20. novembrist 2004 kuni 31. jaanuarini 2009*

Kirjeldus: näidis on roosal paberil kuueleheküljeline voldik.

| Vastavustabel            |                      |          |
|--------------------------|----------------------|----------|
| Näidise HR 2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| M                        | AM                   |          |
| A1                       | AM, A1               |          |
| A                        | AM, A1, A2, A        |          |
| B                        | AM, B1, B            |          |
| B + E                    | AM, B1, B, BE        |          |

| Vastavustabel            |                                               |          |
|--------------------------|-----------------------------------------------|----------|
| Näidise HR 2 kategooriad | Vastavad kategooriad                          | Märkused |
| C1                       | AM, B1, B, C1                                 |          |
| C1 + E                   | AM, B1, B, BE, C1, C1E                        |          |
| C                        | AM, B1, B, C1, C                              |          |
| C + E                    | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE                 |          |
| D                        | AM, B1, B, C1, C, D1, D                       |          |
| D + E                    | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE |          |
| F                        | —                                             | 1        |
| G                        | —                                             | 2        |
| H                        | —                                             | 3        |

## Lisateave

1. F-kategooria kehtib haagisega või haagiseta traktorite puhul.
2. G-kategooria kehtib selliste tööseadmete puhul nagu laadur, kahveltöstuk jne. F-, G- ja M-kategooriad on eraldi kategooriad, kuid need anti välja ka B-, C- või D-kategooria juhulubade omanikele.
3. H-kategooria kehtib trammide puhul.

**Horvaatia näidis 3 (HR3)**

Välja antud Horvaatias ajavahemikul 1. veebruarist 2009 kuni 30. juunini 2013

Kirjeldus: näidis on roosal paberil kuueleheküljeline voldik.

| Vastavustabel            |                               |          |
|--------------------------|-------------------------------|----------|
| Näidise HR 2 kategooriad | Vastavad kategooriad          | Märkused |
| M                        | AM                            |          |
| A1                       | AM, A1                        |          |
| A2                       | AM, A1, A2                    |          |
| A                        | AM, A1, A2, A                 |          |
| B                        | AM, B1, B                     |          |
| B + E                    | AM, B1, B, BE                 |          |
| C1                       | AM, B1, B, C1                 |          |
| C1 + E                   | AM, B1, B, BE, C1, C1E        |          |
| C                        | AM, B1, B, C1, C              |          |
| C + E                    | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE |          |



| Vastavustabel            |                                               |          |
|--------------------------|-----------------------------------------------|----------|
| Näidise HR 2 kategooriad | Vastavad kategooriad                          | Märkused |
| D                        | AM, B1, B, C1, C, D1, D                       |          |
| D + E                    | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE |          |
| F                        | —                                             | 1        |
| G                        | —                                             | 2        |
| H                        | —                                             | 3        |

Lisateave

1. F-kategooria kehtib haagisega või haagiseta traktorite puhul.
2. G-kategooria kehtib selliste tööseadmete puhul nagu laadur, kahveltõstuk jne. F-, G- ja M-kategooriad on eraldi kategooriad, kuid need anti välja ka B-, C- või D-kategooria juhilubade omanikele.
3. H-kategooria kehtib trammide puhul.

## IIIRIMAAL VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

### Iirimaa näidis 1 (IRL1)

Välja antud Iirimaa ajavahemikul 25. juunist 1992 kuni 16. novembrini 1999

Kirjeldus: näidis on plastiklaminaadiga roosal paberil.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise IRL1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| M                        | AM                   |
| A1                       | A1                   |
| —                        | A2                   |
| A                        | A                    |
| —                        | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| C1                       | C1                   |
| C1E                      | C1E                  |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| D1                       | D1                   |

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise IRL1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| D1E                      | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |

Lisateave

See näidis anti välja kakskeelsena, kusjuures gaelikeelne tekst eelneb ingliskeelsele.

### Irimaa näidis 2 (IRL2)

*Välja antud Irimaal ajavahemikul 17. novembrist 1999 kuni 4. juulini 2005 (ligikaudu)*

Kirjeldus: näidis on plastiklaminaadiga roosal paberil.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise IRL2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| M                        | AM                   |
| A1                       | A1                   |
| —                        | A2                   |
| A                        | A                    |
| —                        | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| C1                       | C1                   |
| C1E                      | C1E                  |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| D1                       | D1                   |
| D1E                      | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |
| W                        | —                    |

Lisateave

See näidis anti välja kakskeelsena, kusjuures gaelikeelne tekst eelneb ingliskeelsele.

**Iirimaa näidis 3 (IRL3)***Välja antud Iirimaa alates 4. juulist 2007*

Kirjeldus: näidis on plastiklaminaadiga roosal paberil.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise IRL3 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| M                        | AM                   |
| A1                       | A1                   |
| —                        | A2                   |
| A                        | A                    |
| —                        | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| C1                       | C1                   |
| C1E                      | C1E                  |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| D1                       | D1                   |
| D1E                      | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |

**ITAALIAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Itaalia näidis 1 (I1)***Välja antud Itaalias ajavahemikul 1959–1989*

| Vastavustabel          |                                          |          |
|------------------------|------------------------------------------|----------|
| Näidise I1 kategooriad | Vastavad kategooriad                     | Märkused |
| A                      | AM, A1, A2, A                            |          |
| B                      | AM, A1, A2, A, B1, B                     | 1, 2     |
| BE                     | AM, A1, A2, A, B1, B, BE                 | 1, 2     |
| C                      | AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C              | 1, 2     |
| CE                     | AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE | 1, 2     |

| Vastavustabel          |                                                         |          |
|------------------------|---------------------------------------------------------|----------|
| Näidise I1 kategooriad | Vastavad kategooriad                                    | Märkused |
| D                      | AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D                      | 1, 2     |
| DE                     | AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE D1, D1E, D, DE | 1, 2     |
| F                      | —                                                       |          |

## Lisateave

- 1 Iga näidise kategooria kehtib ka A1-, A2- ja A-kategooria puhul ainult juhul, kui on välja antud enne 1. jaanuari 1986.
- 2 Iga näidise kategooria kehtib ka A1-kategooria puhul ainult riigi territooriumil juhul, kui on välja antud alates 1. jaanuarist 1986.

**Itaalia näidis 2 (I2)**

*Välja antud Itaalias ajavahemikul 1989–1990*

| Vastavustabel          |                                                 |          |
|------------------------|-------------------------------------------------|----------|
| Näidise I2 kategooriad | Vastavad kategooriad                            | Märkused |
| A                      | AM, A1, A2, A                                   |          |
| B                      | AM, A1 B1, B                                    | 1        |
| BE                     | AM, A1, B1, B, BE                               | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C                            | 1        |
| CE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE               | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, C1 C D1, D                       | 1        |
| DE                     | AM, A1, B1, B, BE C1, C1E, C, CE D1, D1E, D, DE | 1        |

## Lisateave

1. A1-kategooria juhuluba kehtib üksnes riigi territooriumil.

**Itaalia näidis 3 (I3)**

*Välja antud Itaalias ajavahemikul 1990–1995*

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise I3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                      | AM, A1, A2, A        |          |
| B                      | AM, A1, B1, B        | 1        |
| BE                     | AM, A1, B1, B, BE    | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C | 1        |

| Vastavustabel          |                                                   |          |
|------------------------|---------------------------------------------------|----------|
| Näidise I3 kategooriad | Vastavad kategooriad                              | Märkused |
| CE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE                 | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D                       | 1        |
| DE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE | 1        |

Lisateave

1. A1-kategooria juhiluba kehtib üksnes riigi territooriumil.

#### Itaalia näidis 4 (I4)

*Välja antud Itaalias 1995. aastal*

| Vastavustabel          |                                                   |          |
|------------------------|---------------------------------------------------|----------|
| Näidise I4 kategooriad | Vastavad kategooriad                              | Märkused |
| A                      | AM, A1, A2, A                                     |          |
| B                      | AM, A1, B1, B                                     | 1        |
| BE                     | AM, A1, B1, B, BE                                 | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C                              | 1        |
| CE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE                 | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D                       | 1        |
| DE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE | 1        |

Lisateave

1. A1-kategooria juhiluba kehtib üksnes riigi territooriumil.

#### Itaalia näidis 5 (I5)

*Välja antud Itaalias 1996. aastal*

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise I5 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                      | AM, A1, A2, A        |          |
| B                      | AM, A1, B1, B        | 1        |
| BE                     | AM, A1, B1, B, BE    | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C | 1        |

| Vastavustabel          |                                                   |          |
|------------------------|---------------------------------------------------|----------|
| Näidise I5 kategooriad | Vastavad kategooriad                              | Märkused |
| CE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE                 | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D                       | 1        |
| DE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE | 1        |

Lisateave

1. A1-kategooria juhiluba kehtib üksnes riigi territooriumil.

### Itaalia näidis 6 (I6)

*Välja antud Itaalias ajavahemikul 1996–1997*

| Vastavustabel          |                                              |          |
|------------------------|----------------------------------------------|----------|
| Näidise I6 kategooriad | Vastavad kategooriad                         | Märkused |
| A1                     | AM, A1                                       |          |
| A                      | AM, A1, A2, A                                |          |
| B1                     | AM, B1                                       |          |
| B                      | AM, A1, B1, B                                | 1        |
| BE                     | AM, A1, B1, B, BE                            | 1        |
| C1                     | AM, A1, B1, B, C1                            | 1        |
| C1E                    | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E                   | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C                         | 1        |
| CE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE            | 1        |
| D1                     | AM, A1, B1, B, D1                            | 1        |
| D1E                    | AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E                   | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D                  | 1        |
| DE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D, D1, DE | 1        |

Lisateave

1. A1-kategooria juhiluba kehtib üksnes riigi territooriumil.

### Itaalia näidis 7 (I7)

*Välja antud Itaalias ajavahemikul 1997–1999*

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise I7 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1                     | AM, A1               |          |
| A                      | AM, A1, A2, A        |          |

| Vastavustabel          |                                                   |          |
|------------------------|---------------------------------------------------|----------|
| Näidise I7 kategooriad | Vastavad kategooriad                              | Märkused |
| B1                     | AM, B1                                            |          |
| B                      | AM, A1, A2, B1, B                                 | 1        |
| BE                     | AM, A1, B1, B, BE                                 | 1        |
| C1                     | AM, A1, B1, B, C1                                 | 1        |
| C1E                    | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E                        | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C                              | 1        |
| CE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE                 | 1        |
| D1                     | AM, A1, B1, B, D1                                 | 1        |
| D1E                    | AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E                        | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D                       | 1        |
| DE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE | 1        |

## Lisateave

1. A1 kehtib üksnes riigi territooriumil.

**Itaalia näidis 8 (I8)**

*Välja antud Itaalias ajavahemikul 1999–2004*

| Vastavustabel          |                                                   |          |
|------------------------|---------------------------------------------------|----------|
| Näidise I8 kategooriad | Vastavad kategooriad                              | Märkused |
| A1                     | AM, A1                                            |          |
| A                      | AM, A1, A2, A                                     |          |
| B                      | AM, A1, B1, B                                     | 1        |
| BE                     | AM, A1, B1, B, BE                                 | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C                              | 1        |
| CE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE                 | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D                       | 1, 2     |
| DE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE | 1, 2     |

## Lisateave

1. A1 kehtib üksnes riigi territooriumil.
2. C1, C1E, C ja CE kehtivad üksnes sel juhul, kui D-kategooria juhuluba on antud välja enne 1. oktoobrit 2004.

**Itaalia näidis 9 (I9)***Välja antud Itaalias ajavahemikul 2005–2007*

| Vastavustabel          |                                   |          |
|------------------------|-----------------------------------|----------|
| Näidise I9 kategooriad | Vastavad kategooriad              | Märkused |
| A1                     | AM, A1                            |          |
| A                      | AM, A1, A2, A                     |          |
| B                      | AM, A1, B1, B                     | 1        |
| BE                     | AM, A1, B1, B, BE                 | 1        |
| C                      | AM, A1, B1, B, C1, C              | 1        |
| CE                     | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE | 1        |
| D                      | AM, A1, B1, B, D1, D              | 1        |
| DE                     | AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE | 1        |

Lisateave

1. A1 kehtib üksnes riigi territooriumil.

**Itaalia näidis 10 (I10)***Välja antud Itaalias ajavahemikul 2007–2013*

| Vastavustabel           |                                   |          |
|-------------------------|-----------------------------------|----------|
| Näidise I10 kategooriad | Vastavad kategooriad              | Märkused |
| A1                      | AM, A1                            |          |
| A                       | AM, A1, A2, A                     |          |
| B                       | AM, A1, B1, B                     | 1        |
| BE                      | AM, A1, B1, B, BE                 | 1        |
| C                       | AM, A1, B1, B, C1, C              | 1        |
| CE                      | AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE | 1        |
| D                       | AM, A1, B1, B, D1, D              | 1        |
| DE                      | AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE | 1        |

Lisateave

1. A1 kehtib üksnes riigi territooriumil.



**KÜPROSEL VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Küprose näidis 1 (CY1)***Välja antud Küprosel alates 1. maist 2004*

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel                                           |                      |
|---------------------------------------------------------|----------------------|
| Näidise CY1 kategooriad                                 | Vastavad kategooriad |
| I                                                       | AM                   |
| A1                                                      | A1                   |
| —                                                       | A2                   |
| A                                                       | A                    |
| B1                                                      | B1                   |
| B                                                       | B                    |
| BE                                                      | BE                   |
| Γ1/C1                                                   | C1                   |
| Γ1E/C1E                                                 | C1E                  |
| Γ/C                                                     | C                    |
| ΓE/CE                                                   | CE                   |
| Δ1/D1                                                   | D1                   |
| Δ1E/D1E                                                 | D1E                  |
| Δ/D                                                     | D                    |
| ΔE/DE                                                   | DE                   |
| (ΣT (F), H (H), Z (G), Θ (I), I (J),<br>IA (K), IB (L)) | —                    |

**LÄTIS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Läti näidis 1 (LV1)***Välja antud Lätis ajavahemikul 28. septembrist 1993 kuni 30. aprillini 2004*

Kirjeldus: näidis on roosa plastkaardi kujul.

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise LV1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                       | AM                   |
| A1                      | A1                   |
| A2                      | A2                   |
| A                       | A                    |

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise LV1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| B1                      | B1                   |
| B                       | B                    |
| BE                      | BE                   |
| C1                      | C1                   |
| C1E                     | C1E                  |
| C                       | C                    |
| CE                      | CE                   |
| D1                      | D1                   |
| D1E                     | D1E                  |
| D                       | D                    |
| DE                      | DE                   |

## Lisateave

Siseriiklikud kategooriad TRAM ja TROL annavad õiguse juhtida vastavalt tramme ja trollibusse.

Põllu- ja metsatöötraktorite juhtimiseks on eraldi juhiloa.

**Läti näidis 2 (LV2)**

*Välja antud Lätis alates 1. maist 2004*

Kirjeldus: plastkaardist näidis on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisaga.

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise LV2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| M                       | AM                   |
| A1                      | A1                   |
| A                       | A                    |
| B1                      | B1                   |
| B                       | B                    |
| BE                      | BE                   |
| C1                      | C1                   |
| C1E                     | C1E                  |
| C                       | C                    |

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise LV2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| CE                      | CE                   |
| D1                      | D1                   |
| D1E                     | D1E                  |
| D                       | D                    |
| DE                      | DE                   |

## Lisateave

1. Siseriiklikud kategooriad TRAM ja TROL annavad õiguse juhtida vastavalt tramme ja trollibusse.
2. Põllu- ja metsatöötraktorite juhtimiseks on eraldi juhiloa.

**LEEDUS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Leedu näidis 1 (LT1)**

*Välja antud Leedus kuni 1. aprillini 2000*

Kirjeldus: näidis on kollast värvi, pitserimärgisega, kahepoolse lamineeritud kaardi kujul.

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise LT1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| A                       | A                    |
| B                       | B                    |
| BE                      | BE                   |
| C                       | C                    |
| CE                      | CE                   |
| D                       | D                    |
| DE                      | DE                   |

## Lisateave

Selle näidis kehtivusaeg ei ole näidisele märgitud.

Mis tahes juhiloa omanikul on lisaks õigus juhtida AM-kategooria sõidukeid.

**Leedu näidis 2 (LT2)**

*Välja antud Leedus ajavahemikul 1. aprillist 2000 kuni 31. detsembrini 2002*

Kirjeldus: näidis on kollast värvi, pitserimärgisega, kahepoolse lamineeritud kaardi kujul.

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise LT2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| A1                      | A1                   |
| A                       | A                    |

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise LT2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| B1                      | B1                   |
| B                       | B                    |
| BE                      | BE                   |
| C1                      | C1                   |
| C1E                     | C1E                  |
| C                       | C                    |
| CE                      | CE                   |
| D1                      | D1                   |
| D1E                     | D1E                  |
| D                       | D                    |
| DE                      | DE                   |

## Lisateave

Selle näidise kohased juhiloa kehtivad dokumendil märgitud kehtivusaja lõpuni.

Mis tahes juhiloa omanikul on lisaks õigus juhtida AM-kategooria sõidukeid.

**Leedu näidis 3 (LT3)**

*Välja antud Leedus ajavahemikul 1. jaanuarist 2003 kuni 31. oktoobrini 2005*

Kirjeldus: näidis on roosa plastkaardi kujul. Andmed (foto, kategooriad ja isiklikud andmed) on polükarbonaatkilele lasergraveeritud.

| Vastavustabel                 |                      |          |
|-------------------------------|----------------------|----------|
| Näidise LT3 kategooriad       | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1                            | A1                   |          |
| A ( $\leq 25$ kW, 0,16 kW/kg) | A2                   | 1        |
| A                             | A                    |          |
| B1                            | B1                   |          |
| B                             | B                    |          |
| BE                            | BE                   |          |
| C1                            | C1                   |          |
| C1E                           | C1E                  |          |
| C                             | C                    |          |

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise LT3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| CE                      | CE                   |          |
| D1                      | D1                   |          |
| D1E                     | D1E                  |          |
| D                       | D                    |          |
| DE                      | DE                   |          |
| (T)                     | —                    |          |

## Lisateave

1. A-kategooria ( $\leq 25$  kW, 0,16 kW/kg) juhiloa omanik saab kahe aasta pärast piiramatut õigust juhtida A-kategooria sõidukit ainult pärast sellise juhiloa väljavahetamist uuele näidisele vastava loa vastu.

Mis tahes juhiloa omanikul on lisaks õigus juhtida AM-kategooria sõidukeid.

**Leedu näidis 4 (LT4)**

*Välja antud Leedus alates 1. novembrist 2005*

Kirjeldus: plastkaardist näidis on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisaga.

| Vastavustabel                 |                      |          |
|-------------------------------|----------------------|----------|
| Näidise LT4 kategooriad       | Vastavad kategooriad | Märkused |
| AM                            | AM                   |          |
| A1                            | A1                   |          |
| A ( $\leq 25$ kW, 0,16 kW/kg) | A 2                  | 1        |
| A                             | A                    |          |
| B1                            | B1                   |          |
| B                             | B                    |          |
| BE                            | BE                   |          |
| C1                            | C1                   |          |
| C1E                           | C1E                  |          |
| C                             | C                    |          |
| CE                            | CE                   |          |
| D1                            | D1                   |          |
| D1E                           | D1E                  |          |
| D                             | D                    |          |

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise LT4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| DE                      | DE                   |          |
| (T)                     | —                    |          |

## Lisateave

1. A-kategooria ( $\leq 25$  kW, 0,16 kW/kg) juhiloa omanik saab kahe aasta pärast piiramatut õigust juhtida A-kategooria sõidukit ainult pärast sellise juhiloa väljavahetamist uuele näidisele vastava loa vastu.

Mis tahes juhiloa omanikul on lisaks õigus juhtida AM-kategooria sõidukeid.

Kehtivusaeg: 3 kuud, 2 aastat, 10 aastat.

## LUKSEMBURGIS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

## Luksemburgi näidis 1 (L1)

Välja antud Luksemburgis kuni 31. detsembrini 1985

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise L1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| (A3)                   | AM                   | 3        |
| (A2)                   | —                    | 3        |
| —                      | A1                   |          |
| —                      | A2                   |          |
| A1                     | A                    |          |
| —                      | B1                   |          |
| B1/B2                  | B                    | 1        |
| —                      | BE                   |          |
| —                      | C1                   |          |
| —                      | C1E                  |          |
| C1/C2                  | C                    |          |
| CE2                    | CE                   | 2        |
| —                      | D1                   |          |
| —                      | D1E                  |          |

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise L1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| D                      | D                    |          |
| —                      | DE                   |          |
| (F1/2/3)               | —                    | 3        |

## Lisateave

1. Kui B1/B2-kategooria juhiluba on välja antud enne 1. juulit 1977, on sellise juhiloa omanikul õigus juhtida A-kategooria sõidukit.
2. E2-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida haagist või poolhaagist, mille lubatud täismass ületab 1 750 kg.
3. Siseriiklikud kategooriad.

**Luksemburgi näidis 2 (L2)**

*Välja antud Luksemburgis kuni 31. detsembrini 1985*

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise L2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| (A3)                   | AM                   | 3        |
| (A2)                   | —                    | 3        |
| —                      | A1                   |          |
| —                      | A2                   |          |
| A1                     | A                    |          |
| —                      | B1                   |          |
| B1/B2                  | B                    | 1        |
| —                      | BE                   |          |
| —                      | C1                   |          |
| —                      | C1E                  |          |
| C1 + 2                 | C                    |          |
| CE2                    | CE                   | 2        |
| —                      | D1                   |          |
| —                      | D1E                  |          |

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise L2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| D                      | D                    |          |
| —                      | DE                   |          |
| (F1/2/3)               | —                    | 3        |

## Lisateave

1. Kui B1/B2-kategooria juhiluba on välja antud enne 1. juulit 1977, on sellise juhiloa omanikul õigus juhtida A-kategooria sõidukit.
2. E2-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida haagist või poolhaagist, mille lubatud täismass ületab 1 750 kg.
3. Siseriiklikud kategooriad.

**Luksemburgi näidis 3 (L3)**

Välja antud Luksemburgis ajavahemikul 1. jaanuarist 1986 kuni 30. septembrini 1996

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kuuel leheküljel.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise L3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| (A3)                   | AM                   | 1        |
| (A2)                   | —                    | 1        |
| —                      | A1                   |          |
| —                      | A2                   |          |
| A1                     | A                    |          |
| —                      | B1                   |          |
| B1/BE1                 | B                    |          |
| —                      | BE                   |          |
| —                      | C1                   |          |
| —                      | C1E                  |          |
| C                      | C                    |          |
| CE2                    | CE                   |          |
| —                      | D1                   |          |
| —                      | D1E                  |          |



| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise L3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| D                      | D                    |          |
| —                      | DE                   |          |
| (F1/2/3)               | —                    | 1        |

Lisateave

1. Siseriiklikud kategooriad.

#### Luksemburgi näidis 4 (L4)

Välja antud Luksemburgis alates 1. oktoobrist 1996

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ning vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ I lisas sätestatud nõuetega.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise L4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| (A3)                   | AM                   | 2        |
| (A2)                   | —                    | 2        |
| A1                     | A1                   |          |
| —                      | A2                   |          |
| A                      | A                    |          |
| —                      | B1                   |          |
| B                      | B                    | 1        |
| BE                     | BE                   |          |
| C1                     | C1                   |          |
| C1E                    | C1E                  |          |
| C                      | C                    |          |
| CE                     | CE                   |          |
| D1                     | D1                   |          |
| D1E                    | D1E                  |          |
| D                      | D                    |          |
| DE                     | DE                   |          |
| (F1/2/3)               | —                    | 2        |

Lisateave

1. B-kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka B1-kategooria sõidukeid.

2. Siseriiklikud kategooriad.

## UNGARIS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

## Ungari näidis 1 (H1)

Välja antud Ungaris ajavahemikul 1. jaanuarist 1964 kuni 1. jaanuarini 1984

Kirjeldus: näidis on roosal paberil kuueleheküljeline voldik.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise H1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                      | A, A1                |          |
| B                      | B                    |          |
| C                      | C, C1                |          |
| D                      | D, D1                |          |
| E                      | E                    | 1        |
| F                      | —                    |          |

## Lisateave

1. E-kategooria juhiluba kehtib üksnes koos selliste ühtlustatud kategooriatega, mille puhul juhile on juhtimisõigus juba antud. Näiteks B- ja E-kategooria juhtimisõigust tuleb käsitada kombineeritud kategooriana B + E.

## Ungari näidis 2 (H2)

Välja antud Ungaris ajavahemikul 1. jaanuarist 1984 kuni 31. detsembrini 2000

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja neljaleheküljeline.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise H2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                      | A, A1                |          |
| B                      | B                    |          |
| C                      | C, C1                |          |
| D                      | D, D1                |          |
| E                      | E                    | 1        |
| F                      | —                    |          |

## Lisateave

1. E-kategooria juhiluba kehtib üksnes koos selliste ühtlustatud kategooriatega, millega juhile on juhtimisõigus juba antud. Näiteks B- ja E-kategooria juhtimisõigust tuleb käsitada kombineeritud kategooriana B + E.

**Ungari näidis 3 (H3)**

Välja antud Ungaris ajavahemikul 1. jaanuarist 2000 kuni 31. detsembrini 2004

Kirjeldus: näidis on roosa plastkaardi kujul. Kõnealust näidist tunnustatakse Ungari piires ka siseriikliku isikut tõendava dokumendina. Seda A-kategooria lasergraveeringuga turvalist dokumenti antakse välja tsentraliseeritult.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise H3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1                     | A1                   |          |
| A                      | A, A1                |          |
| B                      | B                    |          |
| C1                     | C1                   |          |
| C1E                    | C1E                  | 1        |
| C                      | C, C1                |          |
| CE                     | CE, C1E              | 3        |
| D1                     | D1                   |          |
| D1E                    | D1E                  | 2        |
| D                      | D, D1                |          |
| DE                     | DE, D1E              | 4        |

## Lisateave

Kombineeritud kategooriaga juhiloa saab välja anda üksnes sellisele isikule, kellel on pukseeriva veoki juhtimisõigus.

1. C1-kategooriaga kombineeritud E-kategooria kehtib ka B- ja D1-kategooria jaoks.
2. D1-kategooriaga kombineeritud E-kategooria kehtib ka B-kategooria jaoks.
3. C-kategooriaga kombineeritud E-kategooria kehtib ka kõigi kategooriate jaoks, mille puhul juhile on antud juhtimisõigus ning mis on kinnitatud juhiloal.
4. D-kategooriaga kombineeritud E-kategooria kehtib ka B- ja D1-kategooria jaoks.

**Ungari näidis 4 (H4)**

Välja antud Ungaris alates 5. augustist 2004

Kirjeldus: plastkaardist näidis on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisaga. Kõnealust näidist tunnustatakse Ungari piires siseriikliku isikut tõendava dokumendina. Seda A-kategooria lasergraveeringuga turvalist dokumenti antakse välja tsentraliseeritult.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise H4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1                     | A1                   |          |
| A                      | A, A1                |          |
| B                      | B                    |          |
| BE                     | BE                   |          |

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise H4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| C1                     | C1                   |          |
| C1E                    | C1E                  | 1        |
| C                      | C, C1                |          |
| CE                     | CE, C1E              | 3        |
| D1                     | D1                   |          |
| D1E                    | D1E                  | 2        |
| D                      | D, D1                |          |
| DE                     | DE, D1E              | 4        |

## Lisateave

Kombineeritud kategooriaga juhiloa saab välja anda üksnes sellisele isikule, kellel on pukseeriva veoki juhtimisõigus.

1. C1-kategooriaga kombineeritud E-kategooria kehtib ka B- ja D1-kategooria jaoks.
2. D1-kategooriaga kombineeritud E-kategooria kehtib ka B-kategooria jaoks.
3. C-kategooriaga kombineeritud E-kategooria kehtib ka kõigi kategooriate jaoks, mille puhul juhile on antud juhtimisõigus ning mis on kinnitatud juhiloal.
4. D-kategooriaga kombineeritud E-kategooria kehtib ka B- ja D1-kategooria jaoks.

**MALTAL VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Malta näidis 1 (M1)**

*Välja antud Maltal ajavahemikul 1. juulist 1991 kuni 31. detsembrini 2000*

Kirjeldus: näidis on roosal paberil kuueleheküljeline voldik (avatuna 221 mm × 100 mm), esmakordselt välja antud 1991. aasta juulis.

| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise M1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| A                      | A, A1, B1            |
| B                      | B, BE                |
| C                      | C, CE, C1, C1E       |
| D                      | D, DE, D1, D1E       |

## Lisateave

Juhiloal on trükitud tekst malta ja inglise keeles. Malta politsei väikeste embleemidega kaetud paberist juhiloa mõlemal küljel on seerianumber. Kõrgreljeefis kujutatud suurem embleem on osaliselt fotol ja osaliselt juhiloal ning suur Malta embleem on keskel seerianumbri kohal suures raamis.

**Malta näidis 2 (M2)***Välja antud Maltal alates 1. jaanuarist 2001*

Kirjeldus: näidis on roosa plastikust fotokaart, suurus 85,4 mm × 54 mm – ID-kaardi formaat – ja see on välja antud 2001. aastal ning vastab direktiivis 91/439/EMÜ sätestatud nõuetele.

Juhiluba koosneb kahest osast – plastikust fotokaardist ja juhiloakaardist. Fotokaardil on juhiloa omaniku foto, aadress, allkiri ja juhtimisõigused. Juhiloakaardil on seerianumber, juhi isikuandmed, juhiloa number, juhiloa omaniku skaneeritud allkiri, juhtimisõigused ja kehtivusaeg, teabekoodid, karistuspunktide register, üle 70 aasta vanuse juhiloa omaniku juhiloa kehtivusajad ning muu asjakohane teave. Alumises servas on juhiloa kättesaamise kinnitus. Duplikaadi tagaküljel on väljaandva asutuse aadress ja juhiloakategooriate kirjeldus ning ELi ja riigi teabekoodide kirjeldus.

Turvaelementidega juhiluba on tehtud vastupidavast ja paindlikust krediitkaardi sarnasest fotokaardist, mis on tundlik ultravioletvalguse suhtes. Kaardi esikülje keskel on roosat värvi Malta rist. Suuremal osal esiküljest korduvad laineliste joontena ELi liikmesriikide keeltesse tõlgitud sõnad „Driving Licence“ (sõnadevaheliste tühikuteta). Kaardil on ka juhiloa omaniku teisene kujutis ning väikesed tähekesed ümber sinise nelinurga, mille sees on täht M ja 12 kollast tähekest. Juhiloa tagakülje vasakul pool on kõrgreljeefis 5 Malta embleemi. Sarnaste laineliste joontena korduvad sõnad „Driving Licence“ kogu tagaküljel. Kategooria juhtimisõigused, nende kehtivusaeg ja koode käsitlev muu teave on samuti esitatud kaardi tagaküljel. Kaart on vesimärgiga kollakat (varem sinine ja roosa) värvi dokument. Juhiloa seerianumber on ülemises paremas servas ametiasutuse logo all. Seerianumber on märgitud ka kättesaamiskinnitusel.

| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise M2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                      | AM                   |
| A1                     | A1                   |
| A                      | A2                   |
| A+                     | A                    |
| B1                     | B1                   |
| B                      | B                    |
| BE                     | BE                   |
| C1                     | C1                   |
| C1E                    | C1E                  |
| C                      | C                    |
| CE                     | CE                   |
| D1                     | D1                   |
| D1E                    | D1E                  |
| D                      | D                    |
| DE                     | DE                   |
| F                      | —                    |
| G                      | —                    |

**MADALMAADES VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Madalmaade näidis 1 (NL1)**

*Välja antud Madalmaades ajavahemikul 1. juulist 1987 kuni 1. juunini 1996*

Kirjeldus: juhiluba on roosal paberil (106 mm × 222 mm).

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise NL1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                       | A1, A2, A            |          |
| B                       | B                    | 1        |
| BE                      | BE                   | 2        |
| C                       | C1, C                |          |
| CE                      | C1E, CE              |          |
| D                       | D1, D                |          |
| DE                      | D1, DE               |          |

**Lisateave**

Kuigi selliste juhilubade kehtivusaeg on lõppenud, on selle näidise kohased juhiloa-d siinkohal esitatud, sest selliseid lube võib pikendada.

Kui sellist juhiluba vahetatakse, kohaldatakse järgmisi omandatud õigusi.

1. Omandatud õigus juhtida B-kategooria kolmerattalist mootorsõidukit. (Selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.03).
2. Omandatud õigus vedada BE-kategooria haagist, mille täismass on üle 3 500 kg. (Selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.06).

**Madalmaade näidis 2 (NL2)**

*Välja antud Madalmaades ajavahemikul 1. juunist 1996 kuni 1. juunini 2002*

Kirjeldus: juhiluba on roosal paberil (106 mm × 222 mm).

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise NL2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                       | A1, A2, A            |          |
| B                       | B                    | 1        |
| BE                      | BE                   | 2        |
| C                       | C1, C                |          |
| CE                      | C1E, CE              |          |
| D                       | D1, D                |          |
| DE                      | D1, DE               |          |

## Lisateave

Kuigi selliste juhilubade kehtivusaeg on lõppenud, on selle näidise kohased juhiloa esitajad siinkohal esitatud, sest selliseid lube võib pikendada.

Kui sellist juhiluba vahetatakse, kohaldatakse järgmisi omandatud õigusi.

1. Omandatud õigus juhtida B-kategooria kolmerattalist mootorsõidukit (selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.03).
2. Omandatud õigus vedada BE-kategooria haagist, mille täismass on üle 3 500 kg. (Selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.06).

**Madalmaade näidis 3 (NL3)**

Välja antud Madalmaades ajavahemikul 1. juunist 2002 kuni 1. oktoobrini 2006

Kirjeldus: juhiluba on roosal paberil (106 mm × 222 mm).

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise NL3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A-light                 | A1, A2               |          |
| A                       | A1, A2, A            |          |
| B                       | B                    | 1        |
| BE                      | BE                   | 2        |
| C                       | C1, C                |          |
| CE                      | C1E, CE              |          |
| D                       | D1, D                |          |
| DE                      | D1, DE               |          |

## Lisateave

Selle näidise kohased juhiloa võivad veel kehtida või nende kehtivusaeg võib olla lõppenud. Selliseid juhilube võib pikendada pärast tähtaja möödumist.

Sellise juhiloa suhtes kohaldatakse järgmisi omandatud õigusi.

1. Omandatud õigus juhtida B-kategooria kolmerattalist mootorsõidukit (selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.03).
2. Omandatud õigus vedada BE-kategooria haagist, mille täismass on üle 3 500 kg. (Selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.06).

**Madalmaade näidis 4 (NL4)**

Välja antud Madalmaades ajavahemikul 1. oktoobrist 2006 kuni 19. jaanuarini 2013

Kirjeldus: roosa, plastist, krediitkaardi sarnane juhiluba.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise NL4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| AM                      | AM                   |          |
| A-light                 | A1, A2               |          |
| A                       | A                    |          |

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise NL4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| B                       | B                    | 1        |
| BE                      | BE                   | 2        |
| C1                      | C1                   |          |
| C1E                     | C1E                  |          |
| C                       | C                    |          |
| CE                      | CE                   |          |
| D1                      | D1                   |          |
| D1E                     | D1E                  |          |
| D                       | D                    |          |
| DE                      | DE                   |          |

## Lisateave

Sellise juhiloa suhtes kohaldatakse järgmisi omandatud õigusi.

1. Omandatud õigus juhtida B-kategooria kolmerattalist mootorsõidukit (selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.03).
2. Omandatud õigus vedada BE-kategooria haagist, mille täismass on üle 3 500 kg. (Selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.06).

**Madalmaade näidis 5 (NL5)**

*Välja antud Madalmaades ajavahemikul 19. jaanuarist 2013 kuni 14. novembrini 2014*

Kirjeldus: roosa, plastist, krediitkaardi sarnane juhiluba.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise NL5 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| AM                      | AM                   |          |
| A1                      | A1                   |          |
| A2                      | A2                   |          |
| A                       | A                    |          |
| B                       | B                    | 1        |
| BE                      | BE                   | 2        |
| C1                      | C1                   |          |
| C1E                     | C1E                  |          |
| C                       | C                    |          |



| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise NL5 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| CE                      | CE                   |          |
| D1                      | D1                   |          |
| D1E                     | D1E                  |          |
| D                       | D                    |          |
| DE                      | DE                   |          |

## Lisateave

Madalmaades kohaldatakse üksnes omandatud õigusi, mis tulenevad direktiivi 2006/126/EÜ jõustumisest. Euroopa Komisjon on teatanud, et omandatud õigusi võib esitada ühtlustatud koodide abil, kuid see ei ole kohustuslik. Selliseid õigusi võib juhiloale märkida muul viisil.

Kuna tegemist on omandatud õigustega, mis kehtivad kõikjal ELis, otsustasid Madalmaad jätta koodid kasutamata. Omandatud õigusi saab tuletada selle kategooria juhiloa esmakordse väljaandmise kuupäevast. Kui esmase väljaandmise kuupäev on enne 19. jaanuari 2013, kohaldatakse omandatud õigust.

See on seotud järgmiste omandatud õigustega.

1. Omandatud õigus juhtida kolmerattalist mootorsõidukit kategooria B juhiloaga, kui esmase juhiloa väljaandmise kuupäev on enne 19. jaanuari 2013. (Selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.03).
2. Omandatud õigus vedada BE-kategooria haagist, mille täismass on üle 3 500 kg, kui esmase juhiloa väljaandmise kuupäev on enne 19. jaanuari 2013. (Selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.06).

**Madalmaade näidis 6 (NL6)**

*Välja antud Madalmaades alates 14. novembrist 2014*

Kirjeldus: roosa, plastist, krediitkaardi sarnane (varustatud kontaktivaba kiibiga).

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise NL6 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| AM                      | AM                   |          |
| A1                      | A1                   |          |
| A2                      | A2                   |          |
| A                       | A                    |          |
| B1                      | B1                   | 3        |
| B                       | B                    | 1        |
| BE                      | BE                   | 2        |
| C1                      | C1                   |          |
| C1E                     | C1E                  |          |
| C                       | C                    |          |

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise NL6 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| CE                      | CE                   |          |
| D1                      | D1                   |          |
| D1E                     | D1E                  |          |
| D                       | D                    |          |
| DE                      | DE                   |          |

#### Lisateave

Madalmaades kohaldatakse üksnes omandatud õigusi, mis tulenevad direktiivi 2006/126/EÜ jõustumisest. Euroopa Komisjon on teatanud, et omandatud õigusi võib esitada ühtlustatud koodide abil, kuid see ei ole kohustuslik. Selliseid õigusi võib juhiloale märkida muul viisil.

Kuna tegemist on omandatud õigustega, mis kehtivad kõikjal ELis, otsustasid Madalmaad jätta koodid kasutamata. Omandatud õigusi saab tuletada selle kategooria juhiloa esmakordse väljaandmise kuupäevast. Kui esmase väljaandmise kuupäev on enne 19. jaanuari 2013, kohaldatakse omandatud õigust.

See on seotud järgmiste omandatud õigustega.

1. Omandatud õigus juhtida kolmerattalist mootorsõidukit B-kategooria juhiloaga, kui esmase juhiloa väljaandmise kuupäev on enne 19. jaanuari 2013. (Selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.03).
2. Omandatud õigus vedada BE-kategooria haagist, mille täismass on üle 3 500 kg, kui esmase juhiloa väljaandmise kuupäev on enne 19. jaanuari 2013. (Selle puhul võib kasutada ühtlustatud koodi 79.06).
3. Vajaduse korral esitatakse Madalmaade juhiloal B1-kategooria koodiga 73 B-kategooria all.

### AUSTRIAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

#### Austria näidis 1 (A1)

*Välja antud Austrias ajavahemikul 25. märtsist 1947 kuni 15. maini 1952*

Kirjeldus: näidis on paksul, kuid lihtsal hallil paberil (15 cm × 10,5 cm).

| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise A1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                      | AM                   |
| a                      | A1                   |
| —                      | A2                   |
| b                      | A                    |
| —                      | B1                   |
| c 1                    | B                    |
| c 2                    | B                    |
| —                      | BE                   |
| —                      | C1                   |
| —                      | C1E                  |

| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise A1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| d                      | C, CE                |
| —                      | D1                   |
| —                      | D1E                  |
| d                      | D, DE                |
| (e)                    | —                    |
| (f)                    | —                    |

## Lisateave

Ajavahemikul aastast 1947 kuni septembrini 1951 välja antud näidise 4. leheküljel on trükitud viide, et kõnealuse näidise kohased juhiloa on välja antud selleks, et välja vahetada Saksa juhiloa.

**Austria näidis 2 (A2)**

*Välja antud Austrias ajavahemikul 16. maist 1952 kuni 31. detsembrini 1955*

Kirjeldus: näidis on paksul, kuid lihtsal hallil paberil (22 cm × 10,5 cm).

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise A2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| —                      | AM                   |          |
| a                      | A1                   |          |
| —                      | A2                   |          |
| b                      | A                    |          |
| —                      | B1                   |          |
| c 1                    | B                    |          |
| c 2                    | B                    |          |
| —                      | BE                   |          |
| —                      | C1                   |          |
| —                      | C1E                  |          |
| d 1                    | C, CE                |          |
| —                      | D1                   |          |
| —                      | D1E                  |          |

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise A2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| d 2                    | D, DE                | 1        |
| (e)                    | —                    |          |
| (f)                    | —                    |          |

Lisateave

1. Klass d2: kehtivusaeg 5 aastat.

### Austria näidis 3 (A3)

*Välja antud Austrias ajavahemikul 1. jaanuarist 1956 kuni 1. novembrini 1997*

Kirjeldus: 22 × 10,5 cm, roosa värvus; vastupidavast paberist. Seda näidist on välja antud mitmes kujunduses. Ajavahemikul, mil seda näidist välja anti, on sellega antud õigused jäänud siiski olulises osas samaks.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise A3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| —                      | AM                   |          |
| —                      | A1                   |          |
| —                      | A2                   |          |
| A                      | A                    |          |
| —                      | B1                   |          |
| B                      | B                    |          |
| —                      | B                    |          |
| —                      | BE                   |          |
| —                      | C1                   |          |
| —                      | C1E                  |          |
| C                      | C                    |          |
| —                      | CE                   |          |
| —                      | D1                   |          |
| —                      | D1E                  |          |
| D                      | D                    |          |
| —                      | DE                   |          |

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise A3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| E                      | —                    | 1        |
| F                      | —                    |          |
| G                      | —                    |          |
| H                      | —                    |          |

## Lisateave

1. Direktiivi 91/439/EMÜ kohaseid BE-, CE- ja DE-kategooriaid ei olnud olemas enne näidise A4 kasutuselevõttu. E-kategooria kehtib üksnes kombinatsioonis vähemalt ühega järgmistest kategooriatest: B, C või D; D-kategooria viieaastane kehtivusaeg kehtib ka E- ja D-kategooria kombinatsiooni puhul.

**Austria näidis 4 (A4)**

Välja antud Austrias ajavahemikul 1. novembrist 1997 kuni 1. märtsini 2006

Kirjeldus: 22 × 10,5 cm, roosa värvus; vastupidav paber, plastlaminaat 2. leheküljel (juhiloa omaniku andmed ja foto).

| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise A4 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                      | AM                   |
| —                      | A1                   |
| —                      | A2                   |
| A                      | A                    |
| —                      | B1                   |
| B                      | B                    |
| —                      | B                    |
| —                      | BE                   |
| C1                     | C1                   |
| C1E                    | C1E                  |
| C                      | C                    |
| CE                     | CE                   |
| —                      | D1                   |
| —                      | D1E                  |
| D                      | D                    |
| DE                     | DE                   |
| F                      | —                    |

**Austria näidis 5 (A5)***Välja antud Austrias alates 1. märtsist 2006*

Kirjeldus: suurus 8,5 cm × 5,5 cm, roosa värvus; näidis on plastkaart.

| Vastavustabel               |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| Näidise A5 kategooriad      | Vastavad kategooriad |
| —                           | AM                   |
| A (≤ 25 kW ja ≤ 0,16 kW/kg) | A2                   |
| A                           | A                    |
| —                           | B1                   |
| B                           | B                    |
| —                           | B                    |
| BE                          | BE                   |
| C1                          | C1                   |
| C1E                         | C1E                  |
| C                           | C                    |
| CE                          | CE                   |
| —                           | D1                   |
| —                           | D1E                  |
| D                           | D                    |
| DE                          | DE                   |
| F                           | —                    |

**POOLAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Poola näidis 1 (PL1)***Välja antud Poolas ajavahemikul 1. juulist 1999 kuni 30. septembrini 2001*

Kirjeldus: isikutunnistus (rõhtformaad), suurus 53,98 mm × 85,60 mm. Paksus: 0,76 mm, läbipaistva kaitsekihiga roosat tooni plastkaart.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise PL1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| *                       | AM                   | 1        |
| A1                      | A1                   |          |
| —                       | A2                   |          |
| A                       | A                    |          |

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise PL1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| B1                      | B1                   |          |
| B                       | B                    |          |
| BE                      | BE                   |          |
| C1                      | C1                   |          |
| C1E                     | C1E                  |          |
| C                       | C                    |          |
| CE                      | CE                   |          |
| D1                      | D1                   |          |
| D1E                     | D1E                  |          |
| D                       | D                    |          |
| DE                      | DE                   |          |
| T                       | —                    | 2        |

## Lisateave

- 13–18-aastase isiku mopeedijuhtimisõigust tõendav dokument on mopeedijuhiluba; üle 18-aastane isik võib mopeedi juhtida ilma juhtimisõiguseta.
- T-kategooria puhul on õigus üksnes Poola riigi territooriumil juhtida haagis(t)ega põllutöötraktorit või aeglaselt liikuvat haagis(t)ega sõidukit.

**Poola näidis 2 (PL2)**

Välja antud Poolas ajavahemikul 1. oktoobrist 2001 kuni 30. aprillini 2004

Kirjeldus: isikutunnistus (rõhtformaad), suurus 53,98 mm × 85,60 mm. Paksus: 0,76 mm, läbipaistva kaitsekihiga roosat tooni plastkaart.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise PL2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
|                         | AM                   | 1        |
| A1                      | A1                   |          |
| —                       | A2                   |          |
| A                       | A                    |          |
| B1                      | B1                   |          |
| B                       | B                    |          |
| BE                      | BE                   |          |

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise PL2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| C1                      | C1                   |          |
| C1E                     | C1E                  |          |
| C                       | C                    |          |
| CE                      | CE                   |          |
| D1                      | D1                   |          |
| D1E                     | D1E                  |          |
| D                       | D                    |          |
| DE                      | DE                   |          |
| T                       | —                    | 2        |

## Lisateave

- 13–18-aastase isiku moopedijuhtimisõigust tõendav dokument on moopedijuhiluba; üle 18-aastane isik võib moopedi juhtida ilma juhtimisõigusetä.
- T-kategooria puhul on õigus üksnes Poola riigi territooriumil juhtida haagis(t)ega põllutööriktorit või aeglaselt liikuvat haagis(t)ega sõidukit.

**Poola näidis 3 (PL3)**

*Välja antud Poolas alates 1. maist 2004*

Kirjeldus: isikutunnistus (rõhtformaad), suurus 53,98 mm × 85,60 mm. Paksus: 0,76 mm, läbipaistva kaitsekihiga roosat tooni plastkaart.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise PL3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
|                         | AM                   | 1        |
| A1                      | A1                   |          |
| —                       | A2                   |          |
| A                       | A                    |          |
| B1                      | B1                   |          |
| B                       | B                    |          |
| BE                      | BE                   |          |
| C1                      | C1                   |          |
| C1E                     | C1E                  |          |
| C                       | C                    |          |
| CE                      | CE                   |          |



| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise PL3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| D1                      | D1                   |          |
| D1E                     | D1E                  |          |
| D                       | D                    |          |
| DE                      | DE                   |          |
| T                       | —                    | 2        |

## Lisateave

- 13–18-aastase isiku moopedijuhtimisõigust tõendav dokument on moopedijuhiluba; üle 18-aastane isik võib mopeedi juhtida ilma juhtimisõiguseta.
- T-kategooria puhul on õigus üksnes Poola riigi territooriumil juhtida haagis(t)ega põllutöötraktorit või aeglaselt liikuvat haagis(t)ega sõidukit.

**PORTUGALIS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Portugali näidis 1 (P1)**

*Välja antud Portugalis ajavahemikul 30. augustist 1965 kuni 1. septembrini 1984*

Kirjeldus: näidis on mustade trükitähtedega roosal paberil, kuuel leheküljel, suurus 105 mm × 222 mm.

| Vastavustabel          |                                |
|------------------------|--------------------------------|
| Näidise P1 kategooriad | Vastavad kategooriad           |
| A                      | AM, A1, A2, A                  |
| B                      | B1, B, BE                      |
| C                      | C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE |
| D                      | Põllutöötraktorid              |

**Portugali näidis 2 (P2)**

*Välja antud Portugalis ajavahemikul 1. septembrist 1984 kuni 1. juulini 1994*

Kirjeldus: näidis on mustade trükitähtedega roosal paberil, neljal leheküljel, suurus 106 mm × 148 mm.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise P2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1                     | AM                   |          |
| A                      | A1, A2, A            | 1        |
| B                      | B1, B                |          |
| C                      | C1, C                |          |

| Vastavustabel                  |                      |          |
|--------------------------------|----------------------|----------|
| Näidise P2 kategooriad         | Vastavad kategooriad | Märkused |
| E                              | E                    | 2        |
| D                              | D1, D                |          |
| F (põllutöötraktorid)          | —                    |          |
| G (elukutselised sõidukijuhid) | —                    |          |

## Lisateave

1. Eraldi juhiluba on mopeedide ja selliste mootorrataste jaoks, mille mootori silindrite töömaht on alla 50 cm<sup>3</sup>. A-kategooria juhiloo omanikel on lubatud juhtida ka kõnealuseid sõidukeid.
2. E-kategooria juhiluba antakse välja ainult mis tahes muu kategooria sõidukijuhtidele.

**Portugali näidis 3 (P3)**

Välja antud Portugalis ajavahemikul 1. juulist 1994 kuni 18. oktoobrini 1998

Kirjeldus: näidis on mustade tähtedega roosal paberil; kuuel leheküljel. Kõrgus/laius 106 mm × 221 mm.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise P3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                      | AM, A1, A2, A        | 1        |
| B                      | B1, B                |          |
| E                      | BE, C1E, CE, D1E, DE | 2        |
| C                      | C1, C                |          |
| D                      | D1, D                |          |

## Lisateave

1. Eraldi juhiluba on mopeedide ja selliste mootorrataste jaoks, mille mootori silindrite töömaht on alla 50 cm<sup>3</sup>. A-kategooria juhiloo omanikel on lubatud juhtida ka kõnealuseid sõidukeid.
2. E-kategooria juhiluba antakse välja üksnes koos mõne muu kategooria juhilooaga.

**Portugali näidis 4 (P4)**

Välja antud Portugalis ajavahemikul 18. oktoobrist 1998 kuni 1. juulini 1999

Kirjeldus: näidis on mustade tähtedega roosal paberil; kuuel leheküljel. Kõrgus/laius 106 mm × 221 mm.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise P4 kategooriad  | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1, A                   | AM                   |          |
| A1                      | A1                   |          |
| A < 25 kW ja 0,16 kW/kg | A2                   | 1        |
| A ≥ 25 kW ja 0,16 kW/kg | A                    | 1        |

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise P4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| B                      | B1, B                |          |
| BE                     | BE                   |          |
| C                      | C1, C                |          |
| CE                     | C1E, CE              |          |
| D                      | D1, D                |          |
| DE                     | D1E, DE              |          |

## Lisateave

1. Eraldi juhiluba on mopeedide ja selliste mootorrataste jaoks, mille mootori silindrite töömaht on alla 50 cm<sup>3</sup>. A-kategooria juhiloa omanikel on lubatud juhtida ka kõnealuseid sõidukeid.

**Portugali näidis 5 (P5)**

*Välja antud Portugalis ajavahemikul 1. juulist 1999 kuni 25. maini 2005*

Kirjeldus: plastkaardist näidis vastavalt direktiivi 91/439/EMÜ sätetele ja ISO 7810/7816 standardi nõuetele. Kontrollivahendid vastavad ISO 10 373 standardile.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise P5 kategooriad  | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1, A                   | AM                   | 1        |
| A1                      | A1                   |          |
| A < 25 kW ja 0,16 kW/kg | A2                   | 1        |
| A ≥ 25 kW ja 0,16 kW/kg | A                    | 1        |
| B                       | B1, B                |          |
| BE                      | BE                   |          |
| C                       | C1, C                |          |
| CE                      | C1E, CE              |          |
| D                       | D1, D                |          |
| DE                      | D1E, DE              |          |

## Lisateave

1. Eraldi juhiluba on mopeedide ja selliste mootorrataste jaoks, mille mootori silindrite töömaht on alla 50 cm<sup>3</sup>. A-kategooria juhiloa omanikel on lubatud juhtida ka kõnealuseid sõidukeid.

Ajavahemikul 1. juulist 1999 kuni 31. detsembrini 1999 anti välja nii P5 kui ka P6 näidisele vastavaid juhilube.

**Portugali näidis 6 (P6)***Välja antud Portugalis alates 25. maist 2005*

Kirjeldus: plastkaardist näidis vastavalt direktiivi 91/439/EMÜ sätetele ja ISO 7810/7816 standardi nõuetele. Kontrolli- vahendid vastavad ISO 10 373 standardile.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise P6 kategooriad  | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A1, A                   | AM                   | 1        |
| A1                      | A1                   |          |
| A < 25 kW ja 0,16 kW/kg | A2                   | 1        |
| A ≥ 25 kW ja 0,16 kW/kg | A                    | 1        |
| B1                      | B1                   |          |
| B                       | B                    |          |
| BE                      | BE                   |          |
| C1                      | C1                   |          |
| C1E                     | C1E                  |          |
| C                       | C                    |          |
| CE                      | CE                   |          |
| D1                      | D1                   |          |
| D1E                     | D1E                  |          |
| D                       | D                    |          |
| DE                      | DE                   |          |

**Lisateave**

1. Eraldi juhiluba on mopeedide ja selliste mootorrataste jaoks, mille mootori silindrite töömaht on alla 50 cm<sup>3</sup>. A-kategooria juhiloa omanikel on lubatud juhtida ka kõnealuseid sõidukeid.

**RUMEENIAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Rumeenia näidis 1 (ROU1)***Välja antud Rumeenias ajavahemikul 29. aprillist 1966 kuni 28. juunini 1984*

Kirjeldus: ühe paberleheküljega raamatukujuline juhiluba. Roosa. Lehekülje mõõtmed: 74 mm × 105 mm.

Rumeenias ei ole nimetatud näidis siiski enam kehtiva juhiloana kasutusel, sest kõik nimetatud ajavahemikul välja antud juhilubade omanikud olid kohustatud aastatel 1995–2001 oma juhiloa välja vahetama. Sellest olenemata saab seda luba välja vahetada Rumeenias välja antava uue juhiloa vastu ja teised liikmesriigid peavad seda tunnustama kuni 19. jaanuarini 2033.

| Vastavustabel            |                      |          |
|--------------------------|----------------------|----------|
| Näidise ROU1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                        | A                    |          |
| B                        | B                    |          |
| C                        | C                    |          |
| D                        | D                    |          |
| E                        | E                    | 1        |

## Lisateave

1. E-kategooria oli omaette kategooria, mis kehtis üksnes kombinatsioonis muu kategooriaga järgmiselt:  $E + B = BE$ ;  $E + C = CE$ ;  $E + D = DE$ .

**Rumeenia näidis 2 (ROU2)**

*Välja antud Rumeenias ajavahemikul 1. juulist 1984 kuni 9. aprillini 1990*

Kirjeldus: tugev, kvaliteetne, turvamustriga varustatud pangatähepaber (roosa). Mõõtmed: 76 mm × 112 mm

Rumeenias ei ole nimetatud näidis siiski enam kehtiva juhiloana kasutusel, sest kõik nimetatud ajavahemikul väljaantud juhilubade omanikud olid kohustatud aastatel 1995–2001 oma juhiloa välja vahetama. Sellest olenemata saab seda luba välja vahetada Rumeenias välja antava uue juhiloa vastu ja teised liikmesriigid peavad seda tunnustama kuni 19. jaanuarini 2033.

| Vastavustabel            |                      |          |
|--------------------------|----------------------|----------|
| Näidise ROU2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                        | A                    |          |
| B                        | B                    |          |
| C                        | C                    |          |
| D                        | D                    |          |
| E                        | E                    | 1        |
| F                        | —                    |          |
| G                        | A1                   |          |
| H                        | —                    |          |
| I                        | —                    |          |

## Lisateave

1. E-kategooria oli omaette kategooria, mis kehtis üksnes kombinatsioonis muu kategooriaga järgmiselt:  $E + B = BE$ ;  $E + C = CE$ ;  $E + D = DE$ .

**Rumeenia näidis 3 (ROU3)**

Välja antud Rumeenias ajavahemikul 9. aprillist 1990 kuni 1. detsembrini 1995

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kuuel leheküljel. Lehekülje mõõtmed: 75 mm × 103 mm. Korrapäraste arstlike läbivaatuste jaoks on kaks eraldi lehekülge.

Rumeenias ei ole nimetatud näidis siiski enam kehtiva juhiloana kasutusel, sest kõik nimetatud ajavahemikul väljaantud juhilubade omanikud olid kohustatud aastatel 1995–2001 oma juhiloa välja vahetama. Sellest olenemata saab seda luba välja vahetada Rumeenias välja antava uue juhiloa vastu ja teised liikmesriigid peavad seda tunnustama kuni 19. jaanuarini 2033.

| Vastavustabel            |                      |          |
|--------------------------|----------------------|----------|
| Näidise ROU3 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                        | A                    |          |
| B                        | B                    |          |
| C                        | C                    |          |
| D                        | D                    |          |
| E                        | E                    | 1        |
| F                        | —                    |          |
| G                        | A1                   |          |
| H                        | —                    |          |
| I                        | —                    |          |

## Lisateave

1. E-kategooria oli omaette kategooria, mis kehtis üksnes kombinatsioonis muu kategooriaga järgmiselt: E + B = BE; E + C = CE; E + D = DE. Lisateave:

**Rumeenia näidis 4 (ROU4)**

Välja antud Rumeenias ajavahemikul 1. detsembrist 1995 kuni aastani 2008

Kirjeldus: näidis on lamineeritud kaart. Roosa. Mõõtmed vastavad ISO 7810 standardile. Plastkaardil näidist hakati järkjärgult sisse viima alates 1. detsembrist 1995. Ajavahemikul 1. detsembrist 1995 kuni 31. oktoobrini 1996 anti välja nii ROU3 kui ka ROU4 näidisele vastavaid juhilube.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise ROU4 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| A1                       | A1                   |
| A                        | A                    |
| B1                       | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| C1                       | C1                   |
| C1E                      | C1E                  |

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise ROU4 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| D1                       | D1                   |
| D1E                      | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |
| Tb                       | —                    |
| Tr                       | —                    |
| Tv                       | —                    |

## Lisateave

Selle näidise kohased juhiloa kehtivad dokumendil märgitud kehtivusaja lõpuni (10 aastat).

Mitmekordne kaitse võltsimise eest: eripaber, mida ei saa järele teha (mitmekordne kivitrükitehnika, kopeerimisvastane reamuster, optiliselt muutuv element, prismatrükk, hõbetrükk); skaneeritud foto; hologramm foto läheduses; ultraviolettkiirguse käes nähtav kaitseelement (nähtav/nähtamatu luminofoor); mikrotähed (ROMANIA) foto servadel ning kasutatud microplex-tehnika juhiloa tagakülje sõiduki kujutisel.

**Rumeenia näidis 5 (ROU5)**

*Välja antud Rumeenias ajavahemikul aastast 2008 kuni 19. jaanuarini 2013*

Kirjeldus: ROU5 juhiloa näidis vastavalt direktiivis 2006/126/EÜ sätestatud nõuetele: polükarbonaatkaart vastavalt ISO 7810 ja ISO 7816-1 standardile; kaitsemeetmed võltsimise eest: spetsiaalsed hologrammid; nähtavad ja nähtamatud UV-trükkivärvid; infrapuna suhtes tundlikud ja fosforesceerivad pigmendid; kombatavad väljad; optiliste valgenditeta materjalid; tausta turvamustrid; optiliselt muutuvad elemendid; lasergraveerimine; turvataust fotoväljal.

Lisaomadused: läbipaistev aken, lainejooned.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise ROU5 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| AM                       | AM                   |
| A1                       | A1                   |
| A2                       | A2                   |
| A                        | A                    |
| B1                       | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| C1                       | C1                   |
| C1E                      | C1E                  |

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise ROU5 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| D1                       | D1                   |
| D1E                      | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |
| Tb                       | —                    |
| Tr                       | —                    |
| Tv                       | —                    |

## Lisateave

Selle näidise kohased juhiloa kehtivad dokumendil märgitud kehtivusaja lõpuni (10 aastat).

2008. aastal anti välja nii ROU4 kui ka ROU5 näidisele vastavaid juhilube.

**SLOVEENIAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Sloveenia näidis 1 (SLO1)**

*Välja antud Sloveenias alates 15. veebruarist 1992 kuni aastani 2006*

Kirjeldus: näidis on roosal paberil kuueleheküljeline voldik.

Näidis võib olla välja antud järgmistes keeltes: sloveeni; sloveeni ja itaalia (kakskeelne); sloveeni ja ungari (kakskeelne).

| Vastavustabel            |                      |          |
|--------------------------|----------------------|----------|
| Näidise SLO1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                        | A                    | 1        |
| B                        | B                    | 2        |
| C                        | B, C                 |          |
| D                        | B, C, D              |          |
| E                        | BE, CE               | 3        |
| (F)                      | —                    |          |
| (G)                      | —                    |          |
| H                        | A1 79 (< 50 km/h)    |          |



## Lisateave

1. A-kategooria suhtes võib kohaldada järgmisi piiranguid (kinnitatud märkuste osas).

„A – LE DO 50 km/h“, või „21800 A LE DO 50 km/h“, või „A 79 (< 50 km/h)“: piiratud õigusega juhtida üksnes A1 79 (< 50 km/h) mootorrattaid.

„A – DO 125 CCM“ või „20500 A <= 125 CCM“ või „A <= 125 CCM IN <= 11KW“ või „20800 A <= 125 CCM IN <= 11 KW“ või „72. (A1)“: annab õiguse juhtida üksnes A1-kategooria mootorrattaid;

„A <= 25 kW ALI <= 0,16 kW/kg“, või „20900 A <= 25 kW ALI <= 0,16 kW/kg“; või „A 209. (<= 25 kW ALI <= 0,16 kW/kg)“: annab õiguse juhtida A-kategooria mootorrattaid, mille võimsus on kuni 25 kW ning erivõimsuse ja massi suhe kuni 0,16 kW/kg;

„A – DO 350 CCM“ või „20700 A <= 350 CCM“: annab õiguse juhtida A-kategooria mootorrattaid alates 20. eluaastast (või hiljem).

2. Kui järgnev on kinnitatud märkuste osas:

„E – LE Z VOZILI B KATEGORIJE“ või „20600 E LE Z VOZILI B KATEGORIJE“ või „E 206. LE Z VOZILI B KAT.“: juhiloa omanikul on lisaks õigus juhtida BE-kategooria sõidukeid.

3. E-kategooria juhiloa omanikel on lisaks õigus juhtida DE-kategooria sõidukeid juhul, kui neil on eelnevalt omandatud D-kategooria.

### Sloveenia näidis 2 (SLO2)

Välja antud Sloveenias ajavahemikul 1. jaanuarist 2006 kuni 13. juulini 2009

Kirjeldus: näidis on termokiles roosal paberil.

Näidis võib olla välja antud järgmistes keeltes: sloveeni; sloveeni ja itaalia (kakskeelne), sloveeni ja ungari (kakskeelne).

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise SLO2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| A1                       | A1                   |
| A                        | A                    |
| —                        | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| —                        | C1                   |
| —                        | C1E                  |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| D1                       | D1                   |
| D1E                      | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise SLO2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| F                        | —                    |
| G                        | —                    |
| H                        | —                    |

### Sloveenia näidis 3 (SLO3)

Välja antud Sloveenias ajavahemikul 13. juulist 2009 kuni 18. jaanuarini 2013

Kirjeldus: polükarbonaatkaart vastavalt ISO/IEC 7810:2003 standardile; suurus 85,6 mm × 53,98 mm.

Näidis võib olla välja antud järgmistes keeltes: sloveeni; sloveeni ja itaalia (kakskeelne), sloveeni ja ungari (kakskeelne).

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise SLO3 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| AM                       | AM                   |
| A1                       | A1                   |
| A2                       | A2                   |
| A                        | A                    |
| B1                       | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| C1                       | C1                   |
| C1E                      | C1E                  |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| D1                       | D1                   |
| D1E                      | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |
| F                        | —                    |
| G                        | —                    |

## SLOVAKKIAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

## Slovakkia näidis 1 (SK1)

Välja antud Slovaki Vabariigis ajavahemikul 1. jaanuarist 1993 kuni 30. aprillini 2004

Kirjeldus: näidis on roosa plastkaart, kahel leheküljel.

Mõõtmed: 105 mm × 74 mm; näidis on termokiles paberil.

Turvaelemendid: juhiloa number ja põimikornament on ultravioletvalguses nähtavas fluorestseeravas trükis. Trükis juhiloa mõlema lehekülje taustal.

| Vastavustabel           |                                               |
|-------------------------|-----------------------------------------------|
| Näidise SK1 kategooriad | Vastavad kategooriad                          |
| A/50                    | AM                                            |
| —                       | A1                                            |
| —                       | A2                                            |
| A                       | AM, A1, A2 A                                  |
| —                       | B1                                            |
| B                       | AM, B1, B                                     |
| E (B + E)               | AM, B1, B, BE                                 |
| —                       | C1                                            |
| —                       | C1E                                           |
| C                       | AM, B1, B, C1, C                              |
| E (C + E)               | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE                 |
| —                       | D1                                            |
| —                       | D1E                                           |
| D                       | AM, B1, B, C1, C, D1, D                       |
| E (D + E)               | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE |
| (T)                     | —                                             |

## Lisateave

Kuni 1. jaanuarini 2004 oli tekst „skúšobná lehota“ (katseaeg) esitatud „Osobitné záznamy“ (lisaandmed) tabelis juhiloa tagumisel leheküljel. Kaheaastast katseaega arvestati alates väljaandmise kuupäevast. Seetõttu oli sellise juhiloa kehtivusaeg piiratud kahe aastaga, mis oli märgitud punktis 7. Pärast sellise juhiloa väljavahetamist ei märgitud vahetatud juhiloale enam kehtivusaega. Kõik kategooriad on eluaegse kehtivusega.

Ühtlustatud koodid:

Okuliare potrebné = 01

Ručné riadenie = kõnealune piirang oleneb juhiloa omaniku füüsilisest puudest ning võib olla seotud rohkem kui ühe ELi koodiga – see võib hõlmata ühe või mitu järgmist ELi koodi: 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 42, 43 ja 44.

**Slovakkia näidis 2 (SK2)***Välja antud Slovakkias alates 1. maist 2004*

Kirjeldus: näidis on roosa plastkaart ja vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisas sätestatud nõuetega.

Turvaelemendid:

- a) osaliselt juhiloa omaniku skaneeritud fotot kattev ümmargune läbipaistev difraktsiooniline optiliselt muutuv element asub esileheküljel läbipaistva kile ja polükarbonaatkilhi vahel;
- b) liiklusteemade elemendid, liiklusmärkide kujutised ja sõidukite piktogrammid esilehekülje polükarbonaatspinnal;
- c) reljeefne element „SLOVENSKÁ REPUBLIKA“ juhiloa omaniku näokujutise ülemisel vasakul ja kaardi ülejäänud osal;
- d) optiliselt muutuv ja korduva tekstiga „SLOVENSKO/SLOVAKIA“ turvariba (tagaküljel);
- e) dokumendi mõlemal küljel kasutatud kaks nähtavat pastellvärvi ja kahekordne vikerkaarstruktuur moodustavad kokku juhiloa roosana mõjuva värvuse;
- f) servas ligikaudu 15 mm laiune sinise värvusega riba, mis lühilaine UV-kiirguse mõjul on punane ja pikklaine UV-kiirguse mõjul sinine; ülemises vasakus nurgas ELi sinine lipp, tekst „VODIČSKÝ PREUKAZ SLOVENSKÁ REPUBLIKA“ esiküljel ning sõidukikujutised tagaküljel.

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise SK2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| AM                      | AM                   |
| A1                      | A1                   |
| A ≤ 25 kW               | A2                   |
| A                       | A                    |
| B1                      | B1                   |
| B                       | B                    |
| BE                      | BE                   |
| C1                      | C1                   |
| C1E                     | C1E                  |
| C                       | C                    |
| CE                      | CE                   |
| D1                      | D1                   |
| D1E                     | D1E                  |
| D                       | D                    |
| DE                      | DE                   |
| T                       | —                    |

**SOOMES VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Soome näidis 1 (FIN1)**

*Välja antud Soomes ajavahemikul 1. juulist 1972 kuni 30. septembrini 1990*

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kaheleheküljeline.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise FIN1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                        | AM                   |
| —                        | A1                   |
| —                        | A2                   |
| A                        | A                    |
| —                        | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| —                        | C1                   |
| —                        | C1E                  |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| —                        | D1                   |
| —                        | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |
| (KT)                     | A                    |
| (T)                      | —                    |

**Soome näidis 2 (FIN2)**

*Välja antud Soomes ajavahemikul 1. oktoobrist 1990 kuni 30. juunini 1996*

Kirjeldus: näidis on roosa plastkaardi kujul.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise FIN2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                        | AM                   |
| —                        | A1                   |
| —                        | A2                   |

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise FIN2 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| A                        | A                    |
| —                        | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| —                        | C1                   |
| —                        | C1E                  |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| —                        | D1                   |
| —                        | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |
| (T)                      | —                    |

**Soome näidis 3 (FIN3)**

Välja antud Soomes ajavahemikul 1. juulist 1996 kuni 31. detsembrini 1997

Kirjeldus: näidis on roosa plastkaardi kujul.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise FIN3 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                        | AM                   |
| A1                       | A1                   |
| —                        | A2                   |
| A                        | A                    |
| —                        | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| —                        | C1                   |
| —                        | C1E                  |

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise FIN3 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| D1                       | D1                   |
| D1E                      | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |
| (T)                      | —                    |

**Soome näidis 4 (FIN4)**

*Välja antud Soomes alates 1. jaanuarist 1998*

Kirjeldus: plastkaardist näidis on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisaga.

| Vastavustabel            |                      |          |
|--------------------------|----------------------|----------|
| Näidise FIN4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| M                        | AM                   | 1, 4     |
| A1                       | A1                   |          |
| —                        | A2                   |          |
| A                        | A                    | 3        |
| —                        | B1                   |          |
| B                        | B                    |          |
| BE                       | BE                   |          |
| C1                       | C1                   |          |
| C1E                      | C1E                  |          |
| C                        | C                    |          |
| CE                       | CE                   |          |
| D1                       | D1                   |          |
| D1E                      | D1E                  |          |
| D                        | D                    |          |

| Vastavustabel            |                      |          |
|--------------------------|----------------------|----------|
| Näidise FIN4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| DE                       | DE                   |          |
| (M)                      | —                    |          |
| (T)                      | —                    | 2        |

## Lisateave

1. Siseriiklik M-kategooria (kerged neljarattalised väikesõidukid, standardmopeedid, v.a väikese võimsusega mopeedid) kehtestati 1. jaanuaril 2000. Isikutel, kellel enne kõnealust kuupäeva täitis 15. eluaasta, on jätkuvalt õigus ilma juhiloata juhtida mopeede (v.a kerged neljarattalised väikesõidukid).
2. T-kategooria kehtestati isegi enne esimest näidist (FIN1). T-kategooria on traktorite (v.a teel liikuvad traktorid), motoriseeritud töömasinate ja mootorsaanide ning kõigi kõnealuste sõidukite pukseeritavate sõidukite jaoks. Kõigile teistele kategooriatele (v.a M-/AM-kategooria) on lisatud õigus juhtida T-kategooria sõidukeid. T-kategooria ei ole juhiloal märgitud, kui seal on märgitud muud kategooriad, mis hõlmavad T-kategooriat. T-kategooria võib olla eraldi märgitud ainult sel juhul, kui on tehtud eraldi T-kategooria eksam. Alates 19. jaanuarist 2013 kehtestatakse uus LT-kategooria teel liikuvate traktorite jaoks. LT-kategooria sõidukite juhtimisõigus on hõlmatud ka C1- ja C-kategooriaga.
3. Alates 19. jaanuarist 2013 vastab A-kategooria A2-kategooriale, kui vastav kaheaastane periood ei ole lõppenud, ning muul juhul A-kategooriale, kui juhiluba on antud enne kõnealust kuupäeva.
4. Alates 19. jaanuarist 2013 märgitakse juhiloale eraldi siseriiklike koodidega, kas AM-kategooria mopeedi käsitlemiseks ja kergete väikesõidukite sõidueksam on sooritatud.

**Soome näidis 5 (FIN5)**

*Välja antud Ahvenamaa territooriumil ajavahemikul 1. augustist 1973 kuni 31. maini 1992*

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kaheleheküljeline.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise FIN5 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                        | AM                   |
| —                        | A1                   |
| —                        | A2                   |
| A                        | A                    |
| —                        | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| —                        | C1                   |
| —                        | C1E                  |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| —                        | D1                   |
| —                        | D1E                  |



| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise FIN5 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |
| (KT)                     | A                    |
| (T)                      | —                    |

**Soome näidis 6 (FIN6)**

*Välja antud Ahvenamaa territooriumil ajavahemikul 1. juunist 1992 kuni 31. detsembrini 1997*

Kirjeldus: näidis on roosa plastkaardi kujul.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise FIN6 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                        | AM                   |
| A1                       | A1                   |
| —                        | A2                   |
| A                        | A                    |
| B1                       | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| C1                       | C1                   |
| C1E                      | C1E                  |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| D1                       | D1                   |
| D1E                      | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |
| (T)                      | —                    |

**Lisateave**

A1-kategooria kehtestati 1. juulil 1996.

B1-, C1-, C1E-, D1- ja D1E-kategooriad kehtestati 1. septembril 1996.

A1-, B1-, C1-, C1E-, D1- ja D1E-kategooria kehtestamisega ei muutunud juhiloa välimus.

**Soome näidis 7 (FIN7)**

Välja antud Ahvenamaa territooriumil alates 1. jaanuarist 1998

Kirjeldus: Plastkaardist näidis vastab direktiivi 91/439/EMÜ la lisas sätestatud tingimustele.

| Vastavustabel            |                      |          |
|--------------------------|----------------------|----------|
| Näidise FIN7 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| —                        | AM                   |          |
| A1                       | A1                   |          |
| —                        | A2                   | 5        |
| A                        | A                    | 3        |
| B1                       | B1                   | 4, 6     |
| B                        | B                    |          |
| BE                       | BE                   |          |
| C1                       | C1                   |          |
| C1E                      | C1E                  |          |
| C                        | C                    |          |
| CE                       | CE                   |          |
| D1                       | D1                   |          |
| D1E                      | D1E                  |          |
| D                        | D                    |          |
| DE                       | DE                   |          |
| M                        | AM                   | 1, 7     |
| (T)                      | —                    | 2        |

## Lisateave

1. Siseriiklik M-kategooria (neljarattalised kerged väikesõidukid, standardmopeedid, v.a väikese võimsusega mopeedid) kehtestati 1. juunil 2004.
2. T-kategooria on traktorite (v.a teel liikuvad traktorid), motoriseeritud töömasinate ja mootorsaanide ning kõigi kõnealuste sõidukite pukseeritavate sõidukite jaoks.
3. A-kategooria juhiloa on välja antud selliste mootorrataste jaoks, mille võimsus on kuni 25 kW ning erivõimsuse/massi suhe ei ületa 0,16 kW/kg, või mis tahes liiki mootorratta jaoks. Kui isikul on olnud kaks aastat selliste mootorrataste juhtimisõigus, mille võimsus on kuni 25 kW ning erivõimsuse/massi suhe ei ületa 0,16 kW/kg, on tal õigus juhtida mis tahes liiki mootorratast.
4. B1-kategooria ei ole märgitud juhiloa 2. leheküljel.
5. A2-kategooria kehtestatakse 19. jaanuarist 2013.
6. B1-kategooria jäetakse 19. jaanuaril 2013 välja.
7. M-kategooria asendatakse AM-kategooriaga 19. jaanuaril 2013.

## ROOTSIS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

## Rootsi näidis 1 (S1)

Välja antud Rootsis ajavahemikul 1. juunist 1999 kuni 30. novembrini 2007

Kirjeldus: selle näidise kohane juhiluba oli polükarbonaadist isikutunnistus ID-1.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise S1 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| —                      | AM                   |          |
| A1                     | A1                   | 1, 3, 4  |
| —                      | A2                   |          |
| A                      | A                    | 1, 3, 5  |
| —                      | B1                   |          |
| B                      | B                    | 2, 6     |
| BE                     | BE                   | 7        |
| —                      | C1                   |          |
| —                      | C1E                  |          |
| C                      | C                    |          |
| CE                     | CE                   |          |
| —                      | D1                   |          |
| —                      | D1E                  |          |
| D                      | D                    |          |
| DE                     | DE                   |          |

## Lisateave

- Juhiloa omanikel, kes said kerge mootorratta juhtimisõigusega piirduva õiguse juhtida A-kategooria sõidukit enne 1. juulit 1996, on õigus juhtida mootorsõidukit töömahuga alla 125 cm<sup>3</sup>, kusjuures mootori võimsusele (kW) ei ole seatud piiranguid. See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast tühistamist välja antud uue juhiloa omanikul on direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt õigus juhtida ainult A1-kategooria sõidukeid. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.
- Juhiloa omanikel, kes said B-kategooria juhiloa enne 1. juulit 1996, on õigus juhtida sõiduauto lubatud täismassiga üle 3,5 t tingimusel, et nimetatud sõiduk on registreeritud sõiduauto, mitte väikebussina. See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast tühistamist välja antud uue juhiloa omanikul on direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt õigus juhtida ainult B-kategooria sõidukeid. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.
- Juhiloa omanikel, kes said A1- või A-kategooria juhiloa enne 19. jaanuari 2013, on õigus juhtida neljarattalist mootorratast. See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast tühistamist välja antud uue juhiloa omanikul on direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt õigus juhtida ainult A1- või A-kategooria sõidukeid. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.

4. Juhiloa omanikel, kes said A1-kategooria juhiloa enne 19. jaanuari 2013, on õigus juhtida A1-kategooria mootorrattaid, mille võimsuse/massi suhe ületab 0,1 kW/kg (kood 79.05). See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast tühistamist välja antud uue juhiloa omanikul on direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt õigus juhtida ainult A1-kategooria sõidukeid. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.
5. Juhiloa omanikel, kes said A-kategooria juhiloa enne 19. jaanuari 2013, on õigus juhtida mootorrattaid, mille võimsus ületab 25 kW või mille võimsuse/massi suhe ületab 0,16 kW/kg, ainult siis, kui nad on olnud A-kategooria juhiloa omanikud vähemalt kaks viimast aastat või kui nad on pärast 21-aastaseks saamist sooritanud seda liiki mootorratta sõidueksami.
6. Juhiloa omanikel, kes said B-kategooria juhiloa enne 19. jaanuari 2013, on õigus juhtida mis tahes võimsusega kolmerattalisi mootorsõidukeid. See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast 19. jaanuari 2013 tühistamise järgselt välja antud B-kategooria juhiloa omanikul on õigus juhtida kolmrattaid, mille netovõimsus ei ületa 15 kW, üksnes Rootsi territooriumil ja tingimusel, et juhiloa omanik on 21-aastane või vanem. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.
7. Juhiloa omanikel, kes said BE-kategooria juhiloa enne 19. jaanuari 2013, on õigus juhtida sõidukeid, kui haagise lubatud täismass ületab 3,5 t (kood 79.06). See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast tühistamist välja antud uue juhiloa omanikul on direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt õigus juhtida ainult BE-kategooria sõidukeid. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.

### Rootsi näidis 2 (S2)

Välja antud Rootsis ajavahemikul 27. novembrist 2007 kuni 18. jaanuarini 2013

Kirjeldus: Juhiloa näidis on nagu polükarbonaadist isikutunnistus ID-1. Kaart on roosat värvi ning selle iseloomulik tunnus on läbipaistev aknake kaardi keskel allkirja all.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise S2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| AM                     | AM                   | 3        |
| A1                     | A1                   | 1, 4, 5  |
| —                      | A2                   |          |
| A                      | A                    | 1, 4, 6  |
| —                      | B1                   |          |
| B                      | B                    | 2, 7     |
| BE                     | BE                   | 8        |
| —                      | C1                   |          |
| —                      | C1E                  |          |
| C                      | C                    |          |

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise S2 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| CE                     | CE                   |          |
| —                      | D1                   |          |
| —                      | D1E                  |          |
| D                      | D                    |          |
| DE                     | DE                   |          |

## Lisateave

- Juhiloa omanikel, kes said kerge mootorratta juhtimisõigusega piirduva õiguse juhtida A-kategooria sõidukit enne 1. juulit 1996, on õigus juhtida mootorsõidukit töömahuga alla 125 cm<sup>3</sup>, kusjuures mootori võimsusele (kW) ei ole seatud piiranguid. See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast tühistamist välja antud uue juhiloa omanikul on direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt õigus juhtida ainult A1-kategooria sõidukeid. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.
- Juhiloa omanikel, kes said B-kategooria juhiloa enne 1. juulit 1996, on õigus juhtida sõiduauto lubatud täismassiga üle 3,5 t, tingimusel, et nimetatud sõiduk on registreeritud sõiduauto, mitte aga väikebussina. See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast tühistamist välja antud uue juhiloa omanikul on direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt õigus juhtida ainult B-kategooria sõidukeid. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.
- AM-kategooria kehtestati Rootsis siseriikliku kategooriana 1. oktoobril 2009.
- Juhiloa omanikel, kes said A1- või A-kategooria juhiloa enne 19. jaanuari 2013, on õigus juhtida neljarattalist mootorratast. See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast tühistamist välja antud uue juhiloa omanikul on direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt õigus juhtida ainult A1- või A-kategooria sõidukeid. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.
- Juhiloa omanikel, kes said A1-kategooria juhiloa enne 19. jaanuari 2013, on õigus juhtida A1-kategooria mootorrattaid, mille võimsuse/massi suhe ületab 0,1 kW/kg (alates 31. detsembrist 2013 uus kood 79.05). See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast tühistamist välja antud uue juhiloa omanikul on direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt õigus juhtida ainult A1-kategooria sõidukeid. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.
- Juhiloa omanikel, kes said A-kategooria juhiloa enne 19. jaanuari 2013, on õigus juhtida mootorrattaid, mille võimsus ületab 25 kW või mille võimsuse/massi suhe ületab 0,16 kW/kg, ainult siis, kui nad on olnud A-kategooria juhiloa omanikud vähemalt kaks viimast aastat või kui nad on pärast 21-aastaseks saamist sooritanud seda liiki mootorratta sõidueksami.
- Juhiloa omanikel, kes said B-kategooria juhiloa enne 19. jaanuari 2013, on õigus juhtida mis tahes võimsusega kolmerattalisi mootorsõidukeid. See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast 19. jaanuari 2013 tühistamise järgselt välja antud B-kategooria juhiloa omanikul on õigus juhtida kolmrattaid, mille netovõimsus ei ületa 15 kW, üksnes Rootsi territooriumil ja tingimusel, et juhiloa omanik on 21-aastane või vanem. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.
- Juhiloa omanikel, kes said BE-kategooria juhiloa enne 19. jaanuari 2013, on õigus juhtida sõidukeid, mille haagise lubatud täismass ületab 3,5 t (alates 31. detsembrist 2013 uus kood 79.06). See õigus jääb kehtima kuni juhiloa kehtimisaja lõpuni. Pärast tühistamist välja antud uue juhiloa omanikul on direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt õigus juhtida ainult BE-kategooria sõidukeid. Juhiloa uuendamine või väljaandmine muudel juhtudel kui pärast tühistamist ei mõjuta varasemaid juhtimisõigusi.

## ÜHENDKUNINGRIIGIS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

## Ühendkuningriigi näidis 1 (UK1)

Välja antud Suurbritannias 1976. aasta jaanuarist 1986. aasta jaanuarini

Kirjeldus: näidis on roheline pikliku formaadiga voldik.

| Vastavustabel                           |                                                 |          |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------|----------|
| Näidise UK1 (Suurbritannia) kategooriad | Vastavad kategooriad                            | Märkused |
| A                                       | B, BE, C1, C1E 79 ( $\leq 8,25$ t)              | 1        |
| B                                       | B 78, BE 78, C1 78, C1E 78, 79 ( $\leq 8,25$ t) | 2        |
| C                                       | B1 79 ( $\leq 425$ kg)                          |          |
| D                                       | A                                               |          |
| (E, F, G, H, J, K, L, M, N)             | —                                               |          |

## Lisateave

1. A-kategooria juhiloa omanikul on õigus juhtida D1- ja D1E-kategooria sõidukit tingimusel, et sellega ei osutata tasulist teenust (st ei ole lubatud sõiduki juhtimine elukutselise juhina ega sõitjatelt ei otsese ega kaudse tasu võtmine), ja C1E-sõidukit tingimusel, et haagise ja veduki kogukaal ei ületa 8,25 tonni.
2. Järgitakse sama põhimõtet kui A-kategooria puhul, kuid seda rakendatakse ainult kõigi automaatkäiguvahetusega sõidukite suhtes.

## Ühendkuningriigi näidis 2 (UK2)

Välja antud Suurbritannias ajavahemikul 1986. aasta jaanuarist 1990. aasta juunini

Kirjeldus: näidis on roosa voldik. Tegelikult juhiloaks loetakse selle näidise puhul ainult ühte osa voldikust, ülejäänud moodustab dokumendi lisa.

| Vastavustabel                           |                            |          |
|-----------------------------------------|----------------------------|----------|
| Näidise UK2 (Suurbritannia) kategooriad | Vastavad kategooriad       | Märkused |
| A                                       | B, BE, C1, C1E             | 1        |
| B                                       | B 78, BE 78, C1 78, C1E 78 | 2        |
| C                                       | A79 ( $\geq 550$ kg) B1 79 | 3        |
| D                                       | A                          |          |
| E                                       | AM, A1                     | 4        |
| (E, F, G, H, J, K, L, M, N)             | —                          |          |

## Lisateave

1. A-kategooria juhiloa omanikul on õigus juhtida D1- ja D1E-kategooria sõidukit tingimusel, et sellega ei osutata tasulist teenust (st ei ole lubatud sõiduki juhtimine elukutselise juhina ega sõitjatelt ei otsese ega kaudse tasu võtmine), ja C1E-sõidukit tingimusel, et haagise ja veduki kogukaal ei ületa 8,25 tonni.
2. Järgitakse sama põhimõtet kui A-kategooria puhul, kuid seda rakendatakse ainult kõigi automaatkäiguvahetusega sõidukite suhtes.

3. Piiratud A-kategooria kolmratta-tüüpi sõidukite või B1-kategooria neliratta-tüüpi sõidukitega, mõlemal juhul lubatud täismass  $\geq 550$  kg.
4. Piiratud A1-kategooria sõidukitega, mille silindrite töömaht on  $\leq 50$  cm<sup>3</sup> ja maksimaalne valmistajakiirus  $\leq 50$  km/h.

### Ühendkuningriigi näidis 3 (UK3)

Välja antud Suurbritannias ajavahemikul 1990. aasta juunist 1996. aasta detsembrini

Kirjeldus: näidis on roosa ja roheline voldik. Tegelikult juhiloaks loetakse selle näidise puhul ainult ühte osa voldikust, ülejäänu moodustab dokumendi lisa.

| Vastavustabel                           |                           |          |
|-----------------------------------------|---------------------------|----------|
| Näidise UK3 (Suurbritannia) kategooriad | Vastavad kategooriad      | Märkused |
| A                                       | A                         |          |
| B1                                      | A 79 ( $\geq 550$ kg), B1 | 1        |
| B                                       | B, C1E                    | 2        |
| BE                                      | BE                        |          |
| C1                                      | C1                        |          |
| C1E                                     | C1E                       |          |
| C                                       | C                         |          |
| CE                                      | CE                        |          |
| D1                                      | D1                        |          |
| D1E                                     | D1E                       |          |
| D                                       | D                         |          |
| DE                                      | DE                        |          |
| P                                       | AM, A1                    | 3        |
| B1 (invasõidukid)                       | —                         | 4        |
| F, G, H, K, L                           |                           |          |

#### Lisateave

1. Piiratud A-kategooria kolmratta-tüüpi sõidukite või B1-kategooria neliratta-tüüpi sõidukitega, mõlemal juhul lubatud täismass  $\geq 550$  kg.
2. A-kategooria juhiloa omanikul on õigus juhtida D1- ja D1E-kategooria sõidukit tingimusel, et sellega ei osutata tasulist teenust (st ei ole lubatud sõiduki juhtimine elukutselise juhina ega sõitjatelt ei otsese ega kaudse tasu võtmine), ja C1E-sõidukit tingimusel, et haagise ja veduki kogukaal ei ületa 8,25 tonni.
3. Piiratud A1-kategooria sõidukitega, mille silindrite töömaht on  $\leq 50$  cm<sup>3</sup> ja maksimaalne valmistajakiirus  $\leq 50$  km/h.
4. Puudega inimeste jaoks konstrueeritud ja valmistatud sõidukite (mass  $\leq 254$  kg) siseriiklik kategooria.

**Ühendkuningriigi näidis 4 (UK4)**

*Välja antud Suurbritannias ajavahemikul 1997. aasta jaanuarist 2000. aasta märtsini*

Kirjeldus: näidis on roosa ja roheline voldik. Tegelikult juhiloaks loetakse selle näidise puhul ainult ühte osa voldikust, ülejäänud moodustab dokumendi lisa.

| Vastavustabel                           |                           |          |
|-----------------------------------------|---------------------------|----------|
| Näidise UK4 (Suurbritannia) kategooriad | Vastavad kategooriad      | Märkused |
| A1                                      | A1                        |          |
| A                                       | A                         |          |
| B1                                      | A 79 ( $\geq 550$ kg), B1 | 1        |
| B                                       | B                         |          |
| BE                                      | BE                        |          |
| C1                                      | C1                        |          |
| C1E                                     | C1E                       |          |
| C                                       | C                         |          |
| CE                                      | CE                        |          |
| D1                                      | D1                        |          |
| D1E                                     | D1E                       |          |
| D                                       | D                         |          |
| DE                                      | DE                        |          |
| P                                       | AM, A1                    | 2        |
| B1 (invasõidukid)<br>F, G, H, K, P      |                           | 3        |

## Lisateave

1. Piiratud A-kategooria kolmratta-tüüpi sõidukite või B1-kategooria neliratta-tüüpi sõidukitega, mõlemal juhul lubatud täismass  $\geq 550$  kg.
2. Piiratud A1-kategooria sõidukitega, mille silindrite töömaht on  $\leq 50$  cm<sup>3</sup> ja maksimaalne valmistajakiirus  $\leq 50$  km/h.
3. Välja antud üksnes sellistele isikutele, kellel on kõnealune juhtimisõigus olnud enne 12. novembrit 1999.

Näidiste 4 ja 5 väljaandmise ajavahemik kattub.



**Ühendkuningriigi näidis 5 (UK5)**

*Välja antud Suurbritannias alates 1998. aasta juulist ja enne 19. jaanuari 2013*

Kirjeldus: plastkaardist näidis on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisaga.

Eraldi dokumendina antakse välja dokumendi lisa, millele märgitakse juhiloa omaniku poolt toimepandud liikluseeskirjade rikkumised. Seoses uue näidise järkjärgulise kasutuselevõttuga kattub selle näidise väljaandmise aeg näidise UK4 väljaandmise ajaga.

| Vastavustabel                           |                           |          |
|-----------------------------------------|---------------------------|----------|
| Näidise UK5 (Suurbritannia) kategooriad | Vastavad kategooriad      | Märkused |
| A1                                      | A1                        |          |
| A                                       | A                         |          |
| B1                                      | A 79 ( $\geq 550$ kg), B1 | 1        |
| B                                       | B                         |          |
| BE                                      | BE                        |          |
| C1                                      | C1                        |          |
| C1E                                     | C1E                       |          |
| C                                       | C                         |          |
| CE                                      | CE                        |          |
| D1                                      | D1                        |          |
| D1E                                     | D1E                       |          |
| D                                       | D                         |          |
| DE                                      | DE                        |          |
| P                                       | AM, A1                    | 2        |
| B1 (invasõidukid)<br>F, G, H, K, P      |                           | 3        |

## Lisateave

1. Piiratud A-kategooria kolmratta-tüüpi sõidukite või B1-kategooria neliratta-tüüpi sõidukitega (mõlemal juhul lubatud täismass  $\geq 550$  kg).
2. Piiratud A1-kategooria sõidukitega, mille silindrite töömaht on  $\leq 50$  cm<sup>3</sup> ja maksimaalne valmistajakiirus  $\leq 50$  km/h.
3. Välja antud üksnes sellistele isikutele, kellel on kõnealune juhtimisõigus olnud enne 12. novembrit 1999.

**Ühendkuningriigi näidis 6 (UK6)**

Välja antud Põhja-Iirimaa alates 1. aprillist 1999 ja enne 19. jaanuari 2013

Kirjeldus: plastkaardist näidis vastab direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisas sätestatud tingimustele.

Eraldi dokumendina antakse välja dokumendi lisa, millele märgitakse juhiloa omaniku poolt toimepandud liikluseeskirjade rikkumised.

| Vastavustabel                           |                           |          |
|-----------------------------------------|---------------------------|----------|
| Näidise UK6 (Põhja-Iirimaa) kategooriad | Vastavad kategooriad      | Märkused |
| A1                                      | A1                        |          |
| A                                       | A                         |          |
| B1                                      | A 79 ( $\geq 550$ kg), B1 | 1        |
| B                                       | B                         |          |
| BE                                      | BE                        |          |
| C1                                      | C1                        |          |
| C1E                                     | C1E                       |          |
| C                                       | C                         |          |
| CE                                      | CE                        |          |
| D1                                      | D1                        |          |
| D1E                                     | D1E                       |          |
| D                                       | D                         |          |
| DE                                      | DE                        |          |
| P                                       | AM, A1                    | 2        |
| B1 (invasõidukid)                       | —                         |          |
| F, G, H, K                              | —                         |          |

## Lisateave

1. Piiratud A-kategooria kolmratta-tüüpi sõidukite või B1-kategooria neliratta-tüüpi sõidukitega (mõlemal juhul lubatud täismass  $\geq 550$  kg).
2. Piiratud A1-kategooria sõidukitega, mille silindrite töömaht on  $\leq 50$  cm<sup>3</sup> ja maksimaalne valmistajakiirus  $\leq 50$  km/h.

**Ühendkuningriigi näidis 7 (UK7)**

Välja antud Gibraltaril ajavahemikul 2. detsembrist 1990 kuni 15. jaanuarini 1997

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kuuel leheküljel ning on vastavuses nõukogu direktiivi 80/1263/EMÜ <sup>(1)</sup> I lisaga.

| Vastavustabel                       |                                                                        |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Näidise UK7 (Gibraltar) kategooriad | Vastavad kategooriad                                                   |
| A                                   | A, B1 79 ( $\leq 400$ kg) üksnes kolmrattad                            |
| B                                   | B, B1 (üksnes nelirattad)                                              |
| BE                                  | BE                                                                     |
| C                                   | C, C1                                                                  |
| CE                                  | CE C1E                                                                 |
| C1                                  | BE, C, C1E, CE, ja D-kategooria juhilubade D1E- ja DE- lubade omanikud |
| D                                   | D, D1                                                                  |
| DE                                  | DE                                                                     |
| F, G, H, I, J, K                    | —                                                                      |

**Ühendkuningriigi näidis 8 (UK8)**

Välja antud Gibraltaril ajavahemikul 16. jaanuarist 1997 kuni 24. augustini 2006

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kuuel leheküljel ning on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ I lisaga.

| Vastavustabel                       |                      |
|-------------------------------------|----------------------|
| Näidise UK8 (Gibraltar) kategooriad | Vastavad kategooriad |
| A1                                  | A1                   |
| A                                   | A                    |
| B1                                  | B1                   |
| B                                   | B                    |
| BE                                  | BE                   |
| C1                                  | C1                   |
| C1E                                 | C1E                  |
| C                                   | C                    |

<sup>(1)</sup> Nõukogu 4. detsembri 1980. aasta esimene direktiiv 80/1263/EMÜ ühenduse juhiloa kasutuselevõtu kohta (EÜT L 375, 31.12.1980, lk 1).

| Vastavustabel                       |                      |
|-------------------------------------|----------------------|
| Näidise UK8 (Gibraltar) kategooriad | Vastavad kategooriad |
| CE                                  | CE                   |
| D1                                  | D1                   |
| D1E                                 | D1E                  |
| D                                   | D                    |
| DE                                  | DE                   |
| F, G, H, I, J, K                    | —                    |

### Ühendkuningriigi näidis 9 (UK9)

*Välja antud Gibraltaril alates 15. augustist 2006*

Kirjeldus: näidis on roosal paberil ja kuuel leheküljel ning on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ I lisaga. Sama nagu näidis UK8, aga esikaas muudetud uute liikmesriikide ühinemise kajastamiseks.

| Vastavustabel                       |                      |
|-------------------------------------|----------------------|
| Näidise UK9 (Gibraltar) kategooriad | Vastavad kategooriad |
| A1                                  | A1                   |
| A                                   | A                    |
| B1                                  | B1                   |
| B                                   | B                    |
| BE                                  | BE                   |
| C1                                  | C1                   |
| C1E                                 | C1E                  |
| C                                   | C                    |
| CE                                  | CE                   |
| D1                                  | D1                   |
| D1E                                 | D1E                  |
| D                                   | D                    |
| DE                                  | DE                   |
| F, G, H, I, J, K                    | —                    |

**ISLANDIL VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED****Islandi näidis 1 (ÍS1)**

*Välja antud Islandil ajavahemikul 12. aprillist 1960 kuni aastani 1981*

Kirjeldus: näidis on lamineeritud rohelisel paberil ja kaheleheküljeline.

| Vastavustabel           |                           |          |
|-------------------------|---------------------------|----------|
| Näidise ÍS1 kategooriad | Vastavad kategooriad      | Märkused |
| A                       | A, B1 79 ( $\leq 400$ kg) |          |
| B                       | B, BE, C1, C1E, D1, D1E   |          |
| C                       |                           | 1        |
| D                       | C, CE                     |          |
| E                       | D, DE                     |          |

## Lisateave

1. Nimetatud juhiloaga antav õigus juhtida C-kategooria sõidukit tähendab ainult õigust juhtida elukutselise juhina B- ja/ või E-kategooria sõidukit ega kehti direktiivi 91/439/EMÜ tähenduses.

**Islandi näidis 2 (ÍS2)**

*Välja antud Islandil ajavahemikul aastast 1981 kuni 1. märtsini 1988*

Kirjeldus: näidis on lamineeritud roosal paberil ja kahel leheküljel.

| Vastavustabel           |                           |          |
|-------------------------|---------------------------|----------|
| Näidise ÍS2 kategooriad | Vastavad kategooriad      | Märkused |
| A                       | A, B1 79 ( $\leq 400$ kg) |          |
| B                       | B, BE, C1, C1E, D1, D1E   |          |
| C                       |                           | 1        |
| D                       | C, CE                     |          |
| E                       | D, DE                     |          |

## Lisateave

1. Nimetatud juhiloaga antav õigus juhtida C-kategooria sõidukit tähendab ainult õigust juhtida elukutselise juhina B- ja/ või E-kategooria sõidukit ega kehti direktiivi 91/439/EMÜ tähenduses.

**Islandi näidis 3 (ÍS3)**

*Välja antud Islandil ajavahemikul 1. märtsist 1988 kuni 31. maini 1993*

Kirjeldus: näidis on lamineeritud roosal paberil ja kahel leheküljel.

| Vastavustabel           |                           |          |
|-------------------------|---------------------------|----------|
| Näidise ÍS3 kategooriad | Vastavad kategooriad      | Märkused |
| A                       | A, B1 79 ( $\leq 400$ kg) |          |
| B                       | B, BE, C1, C1E            |          |
| C                       |                           | 1        |
| D                       | C, CE                     |          |
| E                       | D, DE                     |          |

## Lisateave

1. Nimetatud juhiloaga antav õigus juhtida C-kategooria sõidukit tähendab ainult õigust juhtida elukutselise juhina B- ja/ või E-kategooria sõidukit ega kehti direktiivi 91/439/EMÜ tähenduses.

**Islandi näidis 4 (ÍS4)**

*Välja antud Islandil ajavahemikul 1. juunist 1993 kuni 14. augustini 1997*

Kirjeldus: näidis on lamineeritud roosal paberil ja kahel leheküljel.

| Vastavustabel           |                      |          |
|-------------------------|----------------------|----------|
| Näidise ÍS4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                       | A                    |          |
| B                       | B, BE                |          |
| C                       |                      | 1        |
| D                       | C, CE                |          |
| E                       | D, DE                |          |

## Lisateave

1. Nimetatud juhiloaga antav õigus juhtida C-kategooria sõidukit tähendab ainult õigust juhtida elukutselise juhina B- ja/ või E-kategooria sõidukit ega kehti direktiivi 91/439/EMÜ tähenduses.

**Islandi näidis 5 (ÍS5)**

*Välja antud Islandil alates 15. augustist 1997*

Kirjeldus: plastkaardist näidis on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisaga.

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise ÍS5 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| A                       | A                    |
| B                       | B                    |

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise ÍS5 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| BE                      | BE                   |
| C                       | C                    |
| CE                      | CE                   |
| D                       | D                    |
| DE                      | DE                   |

## LIECHTENSTEINIS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

**Liechtensteini näidis 1 (FL1)***Välja antud Liechtensteinis ajavahemikul 1978–1993*

Kirjeldus: näidis on sinisel paberil, suurus A5.

| Vastavustabel           |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| Näidise FL1 kategooriad | Vastavad kategooriad          |
| —                       | AM                            |
| A1                      | A1                            |
| —                       | A2                            |
| A                       | A                             |
| B1                      | B (elukutselistele juhtidele) |
| B                       | B                             |
| BE                      | BE                            |
| —                       | C1                            |
| —                       | C1E                           |
| C                       | C                             |
| CE                      | CE                            |
| D1                      | D1                            |
| D1E                     | D1E                           |
| D                       | D                             |
| DE                      | DE                            |
| F, G                    | —                             |

**Liechtensteini näidis 2 (FL2)**

Välja antud Liechtensteinis ajavahemikul 1993. aastast kuni 2003. aasta aprillini

Kirjeldus: näidis on sinisel paberil, suurus A-5.

| Vastavustabel            |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Näidise FL2 kategooriad  | Vastavad kategooriad |
| —                        | AM                   |
| A1                       | A1                   |
| —                        | A2                   |
| A                        | A                    |
| A2 – 79 ( $\leq 400$ kg) | B1                   |
| B                        | B                    |
| BE                       | BE                   |
| —                        | C1                   |
| —                        | C1E                  |
| C                        | C                    |
| CE                       | CE                   |
| D1                       | D1                   |
| D1E                      | D1E                  |
| D                        | D                    |
| DE                       | DE                   |
| F, G                     | —                    |

**Liechtensteini näidis 3 (FL3)**

Välja antud Liechtensteinis alates 2003. aasta aprillist

Kirjeldus: krediitkaardi formaat, ELi näidis.

| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise FL3 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| —                       | AM                   |
| A1                      | A1                   |
| —                       | A2                   |
| A                       | A                    |
| B1                      | B1                   |



| Vastavustabel           |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Näidise FL3 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| B                       | B                    |
| BE                      | BE                   |
| C1                      | C1                   |
| C1E                     | C1E                  |
| C                       | C                    |
| CE                      | CE                   |
| D1                      | D1                   |
| D1E                     | D1E                  |
| D                       | D                    |
| DE                      | DE                   |
| F, G, M                 | —                    |

#### NORRAS VÄLJA ANTUD JUHILUBADE NÄIDISED

Üldine märkus kõikide näidiste kohta: kõikidel Norra juhilubadel on kirjakeeltes „bokmål“ või „nynorsk“ valmistatud tekst. Mõlemal kirjakeelel on võrdne staatus. Sõnad „førerkort“ ja „Norge“ näitavad, et tekst on kirjakeeles „bokmål“; sõnad „førarkort“ ja „Noreg“ aga näitavad, et tekst on kirjakeeles „nynorsk“.

#### Norra näidis 1 (N1)

*Välja antud Norras ajavahemikul 23. aprillist 1967 kuni 31. märtsini 1979*

Kirjeldus: tumeroheline kaas, näidis on volditud A7 suuruseks ja on kuuel leheküljel. Esikaanele on trükitud sõna „Førerkort“ või „Førarkort“.

| Vastavustabel          |                      |
|------------------------|----------------------|
| Näidise N1 kategooriad | Vastavad kategooriad |
| Klass 1                | AM, A1, B, BE        |
| Klass 2                | AM, A1, B, BE        |
| Klass 3                | AM, A                |
| Klass 4                | —                    |

#### Lisateave

Kõnealuse näidise kohane juhiluba kehtib kuni selle omaniku 100. sünnipäevani, tingimusel et juhiloa algne kehtivusaeg oli kümme aastat ja see oli kehtiv 2. aprillil 1982. Riiklikud ametiasutused soovivad käesoleva näidise kohase juhiloa omanikel vahetada see näidise N4 kohase juhiloa vastu enne välismaal sõiduki juhtimist või kanda lisaks kaasas kinnitatud tõlget või rahvusvahelist juhiluba kooskõlas maanteeliiklust käsitleva 1968. aasta Viini konventsiooniga.

**Norra näidis 2 (N2)**

Välja antud Norras 1. aprillist 1979 kuni 1. märtsini 1989

Kirjeldus: näidis on erkroosal paberil läbipaistvas plastümbrises ja kahel leheküljel. Pärast 1985. aasta juulit välja antud juhilubadel on juhiloa omanikule esimese juhiloa („Første førerkort“) väljaandmise kuupäev.

| Vastavustabel                                  |                      |          |
|------------------------------------------------|----------------------|----------|
| Näidise N2 kategooriad                         | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                                              | AM, A                |          |
| A + „Klasse A gjelder bare lett motorsykkkel“  | AM, A1               | 1        |
| B                                              | B                    | 2        |
| BE                                             | BE                   | 3        |
| C                                              | C                    |          |
| CE                                             | CE                   |          |
| D                                              | D                    |          |
| DE                                             | DE                   |          |
| A + „Klasse A gjelder bare belte-motorsykkkel“ | —                    |          |
| T                                              | —                    |          |

## Lisateave

1. Piirangut käsitleva tekstiga templijäljend on juhiloa tagaküljel.
2. Juhtimisõigust käsitleva tekstiga templijäljend juhiloa tagaküljel muutus kehtetuks alates 1. jaanuarist 2002.
3. Enne 1. aprilli 1979 välja antud Klasse 1 ja Klasse 2 juhilubade omanikel, kes hiljem on juhiloa välja vahetanud näidise N2 kohase BE-kategooria juhiloa vastu, on lisaks õigus juhtida AM- ja A1-kategooria sõidukeid.

**Norra näidis 3 (N3)**

Välja antud Norras ajavahemikul 1. märtsist 1989 kuni 31. detsembrini 1997

Kirjeldus: näidis on erkroosal ja hallil paberil läbipaistvas plastümbrises ja kahel leheküljel.

| Vastavustabel                                 |                      |          |
|-----------------------------------------------|----------------------|----------|
| Näidise N3 kategooriad                        | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                                             | AM, A                |          |
| A + „Klasse A gjelder bare lett motorsykkkel“ | AM, A1               | 1        |
| A1                                            | AM, A1               | 2        |
| B                                             | B                    | 3        |
| BE                                            | BE                   | 4        |

| Vastavustabel                               |                      |          |
|---------------------------------------------|----------------------|----------|
| Näidise N3 kategooriad                      | Vastavad kategooriad | Märkused |
| B1                                          | B1                   |          |
| C                                           | C                    |          |
| CE                                          | CE                   |          |
| C1                                          | C1                   | 5        |
| C1E                                         | C1E                  | 5        |
| D                                           | D                    |          |
| DE                                          | DE                   |          |
| D1                                          | D1                   | 6        |
| D1E                                         | D1E                  | 6        |
| D2                                          | D1                   |          |
| D2E                                         | D1E                  |          |
| A + „Klasse A gjelder bare beltemotorsykel“ | —                    |          |
| S                                           | —                    |          |
| T                                           | —                    |          |

## Lisateave

- Piirangut käsitleva tekstiga templijäljend on juhiloa tagaküljel.
- A1-kategooria kehtestati 1. jaanuaril 1997.
- Juhtimisõigust käsitleva tekstiga templijäljend juhiloa tagaküljel muutus kehtetuks alates 1. jaanuarist 2002.
- Enne 1. aprilli 1979 välja antud Klasse 1 ja Klasse 2 juhilubade omanikel, kes hiljem on juhiloa välja vahetanud näidise N2 ja/või näidise N3 kohase BE-kategooria juhiloa vastu, on lisaks õigus juhtida A1-kategooria sõidukeid.
- C1- ja C1E-kategooriad võeti kasutusele 1. jaanuaril 1997.
1. jaanuaril 1997 kehtestatud D1- ja D1E-kategooriatega asendati 1989. aastal kehtestatud D2- ja D2E-kategooriad.

**Norra näidis 4 (N4)**

Välja antud Norras alates 1. jaanuarist 1998

Kirjeldus: plastkaardist näidis on vastavuses direktiivi 91/439/EMÜ Ia lisaga.

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise N4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| A                      | AM, A2, A            |          |
| A1                     | AM, A1               |          |
| B                      | B                    |          |

| Vastavustabel          |                      |          |
|------------------------|----------------------|----------|
| Näidise N4 kategooriad | Vastavad kategooriad | Märkused |
| BE                     | BE                   |          |
| B1                     | B1                   |          |
| C                      | C                    |          |
| CE                     | CE                   |          |
| C1                     | C1                   |          |
| C1E                    | C1E                  |          |
| D                      | D                    |          |
| DE                     | DE                   |          |
| D1                     | D1                   |          |
| D1E                    | D1E                  |          |
| M                      | AM                   | 1        |
| S, T                   | —                    |          |

## Lisateave

1. Siseriikliku kategooriaga M on hõlmatud kõik direktiivi 2006/126/EÜ artikli 4 lõikes 2 määratletud mopeedid. Juhtimisõigus võib olla piiratud kahe- ja kolme-/neljarattaliste mopeedidega, mille tühimag ei ületa 150 kg, st M 145 või M 146. Juhtimisõigus võib muul juhul olla piiratud üksnes mis tahes kolme-/neljarattalise mopeediga, st M 147.







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



**Euroopa Liidu Väljaannete Talitus**  
2985 Luxembourg  
LUKSEMBURG

**ET**