KOMISJONI OTSUS (EL) 2016/287,

15. oktoober 2014,

riigiabi SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) kohta, mida Saksamaa andis ettevõtjatele Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanair Ltd.

(teatavaks tehtud numbri C(2014) 7369 all)

(Ainult saksakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

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

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

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ([1]) ja võttes neid märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) Komisjon sai 27. augustil 2008 kaebuse Saksamaa Lennuettevõtjate Liidult (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V., edaspidi „BDF"), kes teatas väidetavast ebaseaduslikust riigiabi andmisest ettevõtjatele Flugplatz Altenburg-Nobitz-GmbH ja Ryanair Ltd. (edaspidi „Ryanair"). Kaebus registreeriti numbri CP 227/2008 all.

(2) 9. augustil 2010 edastas komisjon kaebuse Saksamaale ja palus teavet. Saksamaa esitas soovitud teabe 30. septembri 2010. aasta kirjaga.

(3) 8. aprillil 2011 palus komisjon teavet Air Berlinilt ja Ryanairilt. Air Berlin edastas palutud teabe 10. mail 2011 ja Ryanair 20. juunil 2011. Nimetatud märkuste ja nende lisade tõlgitud versioon edastati Saksamaale 11. augusti 2011. aasta kirjaga. 28. septembril 2011 teatas Saksamaa komisjonile, et tal ei ole selles etapis kavas märkusi esitada.

(4) 26. jaanuari 2012. aasta kirjaga teatas komisjon Saksamaale oma otsusest algatada ettevõtjale Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH antud investeeringu- ja tegevustoetuste, lennuettevõtjatele kohaldatud vähendatud lennujaamatasude ja Ryanairiga sõlmitud turundusteenuste lepingute suhtes menetlus vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping") ([2]) artikli 108 lõikele 2 (edaspidi „algatamisotsus").

(5) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([3]). Komisjon palus huvitatud isikutel esitada väidetava abi või meetme kohta oma märkused.

(6) 21. veebruaril 2012 palus komisjon Saksamaalt lisateavet. Saksamaa edastas oma märkused algatamisotsuse kohta ja oma vastused komisjoni teabenõudele 24. veebruaril, 30. märtsil ja 2. aprillil 2012.

([1]) ELT C 149, 25.5.2012, lk 5.

([2]) Alates 1. detsembrist 2009 on EÜ asutamislepingu artiklitest 87 ja 88 saanud vastavalt ELi toimimise lepingu artiklid 107 ja 108. Need sätted on sisult identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid ELi toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral vastavalt viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. ELi toimimise lepinguga tehti teatavaid muudatusi ka terminites, näiteks „ühendus" asendati terminiga „liit" ja „ühisturg" terminiga „siseturg". Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt ELi toimimise lepingu termineid.

([3]) Vt joonealune märkus 1.

(7) 13. aprillil 2012 sai komisjon märkused kahelt huvitatud isikult, nimelt Ryanairilt ja ettevõtjalt Airport Marketing Services ([4]) (edaspidi „AMS").

(8) Kuna mõni vastus komisjoni 21. veebruari 2012. aasta teabenõudele oli puudu, palus ta 20. aprillil 2012 Saksamaalt lisateavet. Saksamaa vastas 11. mail 2012.

(9) 25. juunil 2012 sai komisjon veel märkusi huvitatud isikutelt (Ryanair, Ryanairi tütarettevõtja AMS ja Ryanairi huvides tegutsev nõustamisettevõte). Komisjon edastas need märkused Saksamaale 22. augusti 2012. aasta kirjaga. Saksamaa palus dokumentide tõlget ja edastas seejärel 4. detsembril 2012 oma märkused.

(10) 29. novembri 2012. aasta kirjaga palus komisjon Saksamaalt lisateavet. Saksamaa vastas 17. jaanuaril 2013.

(11) 10. aprillil 2013 saatis Ryanair järgmised märkused, ([5]) mis edastati Saksamaale 3. mail 2013.

(12) 14. novembril 2013 palus komisjon Saksamaalt lisateavet. Saksamaa vastas 14. jaanuaril 2014. Kuna Saksamaa ametiasutused ei andnud täielikku vastust, saatis komisjon 19. märtsil 2014 Saksamaale meeldetuletuskirja. Saksamaa vastas 22. aprillil 2014.

(13) 20. detsembril 2013 saatis Ryanair järgmised märkused, mis edastati Saksamaale 8. jaanuaril 2014. Saksamaa vastas Ryanairi märkustele 27. jaanuaril 2014.

(14) 17. ja 31. jaanuaril 2014 saatis Ryanair uued märkused, mis edastati Saksamaale 7. märtsil 2014. 7. aprillil 2014 teatas Saksamaa, et tal ei ole Ryanairi arvamuse kohta rohkem märkusi.

(15) 25. veebruari 2014. aasta kirjaga teavitas komisjon Saksamaad 2014. aasta lennundussuuniste ([6]) vastuvõtmisest 20. veebruaril 2014 ning asjaolust, et neid suuniseid kohaldatakse siinsele juhtumile alates nende *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise hetkest. Lisaks andis komisjon Saksamaale võimaluse esitada suuniste ja nende kohaldamise kohta märkusi 20 päeva jooksul pärast nende avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

(16) 24. veebruari 2014. aasta kirjaga teavitas komisjon ka kolmandaid isikuid 2014. aasta lennundussuuniste vastuvõtmisest 20. veebruaril 2014 ning asjaolust, et neid suuniseid kohaldatakse siinsele juhtumile alates nende *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise hetkest. Lisaks andis komisjon asjaomastele kolmandatele isikutele võimaluse esitada suuniste ja nende kohaldamise kohta märkusi 20 päeva jooksul pärast nende avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

(17) 4. aprillil 2014 avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 2014. aasta lennundussuunised. Nendega asendati 1994. aasta lennundussuunised ([7]) ning 2005. aasta lennundussuunised ([8]).

(18) 15. aprillil 2014 ilmus *Euroopa Liidu Teatajas* teatis, milles kutsuti liikmesriike ja huvitatud isikuid üles esitama ühe kuu jooksul alates nimetatud 2014. aasta lennundussuuniste avaldamiskuupäevast märkusi 2014. aasta lennundussuuniste kohaldamise kohta käesolevas juhtumis ([9]).

(19) 29. aprillil 2014 saatis komisjon Saksamaale teabenõude, millele viimane vastas 7. mail 2014.

([4]) Airport Marketing Services Limited on 100 % Ryanairi tütarettevõtja. Tema põhitegevus seisneb reklaamipindade müügis Ryanairi veebisaidil.

([5]) Ryanair edastas ühised märkused mitme lennundusjuhtumi, sealhulgas ka siinkäsitletava riigiabi juhtumi kohta.

([6]) Komisjoni teatis. Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).

([7]) EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamine lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).

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

([9]) ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.

(20) 6. mail 2014 edastas Deutsche Lufthansa AG seoses uute suuniste vastuvõtmisega märkused siinse riigiabijuhtumi kohta. Kõnealuste märkuste mittekonfidentsiaalne versioon edastati Saksamaale 8. mail 2014. Saksamaa esitas oma märkused selle dokumendi kohta 15. mail 2014.

(21) 7. mail 2014 saatis kaebuse esitaja seoses uute suuniste vastuvõtmisega märkused käesoleva riigiabijuhtumi kohta. Mittekonfidentsiaalne versioon edastati Saksamaale 21. mail 2014. Saksamaa vastas 28. mail 2014.

(22) 10. septembril 2014 palus komisjon Saksamaalt ja Ryanairilt lisateavet. Saksamaa ja Ryanair vastasid 16. septembril 2014.

(23) 12. septembril 2014 edastasid Ryanair ja tema nimel tegutsev nõustamisettevõte märkused käesoleva riigiabi juhtumi kohta. Saksamaa sai nende märkuste mittekonfidentsiaalse versiooni 19. septembril 2014. Saksamaa esitas selle dokumendi kohta märkused 6. oktoobril 2014.

2. **UURIMISMENETLUSE TAUST**

2.1. LENNUJAAMA ESIMENE ÜMBERKUJUNDAMINE ODAVLENNUTEENUSTE PAKKUMISEKS

(24) Riigiettevõte Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ([10]) on alates 1992. aastast Leipzigi Altenburgi lennujaama (endise nimetusega Flughafen-Altenburg-Nobitz, edaspidi „AOC") omanik ja käitaja Saksamaal Tüüringi liidumaa lõunaosas. AOC on endine Vene sõjalennuväli, millest loobuti 1990. aastate alguses. Seejärel läks vastutus AOC lennuvälja käitamise ja sealse ehitustegevuse eest üle ettevõtjale Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Ühingulepingu kohaselt on äriühingu eesmärk majanduslikult vajaliku taristu täiustamine Ida-Tüüringi ja Lääne-Saksimaa majandusjõu tugevdamiseks.

(25) AOC-le kõige lähemal asuvad lennujaamad on

a) Leipzigi/Halle lennujaam, ligikaudu 85 km ehk 1 tunni ja 10 minuti pikkuse autosõidu kaugusel AOCst;

b) Dresdeni lennujaam, ligikaudu 113 km ehk 1 tunni ja 16 minuti pikkuse autosõidu kaugusel AOCst;

c) Erfurti lennujaam, ligikaudu 140 km ehk 1 tunni ja 37 minuti pikkuse autosõidu kaugusel AOCst;

d) Hof-Plaueni lennujaam, ligikaudu 122 km ehk 1 tunni ja 37 minuti pikkuse autosõidu kaugusel AOCst.

(26) Alates tsiviillennujaamana tegutsema hakkamisest on AOC lennujaamas teenindatud alla 150 000 reisija aastas. Tabelis 1 on esitatud ülevaade AOC reisijate arvust alates 2000. aastast.

Tabel 1 ([1])

AOC reisijate arv aastatel 2000–2013 ([2])

Aasta	Reisijate koguarv ([3])	Regulaarlennureisijad ([4])
2000	27 876	—
2001	27 345	—
2002	26 811	—
2003	71 006	51 289

([10]) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH osanikud on praegu Altenburger Landi maakond (60 %), Nobitzi vald (5 %), THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Kõik osanikud on avaliku sektori asutused või kuuluvad täielikult riigile. Äriühingule endale kuulub 32 % tema osadest. Allikas: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH 2012. aasta finantsaruanne. See on viimane aruanne, mille Saksamaa komisjoni käsutusse andis.

Aasta	Reisijate koguarv ([3])	Regulaarlennureisijad ([4])
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	—
2013	5 000	—

([1]) *Allikas:* Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH finantsaruanded ja Saksamaa andmed.
([2]) *Allikas:* Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH finantsaruanded.
([3]) Saksamaa andmetel 17. detsembrist 2004 kuni 11. jaanuarini 2005 Ryanairi lende ei toimunud. 2006. aastal katkestati kogu lennutegevus ehitustööde tõttu kaheks nädalaks.
([4]) Komisjon on seisukohal, et ajavahemikus 2003–2011 tuleb regulaarlendude reisijad paigutada Ryanairi lendude alla.

(27) Eurowings pakkus 2000. aastal üheksat lendu. Air Berlin käitas 2001. aastal 62 lendu, 2002. aastal 57 lendu ja lõpetas seejärel AOC lennujaamas tegevuse.

(28) 3. märtsil 2003 sõlmisid AOC käitaja Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH ja Ryanair lennujaamateenuste kohta kümneaastase lepingu.

(29) Tippaastatel (2008–2010) pakkus Ryanair kuni nelja sihtlennujaama väljalennuga AOCst. Algul pakkus ta igapäevaseid lende Londonisse ja alates 2007. aastast ka lende Barcelona/Girona lennujaama. 2009. aastal tegi äriühing lende ka Edinburghi ja lõi 2010. aastal ühenduse Alicantega. Alates 1. maist 2003 oli Ryanair ainuke äriühing, kes pakkus regulaarlennuliine AOCsse ja AOCst.

(30) 31. märtsil 2011 lõpetas Ryanair oma lennutegevuse AOCs. Sellest ajast alates ei ole ka ükski teine lennuettevõtja AOCst väljuvaid regulaarlende käitanud, nagu kinnitatakse ka AOC veebisaidil.

2.2. LENNUJAAMA TEINE ÜMBERKUJUNDAMINE ÜLDLENDUDE PAKKUMISEKS

(31) Nõustamisfirma KE-Consult GbR ([11]) 2010. aasta soovituste kohaselt (edaspidi „KE-Consulti uuring") alustas lennujaam üldlennundustegevuse arendamist, asetades põhirõhu ärilendudele ja kasutades ära kasvava Chemnitz-Zwickau majanduspiirkonna lähedust. Lennujaam lõpetas odavlennundustegevuse ja lisaks sai sellest lennu- ja julgestuspersonali koolituskeskus.

([11]) Uuring Leipzig-Altenburgi lennujaama ja sellega piirneva tööstuspiirkonna kohta, KE-Consult, Kurte & Esser GbR, september 2010.

(32) Nimetatud ümberkujundamise kõige olulisemad põhjused on järgmised ([12]).

a) Lennujaama suur sõltuvus riiklikest, eelkõige Tüüringi liidumaa ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH osanike eraldatud toetustest. Äriühingu juhatuse 2011. aasta aruandes märgitakse, et alates 1992. aastast investeeriti lennujaama ligikaudu 21 miljonit eurot, millest Tüüringi liidumaa andis 17 miljonit eurot ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH osanikud ligikaudu 4 miljonit eurot. Sellele vaatamata tekkis nii 2009. kui ka 2010. majandusaastal ligikaudu 270 000 euro suurune rahastamisvajak ([13]). Osanike sissemaksete puudumine ohustas sellel ajahetkel lennujaama likviidsust. See seadis ohtu ettevõtja tuleviku.

b) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ühingulepingu kohaselt on odavlennundusega tegelemise eesmärk piirkonna majandusareng. Sellele vaatamata oli lennujaama kasutatud kapitali tasuvus negatiivne. AOC positiivne eelarvemõju omavalitsustele ja rahastavatele avaliku sektori asutustele on väiksem kui lennujaamale makstud toetused ([14]).

c) Muutused osanike struktuuris: Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) loobus 31. detsembril 2010 oma osalusest, mille eesostuõigus oli Altenburgi linnal.

d) 2009. aastal vahetus Tüüringi liidumaal valitsus ja uus valitsus osutus lennujaamale edasiste toetuste eraldamisel tagasihoidlikumaks. Eelkõige lükkas uus valitsus tagasi oma eelkäija tehtud otsused turundustoetuste eraldamiseks lennujaamale aastatel 2009–2012. Kuna avaliku sektori osanikud keeldusid edasiste turundustoetuste maksmisest Ryanairile, käitati talvehooajal 2010/2011 piirkondlike ettevõtjate rahalisel toel ainult ühte liini Londonisse ja tagasi. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH osanikud ja juhatus keeldusid seejärel tasumast 420 000 eurot, mida Ryanair nõudis 2011. aasta suvise lennuplaani eest turundustasuna. Ryanair otsustas seejärel viia oma piirkondliku sõlmjaama üle Magdeburg-Cochstedti ja lõpetada oma tegevuse AOCs 2011. aasta märtsis.

(33) Lennujaama juhtkond võttis vaatluse alla mõningad võimalused lennujaama tegevuse ümberkujundamiseks. Kõige otstarbekam võimalus oli pakkuda uusi marsruute ja tšarterlende 2012. aastal ilma turundustoetusteta. Sel eesmärgil alustati 2011. aastal Rheinjetiga läbirääkimisi Barcelonasse tehtavate lendude üle. Pärast Ryanairi 26. juuli 2011. aasta otsust lennata Leipzigist/Hallest muutus AOC jaoks turuolukord ja selliste uute marsruutide mõte heideti kõrvale.

(34) Seetõttu otsustati 2011. aastal alustada tegevust lennujaama tegevuse ümberkujundamiseks järgmiselt:

a) ärireisijate transporditeenuste arendamine, sest need peaksid leebemate julgestusnõuete tõttu olema kasumlikumad;

b) lennundusest huvitatud ettevõtjate asumine kohapeale;

c) uute ettevõtjate asumine kohapeale;

d) päikeseelektrisüsteemide ehitamine (2012. aastal ehitati üks päikeseelektrisüsteem), parklate ja rajatiste rendileandmine, ürituste korraldamine.

(35) Juhatuse sõnul peaksid need meetmed kulude märgatava vähenemise tulemusena võimaldama rahastada ettevõtet keskmise tähtaja jooksul omakapitali toel, sest aastas on võimalik kokku hoida kuni 520 000 eurot. Lõpuks vähendatakse sel viisil puudujääki lennujaama rahastamises. Lennujaam jääb alles ja hakkab toetama piirkonna majandusarengut.

([12]) Allikas: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegevusaruanne, „Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH arengukava", 9. september 2011.
([13]) „Rahastamisvajak".
([14]) Seda tõendatakse KE-Consulti uuringus.

3. UURITUD MEETMED JA NENDE TAUST

3.1. ÜLEVAADE FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH SAADUD AVALIKU SEKTORI TOETUSTEST

(36) Aastatel 1992–2010 investeeriti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbHsse ligikaudu 21 miljonit eurot, sellest Tüüringi liidumaa andis umbes 17 miljonit eurot ja äriühingu avaliku sektori osanikud ligikaudu 4 miljonit eurot ([15]).

(37) Ajavahemikul 2000–2011 sai Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH kahte liiki avaliku sektori toetusi: oma osanike sissemakseid ja muude avaliku sektori organisatsioonide, eelkõige Tüüringi liidumaa toetusi ([16]). Saksamaa väitel, mida tõendavad Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH finantsaruanded, rahastas Tüüringi liidumaa eelkõige taristuinvesteeringuid, samal ajal kui osanikud aitasid rahastada tegevuskahjumit. Tabel 2 sisaldab loetelu lennujaama saadud avaliku sektori toetustest, mida eraldati järgmisteks põhieesmärkideks:

a) investeeringute, eelkõige taristuinvesteeringute rahastamine;

b) põhitegevuse rahastamine (kahjumi katmine);

c) turundusmeetmete rahastamine erinevate Ryanairiga sõlmitud lepingute kaudu;

d) avalik-õigusliku tegevuse rahastamine.

Tabel 2 ([1])

Ülevaade Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH saadud avaliku sektori toetustest

(tuhandetes eurodes)

Majandusaasta	Osanike sissemaksed	Muud avaliku sektori toetused ([2])	Kokku
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373

([15]) Allikas: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegevusaruanne, „Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH arengukava", 9. september 2011.
([16]) Lennujaama käitaja ühinguleping piirab iga osaniku iga-aastast kapitali sissemakset tema osa viiekordse summaga (paragrahvi 24 lõige 3).

(tuhandetes eurodes)

Majandusaasta	Osanike sissemaksed	Muud avaliku sektori toetused (2)	Kokku
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
Kokku	**9 079**	**7 847**	**16 926**

(1) *Allikas:* Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH aastaaruanded järgmistel lehekülgedel:
2000. aasta: lk 28 ja 6. lisa, lk 20.
2001. aasta: lk 28 ja 6. lisa, lk 23.
2002. aasta: lk 28 ja 6. lisa, lk 21.
2003. aasta: lk 7 ja 6. lisa, lk 21.
2004. aasta: 3. lisa, lk 5, ja 6. lisa, lk 19.
2005. aasta: VI lisa, leht 13, ja III lisa, leht 19.
2006. aasta: VI lisa, leht 12, ja III lisa, lehed 15–16.
2007. aasta: VI lisa, leht 13, ja III lisa, lehed 15–16.
2008. aasta: VI lisa, leht 12, ja III lisa, lehed 15–16.
2009. aasta: VI lisa, 15. lehekülg ja III lisa, 14. lehekülg.
2010. aasta: VI lisa, lk 15, ja III lisa, lk 14.
2011. aasta: VI lisa, lk 13, ja III lisa, lk 14.

(2) Need toetused eraldas ülekaalukalt Tüüringi liidumaa, kuigi neid võivad olla andnud ka muud avaliku sektori asutused.

3.2. TARISTUINVESTEERINGUTE RAHASTAMINE AASTATEL 2000–2011

(38) Saksamaa selgitas, et aastatel 2000–2011 tegi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH taristuinvesteeringuid kokku summas 6 474 035 eurot. Tabelis 3 on toodud nende üksikasjalik jaotus. Investeeringute alla kuuluvad stardi- ja maandumisraja pikendamine aastatel 2003/2004 kokku 687 882 euro eest ja uue terminali ehitamine 2009. aastal 1 003 571 euro eest (terminal avati alles 2010. aastal) ([17]).

Tabel 3 (1)

Ülevaade AOC taristuinvesteeringutest aastatel 2000–2011 ja nende rahastamisest

(eurodes)

Aasta	Taristumeede	Avaliku sektori toetused	Omavahendid (2)	Investeeringu kogusumma
2000	Ilmastikuseadmed – keskprotsessori, lisavarustuse jm soetamine	13 914	9 276	23 190
	Peilingaatori RT 1000C tehniline vastuvõtmine	3 590	2 393	5 983
	Veevarustus (liitumine, ümberehitus) (2)	10 205	6 803	17 008
2001	Stardi- ja maandumisraja ning ruleerimisala osade korrastamine	72 652	8 072	80 724
	Õhuskäiviti soetamine	34 495	42 949	77 443

([17]) www.nachrichten.lvz-online.de: „Altenburgist algavatel regulaarlendudel on lõpp – Ryanair tõmbub täielikult tagasi".

(eurodes)

Aasta	Taristumeede	Avaliku sektori toetused	Omavahendid ([2])	Investeeringu kogusumma
2002	Lennujaama territooriumi tarastamine (jäätkeenus)	26 144	17 429	43 573
	Planeerimiskulud – PIg. 22. raja lõpu ja 22. läve paigaldamine	46 183	5 131	51 314
2003	22. raja lõpu paigaldamine, stardi- ja maandumisraja korrastamine (1. väljamakse 2003. aastal, 2. väljamakse 2004. aastal)	314 550	187 882	687 882
2004	22. raja lõpu paigaldamine, stardi- ja maandumisraja korrastusmeetmed (2. väljamakse 2004. aastal)	185 450		
2006	Lennuvälja valgusmajakas, tarkvara soetamine, 5 raadioalarmi vastuvõtja soetamine, päästevärava paigaldamine, terminali juurdeehitus, 27 biomeetrilise transponderi ostmine, ilmajaama kaablipikendus	28 787	12 337	41 124
	Tuletõrjeauto soetamine (1. osasumma 2006. aastal)	193 526	82 940	276 466
2007	Tuletõrjeauto soetamine (2. osasumma 2007. aastal)	387 052	165 879	552 931
	Sahkauto soetamine	230 040	153 360	383 400
2008	Videovalvevõrk	11 430	4 899	16 329
	Niiduk	5 514	3 676	9 190
	Kinnistute omandamine	56 144	24 062	80 206
	Stardi- ja maandumisraja korrastamine – laiendamine ohutuse eesmärgil	1 816 538	778 516	2 595 054 ([3])
2009	Terminali ümberehitus/uue terminali ehitus	702 500	50 672	753 172 ([4])
	Märgistustööd perroonil	4 429	1 898	6 327
	Stardi- ja maandumisraja remont enne läve 04	336 853	0	336 853
2010	Terminali ümberehitus/uue terminali ehitus	0	250 399	250 399 ([4])
	Märgistustööd perroonil	0	0	0
	Stardi- ja maandumisraja remont enne läve 04	0	144 366	144 366

(eurodes)

Aasta	Taristumeede	Avaliku sektori toetused	Omavahendid (2)	Investeeringu kogusumma
2012	Raja haardeteguri mõõtur (lennuohutus)	28 770	12 330	41 100
	KOKKU	**4 508 766**	**1 965 269**	**6 474 034**

(1) *Allikas:* Saksamaa.
(2) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH omavahendid-
(3) Seda summat praegu uuritakse ja see vaidlustatakse pädevas riigisiseses halduskohtus; siin võib seega tulla muudatusi.
(4) Summa sõltuvalt muudatustest – vt joonealune märkus 3.

(39) Nagu punktis 3.4.2 veel üksikasjalikult kirjeldatakse, kuulusid stardi- ja maandumisraja pikendamine ning teenindusalade eraldamine rendiautofirmadele Ryanairiga sõlmitud teenuselepingu kohaselt AOC kohustuste hulka. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH asjaomaste aastate finantsaruannetest nähtub, et stardi- ja maandumisrada pikendati ([18]).

(40) Oma 23. juuni 2000. aasta koosolekul arutas Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH juhatus seoses lennujaama arendamisega ilma üksikasju täpsustamata kümneaastast investeerimisprogrammi, mille investeeringusumma kokku oli ligikaudu 20 miljonit eurot.

3.3. FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH TEGEVUSKAHJUMI RAHASTAMINE AASTATEL 2000–2011

(41) Aastatel 2000–2011 kandis Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH AOC käitamisel aastakahjumit, mis on esitatud tabelis 4.

Tabel 4 (1)

Ülevaade Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH iga-aastasest kahjumist ja selle rahastamisest

(tuhandetes eurodes)

Majandusaasta	Tegevustulemus ilma avaliku sektori toetuste ja avalike ülesannete kuludeta (2)	Investeeringud (3)	Allahindlus	Netofinantstulemus (4)	Netotulemus
2000	– 244	204	1 509	– 19	+ 34
2001	– 591	77	1 469	– 24	–31
2002	– 214	61	1 393	0	+ 51
2003	– 1 161	509	620	+ 2	–64
2004	– 1 192	428	612	– 1	0
2005	– 671	92	445	– 12	– 272
2006	– 496	2 613	531	– 26	– 253

([18]) Eelkõige selgitatakse 2004. aasta finantsaruandes, et ruleerimisalal pikendati stardi- ja maandumislõike ning see võimaldab käitada lennukit B 737–800. AOC ja Ryanairi vahelise lepingu kohaselt kasutas Ryanair AOCs lennukeid B 737–300 või muid B 737 variante.

(tuhandetes eurodes)

Majandusaasta	Tegevustulemus ilma avaliku sektori toetuste ja avalike ülesannete kuludeta ([2])	Investeeringud ([3])	Allahindlus	Netofinantstulemus ([4])	Netotulemus
2007	– 719	1 071	533	– 1	– 301
2008	– 511	664	645	– 2	– 460
2009	– 906	2 354	821	+ 7	– 562
2010	– 1 150	1 296	965	– 2	– 567
2011	– 424	8	907	– 13	– 437

([1]) *Allikas:* Saksamaa ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH aastaaruanded.
([2]) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH aastaaruannete andmete kohaselt arvutatakse tegevustulemus põhitegevusest saadud tuluna, millest on maha arvatud tabelis 2 esitatud avaliku sektori toetuste summa ning millest arvatakse veel maha otsesed tegevuskulud (töötajad + materjal + muud kulud).
([3]) Tabelis 4 nimetatud investeerimissummad pärinevad Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH aastaaruannetest ja need erinevad investeerimissummadest, mille Saksamaa asutused edastasid tabelis 3.
([4]) Netofinantstulemus tuleneb finantstulude ja -kulude vahest. Saksamaa väitel ei olnud Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-l asjaomasel ajavahemikul pangalaene; finantskulud olid enamasti seotud intressidega, mida maksti minevikus saadud, aga veel kasutamata toetuste eest.

(42) Saksamaa esitas tabelis 5 antud andmed osanike iga-aastaste sissemaksete kohta, mis olid ette nähtud Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegevuskahjumi katmiseks ([19]). Need kapitali sissemaksed moodustavad kokku 8,9 miljonit eurot.

Tabel 5

Käitamise eesmärgil tehtud osanike sissemaksed

(eurodes)

2000	200 000–300 000 […]*
2001	200 000–300 000 […]*
2002	200 000–300 000 […]*
2003	300 000–400 000 […]*
2004	475 000–575 000 […]*
2005	700 000–800 000 […]*
2006	925 000–1 025 000 […]*
2007	1 250 000–1 350 000 […]*

([19]) Saksamaa esitatud, tabelis 5 toodud andmed erinevad Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH aastaaruannetes edastatud andmetest, mis on näha tabelis 2.

(eurodes)

2008	1 125 000–1 225 000 […]*
2009	1 125 000–1 225 000 […]*
2010	1 325 000–1 425 000 […]*
2011	425 000–525 000 […]*
Kokku	**8 897 000**

[…]* Kuulub ametisaladuse alla.

(43) Alates siinkäsitletava ajavahemiku algusest nähtub Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH finantsaruannetest, et lennujaama rahaline olukord sõltub väga suurel määral osanike sissemaksetest. 2002. aasta finantsaruandes selgitatakse, et ettevõtja olemasolu on osanike rahaliste panusteta ohus ja vaja on osanike edasisi sissemakseid. Ka mitu muud finantsaruannet (aastatel 2003 ja 2004) sisaldavad väidet, et ettevõtjal on võimalik ellu jääda ainult osanike kapitali sissemaksete alusel ([20]). 2003. aasta finantsaruande aastaprognoosis nähakse juba ette, et järgmisel finantsperioodil on vajalikud osanike kapitali sissemaksed. 2006. aastal suudeti ähvardav maksejõuetus ära hoida ainult osanike sissemaksetega, nagu tõendab 2006. majandusaasta aruanne.

(44) Saksamaa selgitab, et avalike ülesannete kulud olid seotud lennundusjulgestuspersonali kuludega, tarakontrolli, halduse, lennule registreerimise, koolituse ja pilootidega ja seda rahastati nii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH enda kapitalist kui ka Tüüringi liidumaa poolt. Seda kajastatakse tabelites 6 ja 7.

Tabel 6

Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH avalike ülesannete täitmise kulude rahastamine ([1])

(eurodes)

Aasta	Avalike ülesannete täitmise kulud kokku	Omakapital	Tüüringi liidumaa rahalised vahendid
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398

([20]) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH aastaaruanne 31. detsembri 2002. aasta seisuga, 2002. aasta tegevusaruanne, lk 4.

(eurodes)

Aasta	Avalike ülesannete täitmise kulud kokku	Omakapital	Tüüringi liidumaa rahalised vahendid
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
KOKKU	**6 497 257**	**4 086 615**	**2 410 642**

(1) *Allikas:* Saksamaa. Saksamaa märgib, et avalike ülesannete täitmise kulud ületavad tabelis 6 nimetatud summasid, kuid ei edasta lisaandmeid täpse summa kohta.

Tabel 7 (1)

Tüüringi liidumaa rahaliste vahendite jaotus avalike ülesannete täitmise kulude liigi alusel

(eurodes)

Aasta	Lennundusjulgestus	Lennujaamakontrolli teenused	Tüüringi liidumaa rahalised vahendid kokku
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
KOKKU	**1 640 642**	**770 000**	**2 410 642**

(1) *Allikas:* Saksamaa.

3.4. LENNUJAAMATASUD JA MAKSED RYANAIRILE LENNUJAAMATEENUSTE JA TURUNDUSE KOHTA SÕLMITUD LEPINGUTE RAAMES

3.4.1. **AOC lennujaamatasude eeskiri**

(45) Tabelis 8 antakse ülevaade lennujaamatasude standardeeskirjade kõige olulisematest sätetest, mida kohaldati aastatel 2002–2010 AOCs ([21]).

Tabel 8

Ajavahemikul 2002–2010 AOCs kehtinud lennujaamatasude eeskiri ([1])

Hinnad ilma käibemaksuta	Maandumistasud õhusõidukitele üle 6 001 kg 1 000 kg kohta	Reisijatasud reisija kohta
Lennujaamatasude eeskiri alates 1. jaanuarist 2002	7,78 eurot	2,67 eurot
Lennujaamatasude eeskiri alates 18. septembrist 2006	7,45 eurot	3,00 eurot

([1]) *Allikas:* Saksamaa.

(46) 2011. aasta jaanuaris kehtestati uus lennujaamatasude eeskiri tabelites 9 ja 10 loetletud oluliste sätetega.

Tabel 9

Alates 2011. aastast õhusõidukitele kehtiv lennujaamatasude eeskiri ([1])

Lennujaamatasude eeskiri alates 2011. aasta jaanuarist (hinnad ilma käibemaksuta)	Maa peal viibimise aeg kuni 30 min	Maa peal viibimise aeg üle 30 min
Planeeritud liinidega reisilennud ([2])	0 eurot	7,45 eurot
Reisilennud ilma planeeritud liinideta (regulaarlennud) ja kaubaveolennud	7,45 eurot	

([1]) *Allikas:* Saksamaa.
([2]) Planeeritud liinide kohta kasutatav eestikeelne termin on „regulaarlennud”.

Tabel 10

Alates 2011. aastast reisijatele kehtiv lennujaamatasude eeskiri ([1])

Lennujaamatasude eeskiri alates 2011. aasta jaanuarist (hinnad ilma käibemaksuta)	Reisijate arv alla 50 000	Reisijate arv vahemikus 50 000–100 000
Tasu reisija kohta	6,00 eurot	4,20 eurot

([1]) *Allikas:* Saksamaa.

([21]) Tabelites 8 ja 9 esitatud hinnad kehtivad õhusõidukite kohta, mis on kantud erilisse, soodusnimekirjaks nimetatavasse loetelusse. Selles nimekirjas on keskkonda saastavate heidetega seotud tehniliste tunnuste alusel loetletud erinevad õhusõidukitüübid. Nimekirja lisatakse parima keskkonnatoimega õhusõidukid ja uued õhusõidukid ilmuvad sinna automaatselt.

3.4.2. **Ryanairi 3. märtsi 2003. aasta leping lennujaamateenuste kohta**

(47) 3. märtsil 2003 sõlmisid Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (lepingus nimetatud „AOC") ja Ryanair („Ryanair Limited") lennujaamateenuste kohta kümneaastase lepingu. Leping jõustus igapäevaste regulaarlendude alustamisel Londoni Stanstedi lennujaama, mis pidid algama 1. mail 2003.

(48) Selle lepingu kohaselt tasub Ryanair AOC-le järgmisi makseid:

a) tasu reisilennuteenuste osutamise eest vastavalt teenuse osutamise päeval kehtivale AOC tasude eeskirjale;

b) reisijajulgestustasusid ja riiklikke tasusid sisaldav summa („Saksa maks") asjaomase lennu hetkel kehtiva määra alusel; esialgne tasu on „neli eurot ja viiskümmend üks senti (4,08 eurot)" ([22]). Lepingus on kindlaks määratud ka mõlema poole kavatsus teha jõupingutusi Saksa maksu vähendamiseks, kui reisijate arv lennujaamas kasvab. Ryanair on igal juhul kohustatud esialgse tasu miinimumtasuna sisse nõudma.

(49) Saksamaa väidab, et Ryanair maksis teenuste osutamise eest tasusid vastavalt asjaomasel ajal kehtinud AOC tasude standardeeskirjale. See tähendas kindlasummalist maandumistasu […]* lennuki kohta ja reisijatasu […]* reisija kohta (ilma käibemaksuta) ([23]) (2009. aasta juunis makstud tasud).

(50) Nimetatud 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste lepingus on ette nähtud, et AOC võtab vastutasuks järgmised kohustused:

a) teatud tehnilistele tunnustele vastava stardi- ja maandumisraja kasutada andmine 31. detsembrini 2003 ning selle täiendamine ja pikendamine 31. maiks 2004;

b) terminali- ja taristuteenuste osutamine ([…]*) ning müügi, turunduse ja suhtekorraldusega seotud teenused (lennujaamateenuste lepingu A lisas).

c) käitlemis- ja sellega seotud teenuste osutamine (lennujaamateenuste lepingu B lisas loetletud teenused);

d) kohalike tavahindadega bussiühenduse tagamine nii AOC ja Leipzigi pearaudteejaama kui ka AOC ja Dresdeni pearaudteejaama vahel;

e) broneerimissüsteemi käitamine (see teenus on kindlaks määratud lennujaamateenuste lepingu B lisa liites);

(51) Lisaks Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH kohustusele anda kasutada stardi- ja maandumisrada on lepingu A lisas ette nähtud veel mitu teenust, mida AOC peab osutama:

a) terminali- ja taristuteenused: […]*, muude „Ryanairi otstarbekohaste vajaduste ajutine rahuldamine, mille eesmärk on tagada, et Ryanairil oleks võimalik kinni pidada oma plaanilisest 25 minutilisest saabumise ja väljumise vahelisest ajast",

b) müügi, turunduse ja suhtekorraldusega seotud teenused: […]*.

(52) Ryanairi makstavad tasud, millele viidatakse põhjenduses 48, sisaldavad mitmesuguseid teenuseid, mis on 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu B lisas loetletud pealkirja all „Maapealse käitluse teenuste osutaja osutatavad käitlemis- ja sellega seotud teenused", nt ([24]) lennupagasi (mitte kaubaveoste) peale- ja mahalaadimine; […]* tellimisel tualettide kasutamine ja veega varustamine; […]* jäätõrjevahendite kohaletoomine ja kasutamine Ryanairi nõudel, kusjuures jäätõrjevedeliku eest arvestatakse […]* liitri kohta, reisijate lennule registreerimine, pardale minek ja pardalt tulek ning reisidokumentide kontroll.

([22]) Komisjon juhib tähelepanu sõnade ja numbritega esitatud arvu erinevusele.
([23]) Saksamaa esitas Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH Ryanairile edastatud arve 2009. aasta juuni kohta. Komisjoni edasistele palvetele vaatamata ei edastanud Saksamaa lisaandmeid täpsete tasude kohta, mida Ryanair terve ajavahemiku 2003–2011 jooksul reisija ja lennuki kohta maksis.
([24]) See on vaid teatud teenuste loetelu. B lisa sisaldab teenuste täielikku loetelu.

(53) Vastavalt 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu B lisa liitele pealkirjaga „Broneerimissüsteem" peab käitlemisteenuste osutaja seadma reisijate jaoks sisse teenindusleti ja seda töös hoidma, tagama broneerimistöötajate nõutava väljaõppetaseme, kandma kõik arvutite tarkvara ning telefoni, faksi, lennutranspordi IT- ja sidevahendite (SITA) kulud ning kõik seadmete hoolduskulud ja varustuse asendamise kulud, mis tal tekivad reisijate teenindusleti tööshoidmisel. Siiski […]*.

3.4.3. **Turundusteenuste lepingud**

(54) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sõlmis kokku kolm turunduslepingut, esimese Ryanairiga, kaks järgmist ettevõtjaga Airport Marketing Services Limited (AMS) ja peale selle viimase lepingu 25. jaanuari 2010. aasta lisakokkuleppe.

Tabel 11

Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi/AMSi vahelised turunduslepingud

Leping	Lepinguperiood	Ese	AOC poolt Ryanairile makstavad tasud
AOC ja Ryanairi vaheline 7. aprilli 2003. aasta leping	15. aprill 2003 – 30. aprill 2013	ingliskeelne reklaam internetis ning müügiedendus ja üldsuse teadlikkuse suurendamine Altenburgi piirkonna lennuturismi turundamise edendamiseks	— tulemustasu väljalendavate reisijate arvu alusel, mis arvatakse Ryanairi makstavatest lennujaamateenuste tasudest maha — tulemustasu teatud protsendimäära alusel võimalikest lennujaamas suurendatavatest tasudest
AOC ja AMSi vaheline 28. augusti 2008. aasta leping	28. august 2008 – 27. august 2010	turundusteenused, mille puhul kasutatakse esmatähtsa vahendina veebisaiti *ryanair.com*: 150 sõna pikkune lõik (või mitu lõiku) AOC lennusihtkohtade leheküljel olevas rubriigis „Viis peamist asja, mida teha" („Top Five Things to Do")	2008. aastal […]* eurot 2009. aastal […] eurot* ([1]) (mõlemad summad ilma käibemaksuta)
AOC ja AMSi vaheline 25. jaanuari 2010. aasta leping	25. jaanuar 2010 kuni esimese teenuse kasutuselevõtu kuupäevale järgneva aasta lõpuni	Ühe aasta jooksul osutatav turundusteenuste pakett	[…]* eurot aastas ([1]) (ilma käibemaksuta)
AOC ja AMSi vaheline 21. septembri 2010. aasta lisakokkulepe	21. september 2010 – 31. märts 2011	Esialgse 25. jaanuari 2010. aasta lepingu lisakokkulepe	2010. aasta talvehooajaks […]* eurot

([1]) Leping tugineb AMSi tollasele hinnakirjale.

3.4.3.1. *7. aprilli 2003. aasta turundusleping*

(55) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (lepingus nimetatud „AOC") ja Ryanairi vahelise 7. aprilli 2003. aasta esimese turunduslepingu kohaselt, mis jõustus 15. aprillil 2003 kümneks aastaks, on Ryanair kohustatud tegema turunduslikke pingutusi Altenburgi piirkonna arengu edendamiseks. Lepingu kohaselt on Ryanairil viimane sõna kõikides edendus- ja reklaamimeetmeid käsitlevates otsustes peale nende, mis puudutavad AOC veebisaiti.

(56) Tasuna Ryanairi võetud ülesannete eest on Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH kohustatud maksma järgmisi tasusid.

a) Tulemustasu iga väljalendava reisija kohta, mille tulemus on Ryanairi poolt seoses maandumise, kohaliku lennundusjulgestuse, valgustuse, parkimiskoha (ilma öise parkimise kohata), perrooni ja reisijate teenindamise, taristu ja lennujaama-/reisijatasuga lennujaamateenuste eest makstav netotasu reisija kohta. AOC arvestab netotasu reisija kohta reisijate lastiplaanide (*loadsheets*) alusel ja esitab Ryanairile arvestuse iga nädala lõpus. Ryanair arvestab tulemustasu ja esitab arvestuse AOC-le 30 päeva jooksul pärast kuu lõppu. Arvestuse aluseks on eelnenud kalendrikuu teenused. Ryanairil on õigus oma tulemustasu AOC maandumistasude kuuarvetest maha arvata.

Tabel 12

Ryanairi poolt AOC-le makstav netotasu reisija kohta

(eurodes)

Teenindatavate liinide arv	Netotasu iga väljalendava reisija kohta, mis sisaldab kõiki tasusid (v.a julgestustasu), 1.–5. aasta	Netotasu iga väljalendava reisija kohta, mis sisaldab kõiki tasusid (v.a julgestustasu), 6.–10. aasta
[…]*	[…]*	[…]*
[…]*	[…]*	[…]*
[…]*	[…]*	[…]*

b) Tulemustasu teatud protsendimäära alusel võimalikest lennujaamas suurendatavatest tasudest

— 100 % igast riigi kogutava julgestustasu suurendatud summast kuni piirmäärani 10 % kehtivast avaldatud määrast viieaastase perioodi jooksul;

— 100 % igast kehtivate avaldatud tasude või lisatasude, lõivude või maksude suurendatud summast, mis avaldatud lennujaamatasudes kehtestatakse, kuni piirmäärani 10 % kehtivast avaldatud Ryanairi makstavast kogutasust viieaastase perioodi jooksul.

3.4.3.2. *28. augusti 2008. aasta turundusleping*

(57) 28. augustil 2008 sõlmiti Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (lepingus nimetatud „AOC") ja Airport-Marketing-Services Limitedi vahel teine turundusteenuste leping. Selle kohaselt on AOC-l kavas tegeleda aktiivselt linna ja piirkonna asutuste reklaamimisega, kasvatada Ryanairi lendudega saabuvate reisijate arvu ja suurendada sel viisil oma tulu lennundusega mitteseotud tegevusest nii palju kui võimalik. Leping on seotud Ryanairi lubadusega käitada suvel iga päev ja talvel neli korda nädalas AOC ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelist liini ning ainult suvel kolm korda nädalas liini Gironasse.

(58) Lepingu esmane periood on kaks aastat. AOC maksab esimese aasta eest […]* eurot ja teise aasta eest […]* eurot. Vastutasuks saab AOC […]*. Leping ei sisalda andmeid ühenduse kestuse, paigutuse või muude üksikasjade kohta.

(59) Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH-l on õigus valida turundusmeetmete jaoks välja endale meelepärased ajavahemikud. Nende piiratud kättesaadavuse tõttu ei ole neid ajavahemikke siiski võimalik tagada. Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH-l on ka õigus valida välja veebisaidid, millele pääseb Ryanairi veebisaidil oleva lingi kaudu. Seda õigust piirab siiski asjaolu, et need veebisaidid ei tohi sisaldada andmeid lendude, autorendifirmade, ööbimisvõimaluste ja/või muude teenuste kohta, mida on võimalik turustada ka Ryanairi veebisaidil. Peale selle on Ryanairil viimane sõna ja ta võib veebisaidi avaldamisest keelduda. Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH on lisaks kohustatud jälgima, et teenuseid osutatakse nimetatud lepingu kohaselt.

3.4.3.3. *25. jaanuari 2010. aasta turundusleping*

(60) 25. jaanuaril 2010 sõlmiti Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (lepingus nimetatud „AOC") ja Airport-Marketing-Services Limitedi vahel kolmas turundusteenuste leping. Selle kohaselt pakub AMS Ryanairi veebisaidil turismiga seotud turundusteenuseid, et AOC saaks reklaamida oma äripotentsiaali ja turismiatraktsioone. Lepingu puhul kehtib Ryanairi võetud kohustus pakkuda alates 2010. aasta suvest ja eranditult IATA suvehooajal ([25]) lennuühendust AOCst Londoni Stanstedi lennujaama (seitse korda nädalas), Gironasse (kolm korda nädalas) ja Alicantesse (kaks korda nädalas).

(61) Lepingu esmane periood on üks aasta. AOC maksab ühe aasta eest […]* eurot ja saab vastutasuks järgmise turundusteenuste paketi: […]*. AOC õigused ja kohustused, mis hõlmavad eelistatud ajavahemikke, veebisaitide olemust ja Ryanairi nn viimast sõna, on eelmise lepinguga identsed.

3.4.3.4. *21. septembri 2010. aasta lisakokkulepe*

(62) 21. septembri 2010. aasta lisakokkulepe sõlmiti Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (kokkuleppes nimetatud „AOC") ja Airport-Marketing-Servicesi vahel. See kokkulepe täiendab esialgset 25. jaanuari 2010. aasta turundusteenuste lepingut, sest AOC soovis osta uusi reklaamiteenuseid ([26]) ainult 2010. aasta talvehooajaks […]* euro eest. Lisakokkulepe lõpeb 31. märtsil 2011.

(63) Lisakokkuleppe kohased AMSi osutatavad reklaamiteenused seisnevad „loodavas lingis Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH määratava veebisaidini, mida tuleb lisakokkuleppe perioodil kuvada 12 päeva jooksul Briti kodulehel *ryanair.com*".

(64) Saksamaa väitel tegid eraettevõtjad selle lisakokkuleppe kohased maksed pärast seda, kui nad olid nõustunud Ryanairi tegevuse jätkamisega AOCs.

4. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED JA KOMISJONI ESIMENE HINNANG

(65) Algatamisotsuses tõstatas komisjon hinnatavate meetmete kohta järgmised küsimused.

a) 1. meede: taristuinvesteeringute rahastamine aastatel 2000–2011: kas ajavahemikus 2000–2011 lennujaama taristu jaoks tehtud maksed kogusummas 6 474 034 eurot – kaasa arvatud stardi- ja maandumisraja pikendamine vastavalt 3. märtsil 2003. aastal Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi vahel sõlmitud lepingule – kujutavad endast riigiabi ja kui jah, siis kas see riigiabi on siseturuga kokkusobiv.

b) 2. meede: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegevuskahjumi rahastamine aastatel 2000–2011: kas avaliku sektori osanikud tegutsesid iga-aastaste tegevustoetuste andmisel kogusummas 9,079 miljonit eurot Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le ajavahemikus 2000–2011 kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega ja kui see nii ei ole, kas see riigiabi on siseturuga kokkusobiv.

c) 3. meede: lennujaamatasud ja maksed Ryanairile lennujaamateenuste lepingu ja turunduslepingute raames: kas Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva investorina, kui ta nõustus enda poolt Ryanairile või AMSile 1. maist 2003 kuni 31. märtsini 2011 makstavate turundustasude mehhanismi kaudu lennujaamateenustest saadava tulu vähenemisega ja kui see vähenemine kujutab endast riigiabi, siis kas see abi on siseturuga kokkusobiv. Vähendatud lennujaamatasude saamise tõttu jäi lennujaama avaliku sektori käitaja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tulust ilma. Turundusmakseid Ryanairile ja AMSile tegi avaliku sektori käitaja. Erandiks on viimane turundusleping, nimelt 21. septembri 2010. aasta lisakokkulepe, mille eest võtsid maksete tegemise üle eraettevõtjad. Sellega seoses jätab komisjon nimetatud viimase 21. septembril 2010 AMSiga sõlmitud turunduslepingu uurimisest kõrvale, sest selle rahastamise tagasid piirkondlikud eraettevõtjad, kes olid nõustunud Ryanairi tegevuse jätkamisega lennujaamas.

([25]) IATA suvehooaeg algas 28. märtsil 2010 ja lõppes 30. oktoobril 2010.
([26]) 25. jaanuari 2010. aasta lepingu punktis 3.2 antakse AMSile võimalus osutada lepingupoolte kokkuleppel uusi turundusteenuseid.

5. SAKSAMAA MÄRKUSED

5.1. TARISTUINVESTEERINGUTE RAHASTAMINE AASTATEL 2000–2011 (1. MEEDE)

(66) Saksamaa selgitab, et lennujaama taristuinvesteeringute riiklikud toetused tulenesid vahetult lennujaama ümberkujundamise aluseks olevast loogikast. Sõjaväelennuväljast tsiviillennuväljaks ümberehitamine oli põhjendatud Ida-Tüüringi ja Lääne-Saksimaa piirkondade majandusarengu tõttu ([27]). Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ühingulepingu lõike 2 punktis 1 on äriühingu tegevusalana tõepoolest sätestatud äriliselt vajaliku taristu parandamine, et Ida-Tüüringi ja Lääne-Saksimaa piirkondi majanduslikult tugevdada. Äriühingu juhatuse koostatud aruandes ([28]) on lennujaamas ümberistuvatelt välismaistelt reisijatelt aastas teenitava tuluna kogu Kesk-Saksamaa piirkonna jaoks märgitud 10,7 miljonit eurot.

(67) Saksamaa väitel on taristu kasutada andmine osa riigi õigustest tema ruumiplaneerimise, regionaalarengu ja piirkondliku toetuspoliitika pädevuse raames. Seda liiki taristuinvesteeringud ei tugine seetõttu mitte üksnes eranditult majanduslikele põhjustele, mis ettevõtjat soodustavad, vaid on ka osa riigi ülesandest teenida üldist huvi.

(68) Saksamaa lisab, et liidumaal on ainult õigus ([29]) rahastada teatud tegevust, mis on tema otsestes huvides ja mis ei oleks riiklike toetusteta teostatav. Ülemäärast hüvitamist välditakse järelkontrolliga eraldatud vahendite korrektse kasutamise üle ([30]).

(69) Saksamaa sõnul on teada, et esmajoones piirkondlikud lennujaamad ei suuda sageli oma kulusid ja investeeringuid lennujaamatasudest katta, nii et vaja võib minna riiklikku kaasrahastamist. Saksamaa rõhutab eelkõige asjaolu, et avaliku sektori asutused pidid taristuinvesteeringuid rahastama selleks, et oleks võimalik täita seadusjärgseid julgestuse ja ohuennetuse nõudeid. AOCl ei ole piirkondliku lennujaamana võimalik teenida lennujaamatasudest piisavalt tulu, et suuta rahastada kõiki taristuinvesteeringuid. Riiklike toetusteta ei oleks ettevõtjal olnud võimalik täita ka oma seadusjärgseid kohustusi, sealhulgas lennunduses esitatavaid julgestusnõudeid.

(70) Saksamaa osutab sellele, et terminali ümberehitustöid tehti 2009. aastal julgestusnõuete tõttu, et oleks võimalik järgida Schengeni piirkonna riikidest ja väljaspool Schengeni piirkonda paiknevatest riikidest saabuvate reisijate eraldi teenindamise nõudeid. Saksamaa väitel kaaluti selle ümberehituse kõrval teisi võimalusi. Reisijate suurema arvu ja teiste võimalustega seotud suurte kulutuste tõttu otsustati aga valida pikaajaline lahendus, milleks oli terminali ümberehitus.

(71) Saksamaa selgitab, et ajavahemikul 2000–2011 taristusse investeeritud kogusumma 6 474 034 eurot ([31]) oli seotud eranditult mittemajandustegevusega. Saksamaa väitel ei kujuta need taristuinvesteeringud endast riigiabi ja nendele ei laiene riigiabi eeskirjad vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 107. Saksamaa nendib veel, et neid mittemajandustegevuse eesmärgil tehtud investeeringuid oli võimalik jagada julgestusinvesteeringuteks ning investeeringuteks avalikkuse ja lennunduse kaitsmiseks ohtude eest. Täpsemalt selgitab Saksamaa, et ohuennetus ja politsei ülesanded, tuleohutus, avalik julgeolek ja tööohutus, ilmateenistus ja lennundusjulgestus kuuluvad riigivõimu ülesannete valdkonda. Pealegi kulus suur summa saadud vahenditest Saksamaa sõnul taristu ohutuse ja korrastamise tagamiseks, mitte uue taristu ehitamiseks.

(72) Saksamaa selgitab veel, et kogu 6 474 034 euro suurusest investeeringusummast 30 % rahastati Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH omakapitalist, ülejäänud summa tuli Tüüringi liidumaalt. Saksamaa juhib tähelepanu sellele, et kõnealuste taristuinvesteeringute vahendid eraldati tagastamatu finantsabina, mitte laenude kaudu. Finantsabi tingimused tulenevad Tüüringi liidumaa eelarveseaduses ([32]) loetletud nõuetest.

([27]) Saksamaa märgib, et tööstuspiirkonna arendamisse, kus praegu töötab ligikaudu 250 inimest umbes 58 hektaril, on investeeritud üle 16,5 miljoni euro.
([28]) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH arengukava, 9. september 2011.
([29]) Tüüringi liidumaa eelarveseaduse paragrahv 23.
([30]) Sellega seoses tõi Saksamaa näite toetuse kohta, mille kohta tehti otsus ja mis maksti välja 2009. aastal ning mille suhtes rakendati 2012. aastal järelkontrolli ja osalist tagastamist.
([31]) Vt tabel 3.
([32]) Tüüringi liidumaa eelarveseaduses on kindlaks määratud Tüüringi liidumaa eelarve-eeskirjad. Eelarveseaduse paragrahvis 23 on esitatud nõuded, mis peavad olema täidetud, et saada liidumaa eelarvest toetust. Tüüringi liidumaal peab olema oluline huvi selle projekti elluviimise vastu, millele toetusi eraldatakse ja mida ei ole ilma toetusteta võimalik üldse või vajalikus ulatuses täita. Täpsemad toetuse saamise tingimused on kirjas projektide rahastamiseks antavate toetuste üldistes lisatingimustes (ANBest-P).

(73) Edasi teatab Saksamaa, et ka teistes liidumaades on piirkondliku majandusarengu toetamise eesmärgil rahastatud ümberkujundusprojekte kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c täielikult riiklikest vahenditest. Saksamaa tugineb siin ka komisjoni varasemale otsusele, ([33]) milles selgitatakse, et piirkondlike lennujaamade ehitamine või laiendamine nõrga struktuuriga piirkondades on Euroopa Liidu lepinguga kokkusobiv.

Konkreetselt Ryanairile kohandatud taristu

(74) Ryanairi teenuselepingus nõutud investeeringute kohta (teatud tehnilistele tunnustele vastava stardi- ja maandumisraja kasutada andmine 31. detsembriks 2003 ja selle täiendamine ja pikendamine 31. maiks 2004) ([34]) märgib Saksamaa, et seda konkreetset pikendamist ei tehtud täielikult ja et seda ei käsitletud ka lepingulise kohustusena, vaid iga lennuettevõtja jaoks sobiva eeldusena AOCs maandumiseks. Saksamaa selgitab lähemalt, et AOC stardi- ja maandumisrada pikendati aastate jooksul 2 185 meetrilt (7. juuli 2003) 2 235 meetrini (9. september 2004) ja lõpuks 2 435 meetrini (9. detsember 2008). Stardi- ja maandumisrada on aga avatud kõikidele kasutajatele. Saksamaa väitel ei muuda asjaolu, et stardi- ja maandumisrada kasutas ainult Ryanair, selles hinnangus midagi.

(75) Saksamaa lükkab tagasi ka kaebuse esitaja väite, et stardi- ja maandumisrada pikendati konkreetselt Ryanairi Boeingute 737–800 jaoks (107 lennukit 2007. aastal), sest seda tüüpi lennukit kasutavad laialdaselt ka teised lennuettevõtjad, näiteks Deutsche Lufthansa (132 lennukit 2007. aastal). Pealegi on Saksamaa sõnul ebatäpne kaebuse esitaja väide, et 2007. aastani investeeriti lennujaama ajakohastamisse riiklikke vahendeid 28 miljonit eurot. Kaebuse esitaja tugineb teabele, milles hinnati ainult võimalikke kulusid. Tegelikud investeeringud moodustasid Saksamaa väitel 16,7 miljonit eurot.

(76) Saksamaa esitab lisaks argumendi, et lennujaamateenuste lepingus, A ja B lisades ning B lisa liites Ryanairi nõutud kohustused on üldised kohustused, mida lennujaam peab täitma, et lennuettevõtjate nõutud teenust oleks võimalik osutada. Saksamaa selgitab, et teenused, millele osutatakse põhjendustes 50–53, on iga lennujaama tavalised kohustused ja et lennujaama taristu on kõikidele kasutajatele avatud. Saksamaa lisab, et osutamata jäid mõned lennujaamateenuste lepingu A lisas nimetatud teenused, näiteks pressikonverentsid, ajakirjanike reisid ja reisibüroode õhtused üritused.

Riigiabi hindamine

(77) Aastatel 1993–1997 investeeris Tüüringi liidumaa lennujaama taristusse 12,25 miljonit eurot. Aastateks 1998–2011 kiitis Tüüringi liidumaa heaks Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le vahendite eraldamise summas 4,5 miljonit eurot. Need vahendid eraldati Tüüringi liidumaa avaldatud abikavade alusel, millest teatamist ei peetud vajalikuks. Saksamaa väitel on toetused nende abikavade alusel kättesaadavad kõikidele lennujaamade käitajatele Tüüringis. Nende abikavade eeskirjade kohaselt eraldatakse riiklikke vahendeid taristuinvesteeringuteks, mis on lennuliikluse jaoks vajalikud, kõikidele võimalikele kasutajatele kättesaadavad ja teenivad üldist avalikku huvi. Need vahendid on lisaks piiratud proportsionaalsete ja vajalike summadega. Üksikasjadesse laskudes selgitab Saksamaa, et alates 1997. aastast osalesid lennujaamad ka taristukuludes. Seega ei saanud need abikavad Saksamaa väitel konkurentsi moonutada.

(78) Mis puudutab taristuinvesteeringuid ajavahemikul 12. detsembrist 2000 kuni kuupäevani, mil kohus tegi otsuse Aéroports de Paris' riigiabijuhtumis, ja kuni 9. detsembrini 2005, mis oli 2005. aasta lennundussuuniste jõustumise kuupäev, siis on Saksamaa arvamusel, et kohaldatavad kriteeriumid on ebaselged. 1994. aasta lennundussuuniste kohaldamisel ei saa käsitleda taristut kohe algusest peale riigiabina. Sellega seoses väidab Saksamaa, et 1994. aasta suuniseid tuleks kohaldada kuni 2005. aasta suuniste jõustumiseni ja et otsus Aéroports de Paris' kohtuasjas seda ei muuda. Kuna 1994. aasta suunised on põhjendatud usalduse põhimõtte alusel komisjoni jaoks siduvad, tuleks neid järelikult kohaldada taristumeetmetele kuni aastani 2005. Seetõttu ei saa meedet liigitada riigiabiks. Kuigi taristu jaoks tehti makseid riiklikest vahenditest, on nende vahendite eraldamine seotud avaliku sektori poliitiliste ülesannete valdkonda kuuluva tegevusega ega hõlma majandustegevust.

([33]) SA.16588 (N 644i/2002) – Saksamaa – Piirkondlike lennujaamade ehitamine või laiendamine.
([34]) Vt põhjenduse 50 alapunkt a.

(79) Pärast 9. detsembrit 2005 tehtud taristuinvesteeringute puhul on Saksamaa esialgu arvamusel, et need ei kujuta endast põhjendustes 66–73 nimetatud põhjustel riigiabi. Kui komisjon jõuab sellele vaatamata järeldusele, et need investeeringud kujutavad endast tegelikult abi, väidab Saksamaa, et see abi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobiv, sest vastab kõikidele 2005. aasta lennundussuuniste punkti 61 tingimustele.

a) esimese tingimusega seoses väidab Saksamaa, et taristuinvesteeringud vastavad selgelt määratletud üldisest huvist lähtuvale eesmärgile, milleks on transporditaristu kasutada andmine ja regionaalareng nõrga struktuuriga piirkonnas. Sealjuures oli AOC esimene sõjaväelennuväli, mis kujundati pärast Saksamaa taasühinemist tsiviilkasutuseks ümber. AOC täidab peale selle olulist rolli läheduses asuva tööstuspiirkonna ettevõtjate jaoks. Sissetulev turism peab lisaks toetama piirkondliku turismi arendamist ja töökohtade loomist.

b) teise tingimusega seoses leiab Saksamaa, et taristuinvesteeringud on kavandatava eesmärgi saavutamiseks vajalikud ja proportsionaalsed. Saksamaa kordab, et kõik investeeringud olid mõeldud lennujaama korrastamiseks ja ajakohastamiseks. Kuna käitajal Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-l ei olnud piisavalt vahendeid, olid riiklikud vahendid vajalikud.

c) seoses kolmanda tingimusega on Saksamaa arvamusel, et olemasoleva taristu kasutamise väljavaated olid keskmises ajaplaanis – vähemalt 2009. aastani – piisavad. Kolme 2007. aastal tehtud uuringu kohaselt ([35]) peaks lennujaama käitaja oma aastatulemusi parandama ja jõudma 2015. aastaks peaaegu tasakaalustatud tegevustulemuseni. Peale selle tugevneb läheduses asuv tööstuspiirkond. Ühes uuringus ([36]) osutatakse konkreetselt odavlennunduse kasumlikkusele ja tutvustatakse võimalikku stsenaariumit, mille kohaselt võiks AOC jõuda 2015. aastaks 500 000 reisijani, kusjuures seda kirjeldatakse lausa konservatiivse prognoosina. See tõendab Saksamaa väitel, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja tema osanikud käitusid alati nagu erainvestorid.

d) neljanda tingimusega seoses selgitab Saksamaa, et kõikidel võimalikel kasutajatel on taristule võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs.

e) viienda tingimuse puhul on Saksamaa seisukohal, et kaubavahetuse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega. AOC on lennujaam, kus on aastas alla 150 000 reisija, seega on see D kategooria lennujaam, mille puhul teiste lennujaamadega võrreldes konkurentsi ei moonutata.

(80) Lõpuks on Saksamaa seisukohal, et meede ei kahjusta ega ähvarda kahjustada konkurentsi siseturul, kuna taristu on kõikidele kasutajatele mittediskrimineerivalt kättesaadav. Peale selle läbib lennujaama aastas alla 150 000 reisija. Vastavalt 2005. aasta lennundussuunistele ei konkureeri ta D kategooria lennujaamana seega teiste lennujaamadega. Konkurents AOC ja teiste, Dresdenis, Erfurt-Weimaris ja Hofis asuvate lennujaamade vahel on vähetähtis. Kuna peale selle moodustab AOC osa kõikide ADV ([37]) registreeritud Saksa lennujaamade koguliiklusest ainult 0,1 %, väidab Saksamaa, et see lennujaam ei konkureeri teiste lennujaamadega. See tähendab, et siseturu konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust ei kahjustata. Sellega seoses selgitab Saksamaa veel, et AOCs käideldakse ainult 2 % näiteks Leipzigi/Halle lennujaamas käideldavatest transpordiühikutest.

Järeldused KE-Consulti 2010. aasta uuringust lennujaama ja selle piirkonna tulevaste arenguväljavaadete kohta

(81) Kui selgus, et 2007. aasta uuringutes ennustatud stsenaarium ei rakendu, palus lennujaam nõustamisettevõttel KE-Consult koostada uuring AOC ja sellega piirneva tööstuspiirkonna kohta. Uuring esitati 2010. aastal. Uuringu järelduse kohaselt ei ole lennujaama edasine laiendamine odavlendude sihtkohana majanduslikult tasuv. Uuringus soovitatakse seada esikohale üldlennundus. Sel põhjusel esitas Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH juhatus 2011.

([35]) BDO – Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, „Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH majandusliku tasuvuse põhjendatuse uurimine 2007.–2010. aasta äri- ja finantsplaani alusel" (31. august 2007) ja „Altenburg-Nobitzi lennujaama 2007.–2015. majandusaasta rahavoogude aruanded" (16. november 2007); prof dr Richard Klophaus, „Altenburg-Nobitzi lennujaama regionaalmajanduslik tähendus ja väljavaated", september 2007; Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Kavand 2011–2015: äri-, vara-, finants- ja investeerimisplaan", 15. november 2007.

([36]) Prof dr Richard Klophaus, „Altenburg-Nobitzi lennujaama regionaalmajanduslik tähendus ja väljavaated", september 2007.

([37]) Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (Saksamaa lennujaamade ühendus).

aasta septembris lennujaama uue arengukava, mis sai nõukogu ja osanike koosoleku nõusoleku. AOC ei ole enam odavlennuettevõtjatele ega kommertslennundusele avatud ja peab äritegevuse sellise uue arengu tulemusena muutuma 2015. aastaks kasumlikuks.

(82) KE-Consulti uuringus tunnistatakse, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH osanikud toetasid ettevõtet pidevalt. Selle pidevalt kasvava toetamisvajaduse tõttu oli osanike jaoks majandusliku tõhususe piir saavutatud.

(83) KE-Consulti uuringus vaadeldi AOC võimalikke arenguväljavaateid lennujaama piirkondliku, poliitilise, majandusliku ja eelarvemõju alusel. Sellega seoses töötati välja erinevad stsenaariumid odavlennuettevõtjate pakutava lennutranspordi lõpetamiseks, muutusteta säilitamiseks või laiendamiseks ja lennujaama ümbritseva tööstuspiirkonna arendamiseks.

(84) Ettevõtluse ja eelarve tasakaalu nõudeid suudetakse täita ainult üldlennunduse stsenaariumiga, millega lõpetatakse odavlennud AOCs. See on ainuke stsenaarium, mille puhul lennujaam vajab ainult osanike iga-aastast kohustuslikku lisasissemakset 227 000 eurot osaniku kohta, aga mitte edasisi makseid. See stsenaarium annab üldmajanduslikku kasu. 2015. aastani läheks stsenaarium osanikele maksma 0,83 miljonit eurot, mida saaks katta kohustuslike sissemaksetega 227 000 eurot aastas. Pärast 2015. aastat ei oleks osanike edasisi toetusi vaja, kui allahindlused jätkavad vähenemist. Selline piirkondlik majanduslik tõhusus on palju suurem kui kõikides teistes stsenaariumides. Ka 2015. aasta eelarvetasakaal Tüüringis ja liidumaa omavalitsustes on positiivne.

(85) Kõikide muude stsenaariumide puhul, milles odavlende jätkatakse või laiendatakse, ei suudeta end ainult osanike kohustuslike sissemaksetega ära majandada. Eelarvemõju Tüüringile jääks olenevalt stsenaariumist 115 000 ja 375 000 euro vahele. Kõikide odavlennuettevõtjaid sisaldavate stsenaariumide puhul oleks AOC ja omavalitsuste positiivne eelarvemõju väiksem kui lennujaamale vajalikud sissemaksed ja toetused. Tulude ja kulude tasakaal on järelikult negatiivne.

(86) Odavlennunduse lisanduv üldmajanduslik mõju saavutatakse ainult juhul, kui peale osanike kohustuslike sissemaksete tehakse investeeringuid 6,7 miljoni kuni 10 miljoni euro eest. Piirkondlik majanduslik tõhusus on odavlennuettevõtjatega stsenaariumides väiksem kui üldlennunduse stsenaariumis. Odavlennuettevõtjatega stsenaariumides on vajalike toetuste tase võrreldes üldlennunduse stsenaariumiga 11–15 korda kõrgem, ent lisandväärtuse mõju on ainult kaks või kolm korda suurem. Kui tulude ja kulude eelarvetasakaal on üldlennunduse stsenaariumis positiivne, siis kõikides odavlennuettevõtjatega stsenaariumides on see negatiivne.

(87) Lisaks võeti arvesse mitut raamtingimust:

a) monopoolsetest kasutajatest ja välismõjust tingitud ebakindlus: lennuliikluse areng AOCs sõltub vähemalt odavlennunduses suurel määral lepingutest peamiste lennuettevõtjatega ja välismõjust, näiteks Briti turistimaksust või Saksa lennundusmaksust. See võib avaldada odavlennunduse ulatusele väga kahjulikku mõju;

b) loobumine edasiste alaliste toetuste heakskiitmisest: aus toetusteta konkurents satuks ohtu ja see ei oleks kooskõlas Saksamaa lennunduskava ja koalitsioonilepingutega;

c) jätkusuutlikkuse puudumine: odavlennuettevõtjatega stsenaariumides ei ole märgata eelarve ja ettevõtluse tasakaalu paranemist. Odavlennuettevõtjatega ärimudel suurendaks ainult vajadust toetuste järele 2015. aastani ja pärast seda.

(88) KE uuringus tehakse seetõttu järeldus, et odavlennunduse jätkamist või laiendamist AOCs ei saa osanikele ega Tüüringi liidumaale soovitada.

5.2. FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH TEGEVUSKAHJUMI RAHASTAMINE AASTATEL 2000–2011 (2. MEEDE)

(89) Altenburg-Nobitzi lennujaama finantsaruannetes selgitatakse, et lennujaamal ei olnud võimalik tagada tegevust ilma kahjumi katmiseks antavate avaliku sektori toetusteta. Äriühing oli loonud süsteemi, mille kohaselt koostati igal aastal järgmiseks aastaks äriplaanid, mis kiideti heaks osanike koosolekul ja mida siis vastava majandusaasta jooksul lennujaama viimaste tulemuste alusel ajakohastati ([38]). See süsteem võimaldas seega hoida lennujaamal kahjumi katmiseks vajalikke avaliku sektori rahalisi toetusi pidevalt ajakohasel tasemel.

(90) Saksamaa selgitab, et alates 2000ndate aastate algusest teenitud kahjum, mis tõi kaasa osanike sissemaksed, ei olnud põhjustatud eranditult taristuinvesteeringutest. Allahindlused ei selgita kahjumit täiel määral ja selle taga ei ole ka rahastamiskulud, sest lennujaama ei rahastatud laenu abil. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH iga-aastane kahjum oli seotud allahindluskuludega ainult osaliselt ja Saksamaa ei seosta neid ka vahetult Ryanairiga.

(91) Kõik kaebuse esitaja edastatud ja algatamisotsuses tsiteeritud väited lükkab Saksamaa tagasi. Saksamaa väitel ei võta kaebuse esitaja arvesse AOC puhul kohaldatud ühe kassa meetodit ([39]). Saksamaa selgitab, et lennundusega mitteseotud tulu jõudis 2009. aastal lennundusest saadud tuluga samale tasemele. Seepärast lükkab Saksamaa tagasi väite, et reisijate kasvav arv tähendas Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH jaoks Ryanairile tehtud salajaste maksete tõttu kasvavat kahjumit. Saksamaa selgitab, et tekkinud kahjum tekkis paljudel erinevatel põhjustel, mis ei olnud Ryanairiga seotud.

(92) Eelkõige lükkab Saksamaa tagasi väite, et Ryanairi lennuliin AOC ja Londoni Stanstedi lennujaama vahel konkureeris vahetult Air Berlini käitatud Leipzig/Halle ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelise lennuliiniga ja et see oli põhjus, miks Air Berlin Leipzigi-Halle ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelise lennuliini sulges. Saksamaa rõhutab, et Air Berlini lennutegevus lõppes Londoni Stanstedi lennujaama liinil seetõttu, et Leipzig/Halle ei toetanud enam Air Berlini ja et kehtestati öise lendamise keeld.

(93) Saksamaa on seisukohal, et osanike iga-aastased sissemaksed Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbHsse ei kujuta endast riigiabi, sest täidetud on turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte nõuded, mille kohaselt tuleb arvesse võtta kõiki Altenburger Landi maakonnale, st põhiosanikule antud majanduslikke eeliseid ([40]). Saksamaa viitab prof dr Klophausi ([41]) 2007. aasta uuringule „Altenburg-Nobitzi lennujaama regionaalmajanduslik tähendus ja väljavaated" (edaspidi „Klophausi uuring"), milles nimetatakse Altenburger Landi maakonna tagastamatuid toetusi. Osanike maksed avaldavad tasutud lisamaksude tõttu Altenburger Landi maakonnale positiivset majanduslikku mõju. Avaliku sektori kogutulu AOC käitamisest oli 2006. aastal 7,9 miljonit eurot, millest 1 miljon eurot läheb ülekaalukalt Altenburger Landi maakonna tuludesse. See summa peaks 2015. aastaks kolmekordistuma, kui reisijate iga-aastane arv kasvab 500 000ni. Kuna tasutud maksudest teenitud tulu on osanike iga-aastastest maksetest suurem, teeb Saksamaa järelduse, et Altenburger Landi maakond tegutses nagu erainvestor.

(94) Seoses väitega, et osanike edasiste sissemaksete asemel tuleks lennujaam võib-olla sulgeda, kinnitab Saksamaa, et Altenburger Landi maakond tegutses nagu erainvestor, kuna lennujaama sulgemise korral oleks lennujaama käitaja vastutanud ligikaudu 7 miljoni euro tagasimaksmise eest Tüüringi liidumaale, sest tegemist oleks olnud taristu kasutamise ennetähtaegse lõpetamisega. Seda tagasimakset vältides tegutsesid osanikud samuti nagu erainvestorid.

Klophausi uuring

(95) 2007. aasta Klophausi uuringus tehakse järgmised järeldused. Uuringus selgitatakse, et AOC otsene, kaudne, tekitatud ja hoogustav mõju piirkonna majandusele ja ligitõmbavusele on eriti töökohtade mõttes soodne ja suur. Uuringu kohaselt on ka edasised väljavaated AOC jaoks positiivsed, sest tal on potentsiaali muutuda Ryanairi baasiks Kesk-Saksamaal. See kattub Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH püüdlustega. Kuna nii palju Ryanairi lennukeid paikneb nüüd AOCs, võib reisijate arv kasvada seetõttu keskmise aja jooksul ühe miljonini aastas. See

([38]) Saksamaa edastas komisjonile aastateks 2000–2005 koostatud äriplaanid ja äriplaani vastavad järgmisel aastal koostatud täiendused.
([39]) Ühe kassa meetod tähendab, et arvesse ei võeta mitte ainult reisijate arvu ja sellest tulenevaid reisijatasusid, vaid kogu kasumit, lennundusega seotud (reisijatasud) ja mitteseotud tulu (nt lennujaama kaupluste renditasu, parkimistasu).
([40]) Saksamaa tugineb kohtuasjale T-196/04: Ryanair *vs.* komisjon, EKL 2008, II-3643, punkt 59 (edaspidi „otsus Charleroi kohtuasjas").
([41]) Prof dr Richard Klophaus, „Altenburg-Nobitzi lennujaama regionaalmajanduslik tähendus ja väljavaated", september 2007.

laseks AOC-l saada piirkondlikuks lennujaamaks, pakuks Altenburger Landile võimalust muuta oma rahvusvahelist profiili ning parandada sel viisil selle majandus- ja kaubandusstruktuuri. Uuringus selgitatakse, et AOC hakkab odavlennujaamana andma suurt majanduslikku kogukasu.

(96) Uuringus tehtud arvutuste kohaselt on oodata, et AOC pakub 2015. aastaks 658 töökohta (võrreldes 2006. aastaga kasv 95,3 %). Lisaks tekib 881 kaudset töökohta (kasv 157,6 %) ja 438 loodud töökohta (kasv 184,4 %). Uuringus tõstetakse ka esile piirkondade riikliku ja rahvusvahelise ligipääsetavuse tähtsust, millel on väga suur mõju asjaomase piirkonna majandusarengule.

(97) Sellega seoses ei tuleks uuringu kohaselt arvesse võtta mitte ainult riiklikke toetusi AOC korrastamiseks ja laiendamiseks ning sellega seotud turunduskulusid, vaid vaatlusse tuleks kaasata ka Tüüringi liidumaa ja selle omavalitsuste maksutulu. Uuring lõpeb väitega, et peale ettevõtlusaspektide tuleb arvestada ka üldmajanduslikku mõju.

5.3. LENNUJAAMATASUD JA MAKSED RYANAIRILE LENNUJAAMATEENUSTE LEPINGU JA TURUNDUSLEPINGUTE RAAMES (3. MEEDE)

(98) Saksamaa väidab, et lennujaamatasud ega turunduslepingud ei kujuta endast riigiabi. Ta rõhutab, et lennujaamateenuste lepingud ja turundusteenuste lepingud ei ole omavahel seotud. Neid tuleb hinnata eraldi. Turundusteenuste lepingud ei kätke tulude vähenemist lennujaama jaoks, vaid näevad ette reklaamiteenuste osutamise.

Teenuseleping Ryanairiga

(99) Saksamaa selgitab, et lennujaam võttis arvesse Ryanairi alustatud lennundustegevuse arengust tulenevaid soodsaid majandusootusi. 22. aprilli 2003. aasta osanike koosolekul, kus otsustati lennuettevõtjaga ärisuhte alustamise üle, võeti arvesse tabeli 13 andmeid ([42]) ja jõuti järeldusele, et isegi konservatiivse stsenaariumi korral (üks lend päevas koormusteguriga 70 %) oleks Ryanairiga võimalik teenida aastas kokku […]*.

Tabel 13

Ryanairi tegevusest AOCs oodatav tulu ([1]) **(2003)**

(eurodes)

Tasu reisija kohta	[…]*
Reisijate arv õhusõiduki kohta, mahutavuse määraga 70 % ([2])	104
Oodatav igakuine tulu	[…]*
Igakuised kulud kavandatud investeeringuteks	12 138
Oodatav igakuine tulemus	[…]*
Oodatav aastatulemus	[…]*

([1]) Konservatiivne stsenaarium ühe igapäevase lennuga.
([2]) Saksamaa võtab oma prognooside aluseks eelduse, et Ryanairi 2003. aastal kasutusele võetud õhusõidukites on reisijate mahutavus 148 istekohta.

([42]) Ryanairi käibeandmete väljavõtte tabeli koostas Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH erinevate eelduste alusel, mis on seotud igapäevaste lendude arvu (1–10) ja reisijate mahutavusega (70–90 %).

(100) Tabelis 13 arvesse võetud igakuiste kulude hulka kuuluvad personalikulud, stardi- ja maandumisraja jääst vabastamine ja lumekoristusteenused. Komisjon märgib, et 22. aprilli 2003. aasta osanike koosolekul esitatud dokumendis on iga-aastaste investeeringute summaks märgitud 902 155 eurot. Seda summat tabelis 13 kajastatud prognoosides arvesse ei võetud.

(101) Saksamaa selgitab, et Ryanair maksis asjaomasel ajal kehtinud lennujaamatasude eeskirja alusel maandumistasu […]* lennuki kohta ja reisijatasu […]* reisija kohta ([43]). Need on tasud, mis kehtivad kõikidele potentsiaalsetele lennuettevõtjatele ja mida Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH käsitleb proportsionaalsetena, lähtudes liiklusest ja tulust, mida Ryanair AOC-le teenib.

(102) Saksamaa selgitab, et Ryanairiga 3. märtsil 2003 sõlmitud lepingu A lisa kohaseid teenuseid ei osutatud. 3. märtsi 2003. aasta lepingu B lisas ja B lisa liites „Broneerimissüsteem" sisalduvaid teenuseid osutati Ryanairile lisakuludeta.

Ryanairi turunduslepingud

(103) Saksamaa sõnul maksis Ryanair vastavalt 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste lepingule AOC-le aastatel 2003–2011 lennujaamatasude standardeeskirja alusel lennujaamateenuste eest tasu kokku […]* eurot. 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingu kohaselt maksis AOC Ryanairile aastatel 2003–2011 turundusteenuste eest kokku […]* eurot. Mõlema makse vahesumma annab tulemuseks Ryanairi poolt AOC-le tasutud netomakse summas […]* eurot terve ajavahemiku 2003–2011 jooksul. Kuna reisijate koguarv oli sellel ajavahemikul 408 291, ([44]) teeb Saksamaa järelduse, et Ryanair maksis AOC-le netotasu ligikaudu […]* eurot iga väljalendava reisija kohta.

Tabel 14

Ryanairi esitatud ja Ryanairile esitatud arved aastatel 2003–2011 ([1])

(eurodes)

Aasta	Ryanairi esitatud arved	Lennujaama esitatud arved	Reisijate arv
2003	[…]*	[…]*	25 750
2004	[…]*	[…]*	37 160
2005	[…]*	[…]*	50 714
2006	[…]*	[…]*	44 580
2007	[…]*	[…]*	60 678
2008	[…]*	[…]*	62 876
2009	[…]*	[…]*	66 367
2010	[…]*	[…]*	55 641
2011	[…]*	[…]*	4 525
Kokku	**[…]***	**[…]***	**408 291**

([1]) Saksamaa edastatud teave.

(104) Saksamaa väidab, et pärast seda, kui Ryanair teatas 2011. aasta märtsis AOCst algavate lennuliinide lõpetamisest, ei maksnud lennujaama käitaja 2011. aasta veebruaris ja märtsis enam turundustoetust.

([43]) Need summad pärinevad kuuarvest, mille Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH Ryanairile 2009. aasta juunis edastas. Komisjoni palvele vaatamata ei esitanud Saksamaa teavet igakuiste reisija ja lennuki kohta makstavate tasude kohta, mida Ryanair kogu ajavahemiku 2003–2011 jooksul pidi tasuma.

([44]) Sellega seoses esitab Saksamaa lennujaama käitaja finantsaruannetes sisalduvast reisijate arvust erineva reisijate arvu – vt tabel 1.

(105) Saksamaa selgitab, et turundusmakseid tegid eraettevõtjad Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi vahel sõlmitud 21. septembri 2010. aasta kokkuleppe kohaselt pärast seda, kui nad olid nõustunud Ryanairi tegevuse säilitamisega AOCs. Ühes äriühingu juhatuse 2011. aasta aruandes ([45]) kirjeldatakse, et 2010/2011. aasta talvine lennuhooaeg, mil toimis ainult üks liin Londonisse, sai võimalikuks üksnes piirkondlike ettevõtjate toel.

(106) Saksamaa sõnul tegi Ryanair oma veebisaidil AOC-le ja piirkonnale reklaami. See veebisait on pärast Google'i veebisaiti populaarsuselt teine Euroopas ja sellel on seetõttu vastav hind. Üks Google'i Adword maksab 0,05–2,00 eurot klõpsu kohta. Kui Adwordi hind on Saksamaa arvutuste järgi 1,00 eurot klõpsu kohta, toodavad Ryanairi 100 000 – 150 000 iga-aastast reisijat AOCs näitamise hinnana 100 000–150 000 eurot aastas, sealjuures eeldatakse, et iga reisija teeb ainult ühe klõpsu. Et aga reisijad ei klõpsa tavaliselt ainult ühe korra, vaid mitu korda, ja kuna on reisijaid, kes klõpsavad, kuid ei broneeri, teeb Saksamaa järelduse, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi vahel sõlmitud turundusleping põhineb mõistlikul hinnal, mis ei anna Ryanairile eelist.

(107) Saksamaa väitel rahastas Ryanair tabelis 15 toodud meedet.

Tabel 15

AOC poolt Ryanairile tehtud turundusmaksed

Ajavahemik	Summa	Eesmärk
2003	50 000 – 150 000 […]* eurot	Trükireklaam ajalehes Leipziger Volkszeitung
2004	25 000 – 125 000 […]* eurot	Trükireklaam ajalehes Leipziger Volkszeitung
Mai 2007 – märts 2008	75 000 – 175 000 […]* eurot	Ajalehereklaamid, reklaam posti teel ja muud reklaamiviisid
Mai 2008 – märts 2009	50 000 – 150 000 […]* eurot	Ajalehereklaamid, reklaam posti teel ja muud reklaamiviisid
Summa (2003 – märts 2009)	**225 000 – 325 000 […]* eurot**	

(108) Saksamaa väidab, et tulemustasu ei andnud Ryanairile eelist, sest see on turutingimustele vastav tasu Ryanairi turundustegevuse eest. Saksamaa väitel olid turundusmeetmed edukad, kuna reisijate arv kasvas 25 000lt (2002) 140 000ni (2009), mis omakorda viis kogutulu suurenemiseni 316 000 eurolt 1,12 miljoni euroni. Lennujaamatasudest saadud tulu kasvas 132 000 eurolt 530 000 euroni, samal ajal kui tulu parkimistasudest kerkis nullist 263 000 euroni.

(109) Saksamaa väidab, et turundusteenuste lepingute raames tehtud maksed ei kujuta endast riigiabi järgmistel põhjustel.

a) Saksamaa rõhutab, et pädeval ministeeriumil ei olnud erinevalt sellest, mida komisjon algatamisotsuses väitis, ([46]) lepingute sõlmimisel kaasarääkimisõigust, välja arvatud taristumeetmete puhul. Lennutegevuslubade väljaandmise korra ([47]) paragrahv 43 ei tähenda, et ministeeriumi heakskiit oli vajalik.

b) Asjaolu, et kohalik kaubanduskoda asus AOC ([48]) selja taha, näitab ainult, et eraturg pooldas Ryanairi lennuühendusi.

([45]) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH arengukava, 9. september 2011.
([46]) Vt komisjoni algatamisotsus, põhjendused 133–134.
([47]) Lennutegevuslubade väljaandmise kord (LuftVZO). Vt komisjoni algatamisotsus, põhjendus 134.
([48]) Vt komisjoni algatamisotsuse põhjendus 137.

c) Saksamaa väidab, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH turundusmaksed Ryanairile ei kujuta endast stardiabi 2005. aasta lennundussuuniste kohaselt, vaid on lihtsalt lepingulised ärikokkulepped, mis ei kuulu riigiabi valdkonda.

6. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

6.1. RYANAIRI MÄRKUSED

Seostatavus riigiga

(110) Ryanair väidab, et lennujaamadele antud riigiabi ei tohiks seostada Ryanairiga. Oletus, et lennujaamad annavad riigiabi edasi lennuettevõtjatele, on vastuolus ELi õigusaktidega. See oletus diskrimineerib avaliku sektori lennujaamu, kuigi konkurentsieeskirjad peaksid kehtima ühtmoodi avaliku ja erasektori ettevõtjatele. Ryanair väidab, et komisjoni kasutatud tõendid riigiga seostatavuse tõendamiseks ei ole piisavad. Tõendid peegeldavad võib-olla ametiasutuste huvi lennujaama ärisuhete ja tuleviku vastu, kuid ei näita ühegi avaliku sektori asutuse tegelikku osalemist lennujaama ja Ryanairi läbirääkimistel ja lepingute sõlmimisel. Kaudne tõend, et Tüüringi liidumaa ministeeriumid lükkasid lepingud Ryanairiga tagasi, osutab vähemalt sellele, et komisjon peab Ryanairi lepingute seostatavust riigiga põhjalikumalt uurima.

(111) Ryanair rõhutab, et oluline ei ole küsimus, kas riik oleks pidanud paigutama oma raha mujale, vaid see, kas riik andis lennuettevõtjale eelise, mida ta muul viisil ei oleks saanud. Ryanair leppis lihtsalt läbirääkimistel avaliku sektori lennujaamadega kokku tingimused, mis sarnanesid nendega, mida tal õnnestus võrreldavates eralennujaamades saavutada.

Turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamine

(112) Ryanair väidab, et ta ei ole kaudne riigiabi saaja. Senikaua kuni Ryanairi ja lennujaama vahelise ärisuhte tingimused on turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte alusel põhjendatavad, ei saa tagasimaksekohustusi Ryanairile laiendada. Ryanair väidab, et turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtet tuleb kohaldada kõikidel juhtudel, kui oletatakse, et avaliku sektori omandis olevad lennujaamad on andnud Ryanairile riigiabi. Lennuettevõtja arvates ei ole tegelikult ei majanduslikku ega juriidilist põhjendust avaliku sektori lennujaamade väljajätmiseks turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte alt. Komisjon on kohaldanud turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtet lepingutele, mis kätkevad suurte avaliku sektori taristuprojektide rahastamist muus transpordivaldkonnas, näiteks avaliku sektori meresadamates. Lennujaam täidab kokkulepete sõlmimise kaudu majanduslikku funktsiooni. Peale selle konkureerivad era- ja avaliku sektori lennujaamad turgudel üksteisega. Lisaks võivad lennuettevõtjate ja lennujaamade vahelised lepingud olla viimatinimetatute jaoks kasumlikud.

(113) Ryanair on arvamusel, et tõhususe hindamisel ei tohiks arvesse võtta rahalisi sissemakseid, millega tehakse investeeringuid avalike ülesannete täitmiseks. Edasi tuleb hindamisel arvesse võtta lisanduvaid kulusid, mitte tagastamatuid kulusid, ja lõpuks tuleb uurimisel kasutada võrdlusnäitajana tüüpilist hästi juhitud lennujaama. Ryanair leiab, et kui leping aitab piirkondliku lennujaama arvates tema tõhusust suurendada, võib tehing olla kasumlik ka siis, kui lepingu allkirjastamise hetkel ei tundu see sisaldavat kulusid katvat hinnakujundust. Ebatõhusatelt ja vähe kasutatavatelt lennujaamadelt on võimalik oodata kasumlikkust ainult juhul, kui nad saavutavad mastaabisäästu ja välise võrgustikumõju. Selle ajaline raamistik võib ulatuda 25–30 aastani. Odavlennuettevõtjad sobivad piirkondlike lennujaamade tulude märgatavaks kasvatamiseks ideaalselt, kusjuures selleks ei ole tavaliselt vaja uut taristut ega muid investeeringuid. Ryanair tsiteerib siin tõendina Ühendkuningriigi tsiviillennundusameti 27. mai 2011. aasta otsust, milles tunnistatakse, et odavlennuettevõtjad kasutavad lennujaamateenuseid soodsama hinnaga.

(114) Ryanair väidab, et tagastamatud kulud tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamisel nii võrdlevas analüüsis kui ka kuluanalüüsis tähelepanuta jätta. Ryanair märgib, et AOCd alates 1992. aastast käitav erainvestor peab tagastamatute kuludena käsitlema nii taristukulusid kui ka lennujaama püsikulusid. AOC vähest majanduslikku ligitõmbavust ja väga piiratud turujõudu silmas pidades ei ole realistlikult

vaadeldes mingit võimalust selliseid kulusid tagasi teenida. Sellistes oludes vastab iga sellise alternatiivse stsenaariumi kasutuselevõtt, mis pakub lennujaama omanikule või omanikele paremaid või lihtsalt vähem koormavaid väljavaateid kui teistel tingimustel põhinev stsenaarium, mitte midagi tegemine või lennujaama sulgemine ilmselt suurte kuludega, täielikult turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele.

(115) Samuti toonitab Ryanair, et konkreetseid Ryanairiga seotud kulusid tuleb vaadelda eraldi lennujaamale tekkinud kuludest, mis võivad aga kokkuvõttes kujuneda väiksemaks kui Ryanairi lennujaamas tegutsemise kaudu tekkivast positiivsest välisest võrgustikumõjust saadav tulu.

Ryanairi huvides tegutseva nõustamisettevõtte uuringud

(116) Ryanair selgitab, et tasukokkulepe AOCga vastab turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele. Sel eesmärgil esitas Ryanair komisjonile kaks nõustamisettevõtte koostatud aruannet. Nendes uuringutes võrreldakse siin käsitletavat lepingut tasukokkulepetega Ryanairi ja muude lennujaamade vahel, mille enamusosalus kuulub eraomanikule ja mida rahastab erasektor või mis tegutsevad AOC omaga piisavalt sarnases olukorras turumajanduse tingimustes tegutseva investorina.

(117) Ryanair selgitab aruannetes lennujaamade võrdlemiseks kasutatud meetodit järgmiselt: uuringu aluseks võeti ainult Ryanairi muud lepingud, sest Ryanairil on enamikust teistest lennuettevõtjatest erinev ärimudel, nimelt loobumine reisijasildadest, reisibussidest või ootesaalidest, jätkulendude puudumine, maa peal viibimise aeg 20 minutit ja peamiselt käsipagas. Peale selle kaasati uuringusse ainult turumajanduse tingimustes tegutseva investori loogilise põhimõtte kohaselt käitatavad lennujaamad. Välistati lennujaamad, kes võivad saada suures ulatuses toetust riigiabi kaudu. Nendele kriteeriumidele vastab Ryanairi võrgustikus ligikaudu viisteist lennujaama. Need kaasati uuringusse.

(118) Esimeses aruandes käsitletakse […]* kui kõige paremini sobivat võrdluslennujaama. Aruandes väidetakse, et „*ideally, the comparator airport that is selected for the purposes of the analysis would be of a similar size to Altenburg Airport. Although it has not been possible to find a comparator airport that is very similar to Altenburg Airport across all relevant dimensions,* […]* *Airport is sufficiently similar for the purposes of the analysis presented here*" […analüüsi eesmärgil välja valitud lennujaam peaks ideaaljuhul olema Altenburgi lennujaamaga sarnase suurusega. Ei õnnestunud küll leida ühtegi võrdluslennujaama, millel oleks kõikides otsustavates valdkondades Altenburgi lennujaamaga väga suur sarnasus, aga […]* lennujaam on siin esitatud analüüsi eesmärgil piisavalt sarnane.]. Teises aruandes laiendatakse võrdluslennujaamade ringi lennujaamadele […]* ja võrreldakse nendes lennujaamades ajavahemikul 2003/2004 kuni 2010/2011 nii reisija kohta kui ka käideldud lennuki kohta makstud tasusid.

(119) Aruannetes jõutakse järeldusele, et tasusumma, mida Ryanair AOC-le maksis, on võrreldavast tasusummast, mida lennuettevõtja uuringuperioodil võrdluslennujaamadele maksis, keskmiselt suurem või sellega võrdne. See lubab järeldada, et Ryanairi poolt erinevate lepingute raames AOC-le makstud tasud vastavad suuruselt tasudele, mida turumajanduse tingimustes tegutsev lennujaama omanikust investor oleks Ryanairile sarnastel tingimustel pakkunud.

(120) Ryanair väidab, et lennujaamatasude vaatlemisel tuleks pigem lähtuda piirkuludest kui keskmistest muutuv- või üldkuludest.

(121) Ryanair rõhutab, et AOC lepinguid Ryanairi ja AMSiga tuleb hinnata eraldi ja et neid ettevõtjaid ei saa vaadelda riigiabi üheainsa oletatava saajana. Lepingud on eraldiseisvad, need on üksteisest sõltumatult läbi räägitud, nende esemeks on erinevad teenused ja nad ei ole üksteisega nii seotud, et nende vaatlemine oletatava riigiabi ainsa allikana oleks õigustatud. Turunduslepingu sõlmimine AMSiga ei olnud eeltingimus Ryanairi lennuliinide käitamiseks lennujaamast ja lennujaama. Kuna paljud Ryanairi teenindatavad lennujaamad täidavad oma turundusvajadusi ise, ei sõlmi nad AMSiga lepinguid. Ryanair rõhutab, et turundusteenuste ostmist turuhindadega tuleb vaadelda eraldi sellega seotud lepingulisest kokkuleppest lennujaama ja lennuettevõtja vahel.

(122) Lisaks puudub Ryanairi selgituse kohaselt viide selle kohta, et lennuettevõtja, kes oleks kohustunud tagama maa peal sarnase arvu reisijaid ja/või sarnase arvu lennukite käitlemise, ei oleks samuti saanud sarnaseid „vähendatud tasusid". Komisjon ei tegele ka küsimusega, kas lennuettevõtja, kes oleks pakkunud sarnaseid kohustusi, oleks saanud võrreldavalt eralennujaamalt võrreldava suurusega tasusid.

(123) Mis puudutab turundustegevuse väärtust, siis väidab Ryanair, et reklaamipinnad Ryanairi veebisaidil on piiratud ja peale lennujaamade on ka muude ettevõtjate nõudlus selle järele suur. Praegu käiakse veebisaidil umbes 4,5 miljardit korda aastas. Isegi traditsioonilised lennuettevõtjad teadvustavad praegu oma veebisaitide väärtust turunduse ja reklaami seisukohalt. Teiselt poolt teevad paljud lennujaamad majanduslikult otstarbeka valiku kasutada kaubamärgi ülesehitamiseks veebisaidil ryanair.com või muude lennuettevõtjate veebisaitidel olevaid reklaamipindu. Kaubamärgi suuremast tuntusest on lennujaamadel võimalik täiendaval ja üksteist tugevdaval viisil kasu saada. Altenburgi lennujaam on rahvusvaheliselt kaugelt vähem tuntud kui *Aéroports de Paris* või Heathrow lennujaam ja seetõttu peab ta investeerima reklaami, et tugevdada oma kaubamärgi tuntust ja suurendada saabuvate reisijate osakaalu.

(124) Ryanair esitab nõustamisettevõtte koostatud analüüsi, milles võrreldakse AMSi poolt veebiturundusteenuste eest küsitud hindu teiste reisisaitide poolt sarnaste teenuste eest arvestatud hindadega. Analüüsis võrreldakse AMSi esimeses 2005. aasta hinnakirjas esitatud hindu võrdlusnäitajaga, milleks on reisisaitide pakutud sarnased teenused sel ajal. Peale selle võrreldakse AMSi tollases hinnakirjas (2013) esitatud hindu muude reisimisega seotud veebisaitide sarnaste turustatavate teenuste hindadega. Selles analüüsis tehakse järeldus, et AMSi poolt veebisaidil ryanair.com tehtava reklaami eest küsitud hinnad jäid allapoole keskmist või võrdlusrühma veebisaitide poolt hinnakirjades esitatud hindade keskmisesse vahemikku. See järeldus kinnitab Ryanairi väitel, et avaliku sektori lennujaamade kokkulepped AMSiga täidavad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi.

(125) Erinevate ekraanipiltide abil, millest nähtub, et AMSiga sõlmitud lepingute kohaselt osutatud teenuseid jälgiti, esitab Ryanair veel tõendid osutatud teenuste kohta. Need ekraanipildid edastati üldjuhul AMSiga lepingu sõlminud lennujaamale tõendina ostetud teenuste aktiveerimise kohta veebisaidil ryanair.com. Ryanair tõstab esile lennujaamadele osutatud AMSi teenuste väärtust ja on arvamusel, et lennujaamadele AMSiga sõlmitud lepingutest tekkiv kasu on usaldusväärselt arvuliselt mõõdetav.

(126) Vaatamata oma seisukohale, et AMSi lepingut ja lennujaamateenuste lepingut tuleb käsitleda eraldi, esitab Ryanair nõustamisettevõtte poolt turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte alusel tehtud kasumlikkuse analüüsi, mis hõlmab nii Ryanairi ja lennujaama sõlmitud lennujaamateenuste lepingut kui ka AMSi ja lennujaama sõlmitud turunduslepinguid. Ryanairi väitel on selle analüüsi eesmärk – kaaludes AMSi võimalikku kaasamist AMSi lepingute ja lennujaamateenuste lepingu ühisesse kasumlikkuse analüüsi – pakkuda komisjonile abi seoses käsitusega, mille puhul vaadeldakse lennujaamateenuste lepingut ja AMSi lepinguid koos.

(127) Nõustamisettevõte teeb järelduse, et AMSi väärtuse lisamiseks AMSi lepingute ja lennujaamateenuste lepingu ühisesse kasumlikkuse analüüsi sobib rahavoogude meetod. See meetod hõlmab lisanduvat akumuleeritud kasumit, mida lennujaam teenib lennujaamateenuste lepingu allkirjastamise kaudu, samuti AMSi lepingu abil tehtavast reklaamist saadavat kasu. Selle meetodi kohaselt võib lennujaama AMSiga seotud kulusid käsitleda diskonteeritud rahavoogude ja kasumlikkuse analüüsi raames lisanduva tegevuskuluna. Nimetatud meetodi puhul võetakse lisaks arvesse AMSi lepingute ja lennujaamateenuste lepingu tulemusena tekkiva turundustegevuse kasu ka pärast lepinguperioodi ja lennujaamateenuste kavandatud lõppu, sest turundustegevus aitab suurendada turuväärtust ja annab tõenäoliselt tõuke ka tulevastele ärivõimalustele ja kasumile.

(128) Selle uuringu järeldusena tõstab Ryanair esile asjaolu, et kui komisjon jätkab lennujaamateenuste lepingu ja AMSi lepingute ühist käsitlemist, peab ta siinsele riigiabi juhtumile kohaldama nõustamisettevõtte esitatud põhimõtteid, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte alusel tehtavat kasumlikkuse analüüsi oleks võimalik korrektselt kohaldada nii lennujaamateenuste lepingu kui ka AMSi lepingute uurimisele.

(129) Ryanair esitab veel hulga nõustamisettevõtte koostatud lisasid ja professor Damien P. McLoughlini välja töötatud analüüsi.

Turu võrdlusnäitaja kindlakstegemine võrdlusnäitajate analüüsides turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte ([49]) kriteeriumi täitmise kontrollimise kohta ([50])

(130) Nõustamisettevõte on veendunud, et komisjoni arusaam, mille kohaselt peetakse vastuvõetavaks ainult uuritava lennujaamaga samas teeninduspiirkonnas paiknevaid võrdluslennujaamu, on vigane. Nõustamisettevõte esitab väite, et võrdluslennujaamadelt hangitud turu võrdlushinnad ei ole koormatud riigiabiga, mida on ümberkaudsetele lennujaamadele antud. Turu võrdlusnäitajat on võimalik turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kriteeriumi täitmise kontrollimiseks usaldusväärselt hinnata, sest

a) võrdlusnäitajate analüüse kasutatakse ka väljaspool riigiabi valdkonda paljudel juhtudel turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kriteeriumi täitmise kontrollimiseks;

b) ettevõtjad mõjutavad oma hinnakujundusotsuseid vastastikku ainult sellises ulatuses, nagu nende tooted üksteist asendavad või täiendavad;

c) samas teeninduspiirkonnas asuvad lennujaamad ei pruugi üksteisega konkureerida ja edastatud aruannetes kasutatud võrdluslennujaamad konkureerivad riigi omandis olevate lennujaamadega ainult piiratud ulatuses (vähem kui üks kolmandik võrdluslennujaamade teeninduspiirkonna kommertslennujaamadest on täielikult riigi omandis ja mitte ühegi suhtes neist ei toimunud 2013. aasta aprillis riigiabiga seotud uurimist);

d) isegi kui võrdluslennujaamad puutuvad kokku samas teeninduspiirkonnas asuvate riigi omandis olevate lennujaamade poolse konkurentsiga, on põhjust arvata, et nende käitumine on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega (näiteks kui on tegemist suure eraosalusega või kui lennujaama haldab eraettevõtja);

e) turumajanduse tingimustes tegutsevate ettevõtjate lennujaamad ei kehtesta lisanduvatest kuludest madalamaid hindu.

Kasumlikkuse analüüsi põhimõtted turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kriteeriumi täitmise kontrollimiseks ([51])

(131) Nõustamisettevõte esitas väite, et tema poolt komisjonile edastatud aruannetes tehtud kasumlikkuse analüüsis järgitakse põhimõtteid, mida kohaldaks mõistlikult tegutsev erasektori investor. Kasumlikkuse analüüs kajastab komisjoni põhimõttelistest otsustest lähtuvat käsitust. Kasumlikkuse analüüs tugineb järgmistele põhimõtetele:

a) hindamine tehakse lisanduvate kulude alusel;

b) eelnev äriplaan ei ole tingimata vajalik;

c) ülekoormuseta lennujaama puhul sobib hinnakujunduseks ühe kassa meetod;

d) arvesse tuleb võtta ainult neid tulusid, mis on seotud tegutseva lennujaama majandustegevusega;

e) arvesse tuleb võtta lepingu kogukestust, sealhulgas võimalikku pikendusaega;

f) lepingute kasumlikkuse hindamiseks tuleb tulevased rahavood diskonteerida;

g) Ryanairi lepingute järk-järgult kasvavat kasumlikkust lennujaamade jaoks tuleb hinnata sisemise tulumäära või nüüdispuhasväärtuse hinnangute alusel.

([49]) Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.
([50]) Ryanairi riigiabi juhtumid, koostanud nõustamisettevõte Ryanairi tellimusel, 9. aprill 2013.
([51]) Vt joonealune märkus 50.

Professor Damien P. McLoughlini analüüs ([52])„Brand building: why and how small brands should invest in marketing" [„Kaubamärgi kujundamine: miks ja kuidas peaksid väikesed kaubamärgid investeerima turundusse"]

(132) Nimetatud töö eesmärk on kirjeldada äriloogikat, mis on aluseks piirkondlike lennujaamade otsustele osta AMSilt reklaamipindu veebisaidil ryanair.com. Autor märgib, et on palju väga tugevaid, hästi tuntud ja harjumuspäraselt kasutatavaid lennujaamu. Nõrgemad konkurendid peavad oma äri laiendamiseks jagu saama tarbijate staatilisest ostukäitumisest. Väiksemad piirkondlikud lennujaamad peavad leidma võimaluse oma kaubamärgi sõnumi pidevaks edastamiseks võimalikult laiale publikule. Traditsioonilised turunduskommunikatsiooni vormid nõuavad nende vahenditest suuremaid kulutusi.

Märkused AMSile tehtud maksete kohta

(133) Ryanair ei nõustu komisjoni hinnanguga, et AMSile tehtud maksed kujutavad endast lennujaama jaoks kulu, sest see mõttekäik jätab tähelepanuta AMSi teenuste väärtuse lennujaama jaoks. Samuti on Ryanair veendunud, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaselt tehtava analüüsi eesmärgil tuleks väärtuslike turundusteenuste ostmist turuhindadega vaadelda eraldi sellega seotud lepingulisest kokkuleppest lennujaama ja lennuettevõtja vahel. Oma analüüsi toetuseks edastab Ryanair nõustamisettevõtte võrdlusuuringu, kus AMSi küsitud hindasid kõrvutatakse muude reisisaitide pakutavate sarnaste teenuste hindadega ([53]). Uuringus tehakse järeldus, et AMSi küsitud hinnad jäid allapoole keskmist või võrdlusrühma veebisaitide küsitud hindade keskmisesse vahemikku. Ryanair leiab selle põhjal, et AMSi hinnad vastavad turuhindadele ja et avaliku sektori lennujaama otsus osta AMSi teenuseid täidab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi. Nimetatud teenuste väärtuse kinnitamiseks lennujaamade jaoks esitab Ryanair ka tõendid lennujaamadele AMSi lepingute raames osutatud teenuste kohta.

(134) Ryanair palub komisjonil oma seni AMSi lepingutele kohaldatud käsitus läbi vaadata. Ryanair on veendunud, et kokkuleppeid AMSiga tuleks vaadelda Ryanairi lennujaamateenuste kokkulepetest eraldiseisvana ja et nende suhtes tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täidetust eraldi kontrollida. Kui komisjon peaks endiselt nõudma AMSiga sõlmitud kokkulepete ja Ryanairi lennujaamateenuste kokkulepete turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täidetuse ühist kontrollimist, siis ei tohiks tähelepanuta jätta AMSi teenuste väärtust lennujaama jaoks.

(135) Nõustamisettevõtte 20. detsembri 2013. aasta aruanne AMSi hindade kohta tugineb eelnevalt edastatud järeldustele aruannete kohta, milles kirjeldati reklaami tähtsust väikeste kaubamärkide jaoks. Nendes aruannetes kinnitatakse, et Ryanair on tugev üleeuroopaline kaubamärk, millel on võimalik nõuda oma reklaamiteenuste eest hinnalisandeid. AMSi tasumäärasid võrreldakse ühel ajal valimisse kaasatud veebireklaamihindadega, kusjuures võrdlusaluseks on sama suurusega reklaamid ajavahemikul 2004–2005, st AMSi hinnakirja esmakordse kehtestamise ajal ja aastal 2013. Veebisaidil ryanair.com on ühes kuus üle kahe korra rohkem külastajaid kui populaarsuselt järgmisel reisisaidil. Samuti esineb suurem tõenäosus, et külastajad teevad edasisi tehinguid elektrooniliselt. Need ainulaadsed tunnused koos kaubamärgi suure tuntusega võimaldasid lennuettevõtjal hinnalisandit küsida.

(136) Võrreldi sama suurusega reklaame, mis olid kindlaks määratud kasutada olevate andmete alusel ja paigutatud erinevate veebisaitide kodulehele. Eripakkumiste puuduliku läbipaistvuse ja omal äranägemisel tehtud allahindluste tõttu, mis vastavad siiski tavapärasele äritegevusele, võrreldi üksteisega ainult hinnakirjades toodud hindu. Hinnakirja kohaselt pakutav hind kehtib tuhande vaatamise kohta, st hinnana, mida tuleb maksta iga kord, kui reklaami on vaadanud 1000 veebisaidil käijat. Veebireklaamide hinnad varieeruvad olenevalt nende pikslites mõõdetavast suurusest ja nende paigutusest veebisaidil. Veebisaidil ryanair.com ajavahemikul 2004–2005 pakutud tähtsaim kodulehe reklaamiteenus oli reklaamiriba suurusega 468 × 60 pikslit. Reklaamiribad paigutatakse tavaliselt veebisaidi ülaosa keskele. Ajavahemiku 2004–2005 puhul võrreldi AMSi 2005. aasta hinnakirja järgi pakutud reklaamiribade hinda 54 Euroopa reisisaidi nõutud hinnaga.

([52]) Koostatud Ryanairi jaoks, 10. aprill 2013.

([53]) „Are prices set by AMS in line with the market rate?" [„Kas AMSi kehtestatud hinnad vastavad turumääradele?"] Koostatud Ryanairi jaoks, 20. detsember 2013.

(137) 2013. aasta puhul kaasatakse veel kaks reklaamitüüpi, nimelt *skyscraper* suurusega 120 × 600 pikslit ja *mid page units* suurusega 300 × 250 pikslit. *Skyscraper* on pikk ja kitsas reklaam, mis paigutatakse veebisaidi küljele, *mid page unit* paikneb tavaliselt toimetatava internetisisu vahel ja torkab seega hästi silma. AMSi hinnakirjas sisalduvaid *skyscraper*'ite ja *mid page units*'ite hindu võrreldakse 22 reisisaidi ja 135 muu veebisaidi tasudega. Mõlema ajavahemiku ja kõikide sektorite puhul ilmnes, et AMSi tasumäärad jäävad võrdlusrühma veebisaitide küsitud hindade vahemikku või sellest allapoole.

AMSi lepingute käsitlus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja osana tehtud kasumlikkuse analüüsis

(138) Ryanair esitas nõustamisettevõtte koostatud aruande põhimõtete kohta, mis tema arvates peaksid kehtima turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise kontrollimisel ning mis hõlmavad nii Ryanairi ja lennujaamade vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid kui ka AMSi ja nendesamade lennujaamade vahel sõlmitud turunduslepinguid ([54]). Ryanair rõhutab, et see ei mõjuta tema seisukohta, et AMSi lepingute ja lennujaamateenuste lepingute puhul tuleks kontrollida turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist eraldi.

(139) Aruandes tehakse selgeks, et AMSiga seotud tulu tuleks lisada tulupoolele ühises kasumlikkuse analüüsis, milles AMSiga seotud kulud kantakse kulupoolele. Aruandes soovitatakse rahavoogude meetodit, mille alusel käsitletakse AMSiga seotud kulusid lisanduvate tegevuskuludena. Aruandes väidetakse, et turundustegevus aitas kaubamärgi väärtust luua ja suurendada. Tänu sellele võivad omakorda tekkida turunduslepingu kestusest, aga ka selle lõppemisest kaugemale ulatuvad tehingud ja kasum. Ryanairiga sõlmitud lepingu kaudu tulevad lennujaama ka teised lennuettevõtjad. See teeb lennujaama omakorda äriettevõtete jaoks ligitõmbavaks ja suurendab lennujaama lennundusega mitteseotud tulu ([55]). Kui komisjon korraldab ühise kasumlikkuse analüüsi, tuleks neid eeliseid arvesse võtta, käsitledes AMSiga seotud kulusid lisanduvate tegevuskuludena, kusjuures lisanduva kasumi arvutamisel tuleb teha korrigeerimine AMSile tehtud maksetega.

(140) Peale selle tuleks prognoositud lisanduvasse kasumisse lisada lennujaamateenuste lepingu lõppemisel ka lõppväärtus, et oleks võimalik kaasata ka pärast lepingu lõppemist tekkiv väärtus. Lõppväärtust on võimalik kohandada ettevaatliku eelduse alusel, mis hõlmab tõenäosust, et Ryanairiga sõlmitud lepingut või teiste lennuettevõtjatega sõlmitud sarnaste tingimustega kokkulepet pikendatakse. Sel viisil on võimalik kindlaks määrata AMSi lepingutest ja lennujaamateenuste lepingust ühiselt saadavate eeliste madalam piir, võttes arvesse pärast lennujaamateenuste lepingu lõppemist seotud ebakindlust lisanduva kasumi suhtes.

(141) Selle käsituse tõendamiseks on aruandes esitatud kokkuvõte selliste uuringute tulemustest, milles vaadeldakse reklaami mõju kaubamärgi väärtusele. Uuringutes tunnistatakse, et reklaam võib kaubamärgi väärtust suurendada ja muuta kliendid ettevõtte suhtes lojaalsemaks. Eelkõige suurendab reklaam veebisaidil ryanair.com lennujaama kaubamärgi nähtavust. Esmajoones väiksemad piirkondlikud lennujaamad, kelle eesmärk on oma lennuliikluse mahtu suurendada, võivad AMSiga reklaamilepinguid sõlmides oma kaubamärgi väärtust suurendada ([56]).

(142) Aruandes soovitatakse eelistada rahavoogude meetodit kapitaliseerimismeetodile, mille puhul AMSiga seotud kulusid käsitletakse kapitali mõjutavate kuludena, mis on seotud mittemateriaalse varaga (nimelt lennujaama kaubamärgi väärtusega). Turunduskulud kantakse aktivasse mittemateriaalse varana ja amortiseeritakse seejärel vara kasutusea jooksul jääkväärtusega lennujaamateenuste lepingu ettenähtud kestuse lõppemisel. Selle meetodi puhul ei võeta siiski arvesse tekkivat lisakasu, mida lennujaam saab Ryanairiga lennujaamateenuste lepingu sõlmimisest. Ka mittemateriaalse vara väärtust on kaubamärgi haldamise kulutuste ja vara kasutusea pikkuse tõttu keeruline hinnata.

([54]) „AMSi lepingute käsitlus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täidetuse kontrollimise osana tehtud kasumlikkuse analüüsis", koostatud Ryanairi jaoks, 17. jaanuar 2014.

([55]) York Aviationi aruande „Social benefits of low fare airlines in Europe" [„Odavlennuettevõtjate sotsiaalsed eelised Euroopas"] kohaselt (2007) muutis Ryanair Eindhoveni lennujaama teiste odavlennuettevõtjate jaoks tegevuskohana ligitõmbavaks.

([56]) Siin osutatakse eelkõige professor Damien P. McLoughlini aruandele (2013), mille Ryanair edastas 13. aprillil 2013 ja mis kannab pealkirja „Brand building: why and how small brands should invest in marketing" [„Kaubamärgi kujundamine: miks ja kuidas peaksid väikesed kaubamärgid investeerima turundusse"].

(143) Lõpuks esitatakse väide, et rahavoogude meetod on kooskõlas komisjoni põhimõtteliste otsustega riigiabi ja muu kui riigiabi kohta. Siin viidatakse BayernLB riigiabi juhtumile, ([57]) mille puhul komisjon märkis, et ta kasutab rahavoogude hindamiseks dividendi diskonteerimise meetodil põhinevat hindamismudelit ja määrab seejärel dividendi prognoositud kasvu alusel lõppväärtuse. Peale selle nimetatakse Telefónicaga ([58]) seoses liiga väikese hinnavahe juhtumit, mille puhul komisjon kaasas diskonteeritud rahavoo arvestusse lõppväärtuse.

6.2. AIRPORT MARKETING SERVICESI (AMS) MÄRKUSED

(144) Airport Marketing Services määratleb end ise Ryanairi tütarettevõtjana, millel on tegelik majanduslik eesmärk ja mis loodi selleks, et tegeleda Ryanairi põhitegevuse hulka mittekuuluva tegevusega. Ryanair kasutab teda vahendajana reklaamipindade müümiseks oma veebisaidil. Põhimõtteliselt peab AMS lennujaamadega turunduslepingute üle läbirääkimisi ja sõlmib neid eraldi Ryanairi sõlmitavatest lepingutest samade lennujaamadega.

(145) AMS teatab, et ei ole olnud riigiabi saaja ja et lennujaam tegutses AMSiga tehingute tegemisel turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte alusel. AMSi arvates on turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtet järgitud, sest tasumäärade puhul AMSi kasutada antud reklaamipindade eest ja nende pindade asjaomase mahu puhul ei tehta vahet avaliku ja erasektori reklaamiklientidel. Avaliku ja erasektori asutused konkureerivad, et saada juurdepääs ryanair.com-i veebisaidil ainult piiratult olemasolevale reklaamipinnale.

(146) AMS selgitab, et turunduslepingud sõlmiti äritegevuse aluspõhimõtteid silmas pidades läbirääkimiste tulemusena kommertsväärtuse alusel ja turuhinnaga. Paljud lennujaamad – nii piirkondlikud kui ka sõlmlennujaamad – otsustavad avaldada oma kaubamärgi tuntuse suurendamiseks reklaami Ryanairi või muul veebisaidil. Kaubamärgi suuremast tuntusest on lennujaamadel võimalik erineval viisil kasu saada. Näiteks võib kaubamärgi tuntus saabuvaid reisijaid ligi tõmmata lennuettevõtja veebisaidi kaudu, millel avaldatakse lennujaama reklaami. Lennujaama saabuvad reisijad toodavad tulu lennundusega mitteseotud tegevusest, sest välisreisijad kulutavad lennujaamas palju suurema tõenäosusega raha suveniiridele, kohalikele toodetele, rendiautodele, restoranidele vms. See tulu moodustab peaaegu poole lennujaamade lennundusega mitteseotud tegevuse tuludest.

(147) See vastab tõele eriti AOC puhul, sest ajal, mil Ryanair alustas Altenburgi ja Londoni vahelise lennuliini käitamist, puudus lennujaamas veel korrapärane reisijate liikumine. Tegevus, mille kaudu oleks olnud võimalik teenida tulu lennundusega mitteseotud tegevusest, ei olnud sel ajal veel välja kujunenud. Turundustegevusel oli seepärast eriti suur väärtus, et kasvatada saabuvate reisijate osakaalu reisijate üldarvus, mida Ryanair oli kohustunud tagama, ja edendada lennundusega mitteseotud tegevuse alustamist lennujaamas.

(148) Ryanairi veebisaidil on turunduse seisukohast eriti väärtuslikud omadused: see on üks populaarseimatest reisisaitidest maailmas; Ryanairi kaubamärgi ja veebisaidi tuntus on väga suur; vaid […]* suuruse põrkemääraga (*bounce rate*) sisu on ligitõmbav; veebisaidi külastuse keskmine kestus on ülimalt pikk ja veebisait kõnetab sihipäraselt vastava lennujaama võimalikke kliente. Veebisaidi nimetatud omadused kajastusid AOC-le arvestatud turundustasudes.

(149) AMS väidab, et tema turundustasud on kindlaks määratud turuhinna alusel. AMS ei tee oma klientide puhul vahet lennujaamadel ja muudes valdkondades tegutsevatel ettevõtjatel. AMSi arvestatud hinnad tuginevad objektiivsetele kriteeriumidele ja on tema veebisaidil ([59]) läbipaistvalt esitatud. Hinnad, mille AMS lennujaama jaoks välja arvestas, vastasid tema hinnakirjale. Võrdluseks: lennujaama üheleheküljeline reklaam ajalehes Daily Telegraph maksaks umbes 2 385 000 eurot 45 päeva eest (46 000 Inglise naela päevas). Reklaamipinnad, mida AMS Ryanairi veebilehel pakub, on peale selle püsivalt ühe reklaami all kinni, samal ajal kui arvukatel muudel veebisaitidel näidatakse reklaami üldjuhul vahelduvalt.

([57]) Euroopa Komisjon, riigiabijuhtum NN 72/05 – Saksamaa, BayernLB kapitali suurendamine, punktid 27–29.
([58]) Komisjoni 4. juuli 2007. aasta otsus EÜ asutamislepingu artikli 82 kohase menetluse kohta (juhtum COMP/38.784 – Wanadoo España *vs*. Telefónica), punktid 360 ja 363.
([59]) www.airportmarketingservices.com.

(150) AMSiga 2008. aastal sõlmitud turunduslepingu kohaste teenuste osutamise kaheaastase perioodi jooksul oli ette nähtud, et lennujaam maksab turundusteenuste eest tasu, mis põhines saidi külastuste arvul 2007. aastal. Ka 2010. aasta turundusleping tugines samamoodi eeldustele, mis olid seotud saidi külastuste arvuga 2009. aastal. Varasema aja kohta kättesaadavad andmed näitavad, et Ryanairi veebisaidi külastuste arv on viimastel aastatel selgelt kasvanud.

(151) AMS teeb järelduse, et ta ei ole olnud riigiabi saaja ja et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegutses AMSiga tehingute sõlmimisel vastavalt turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele.

6.3. LUFTHANSA MÄRKUSED

(152) Lufthansa märgib, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH 2010. ja 2011. aasta aruannetes on esitatud vastavalt 567 000 euro ja 437 000 euro suurune kahjum. See näitab, et ettevõtja ei teeni riiklikule toetusele vaatamata ikka veel kasumit. Lufthansa väitel teevad osanikud igal aastal sissemakseid kahes vormis.

a) Altenburger Landi maakonna 2014. aasta eelarvekavas märgitakse, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sai oma ühingulepingu artikli 24 kohaselt uusi sissemakseid 228 000 eurot aastas.

b) Peale selle sai Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH aastatel 2009–2011 tagastamatuid toetusi 2 406 000 eurot. Aastaaruannete kohaselt tagavad need toetused ettevõtja maksevõime. Altenburger Landi maakonna eelarvekava kohaselt eraldatakse neid toetusi ka 2014. aastal (350 000 eurot 2014. aasta eest). Kokku moodustasid toetused ja osanike sissemaksed 2014. aastal 409 000 eurot ja 2013. aastal 174 000 eurot.

(153) Praeguse uurimisega seoses märgib Lufthansa, et taristu on loodud ilmselt eranditult Ryanairi jaoks, nagu Ryanairiga sõlmitud lepingus on kokku lepitud. Lufthansa selgitab, et erainvestor oleks tegutsenud sellisel viisil ainult juhul, kui Ryanair oleks vastutasuks kohustunud teenindama lennujaama kindla arvu aastate jooksul.

(154) Samuti väidab Lufthansa, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sai aastatel 2003–2011 riigilt päästmisabi, sest lennujaamatasudest ei piisanud tegevuskulude katmiseks. Lufthansa määratleb äriühingut raskustes oleva ettevõtjana vastavalt suunistele raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta, ([60]) kusjuures nendest suunistest ei ole järelikult kinni peetud, sest abist ei teatatud. Abi ei ole seetõttu siseturuga kokkusobiv.

(155) Lennujaamatasude ja turundustoetuse kohta märgib Lufthansa, et Ryanairile on antud soodustasudena ja turunduse toetamise kaudu märkimisväärset abi. Lufthansa väidab, et need eelised ei ole siseturuga kokkusobivad, sest 2005. aasta lennundussuuniste kokkusobivuskriteeriume ei ole võimalik kohaldada, kuna need ei kehti juhtudel, kui tegevusabi antakse pikka aega ja pidevalt. Kohaldada ei saa ka 2014. aasta lennundussuuniseid, sest need hõlmavad ainult lennuettevõtjatele mõeldud stardiabi, millest on teatatud või mida anti pärast kõnealuste suuniste jõustumist. Aga isegi kui 2014. aasta lennundussuunised oleksid kohaldatavad, ei oleks lennuettevõtjatele antava stardiabi kokkusobivuse kriteeriumid täidetud.

6.4. SAKSAMAA LENNUETTEVÕTJATE LIIDU MÄRKUSED

(156) Saksamaa Lennuettevõtjate Liit (Bundesverband der deutschen Fluggesellschaften, „BDF") ei nõustu 2014. aasta lennundussuuniste kohaldamisega teatamata jäetud tegevusabi suhtes, mis on antud enne suuniste avaldamist, sest see on vastuolus eesmärgiga vältida konkurentsimoonutusi ja luua siseturul võrdsed konkurentsitingimused. BDFi väitel kujutaks selline kohaldamine endast eelise andmist nendele ettevõtjatele, kes tegutsesid vastavalt enne 4. aprilli 2014 kehtinud suunistele. BDFi arvates legaliseeritaks uute 2014. aasta lennundussuunistega ebaseaduslik käitumine tagasiulatuvalt. Ryanairile antud stardiabi ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le antud investeeringuabi tuleks seetõttu hinnata asjaomasel ajal kohaldamisele kuulunud õiguse alusel teatamata abina.

([60]) ELT C 249, 31.7.2014, lk 1.

7. **SAKSAMAA MÄRKUSED HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA**

7.1. SAKSAMAA MÄRKUSED RYANAIRI MÄRKUSTE KOHTA

(157) Nõustamisettevõtte aruandega seoses märgib Saksamaa, et aruandes vihjatakse, nagu oleks Germanwings AOCd teenindanud. Saksamaa kinnitab siiski, et Germanwings ei ole seda lennujaama kunagi teenindanud.

(158) Ryanairi märkuste kohta teatab Saksamaa, et Tüüringi liidumaa asutused ei osalenud lennujaama ja Ryanairi või AMSi vahelistel läbirääkimistel lepingute sõlmimise üle.

(159) Ryanairi ja AOC vaheliste turunduslepingute küsimuses toetab Saksamaa tugevalt Ryanairi hoiakut, mille kohaselt vastavad need turunduslepingud turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele ega sisalda järelikult riigiabi. Saksamaa nõustub eelkõige Ryanairi 20. detsembril 2013 edastatud nõustamisettevõtte viimase aruande järeldustega ja teatab, et AMSile või Ryanairile tehtud maksed olid tavalise teenuselepingu kontekstis äriasjas osutatud teenuse eest proportsionaalsed.

7.2. SAKSAMAA MÄRKUSED LUFTHANSA MÄRKUSTE KOHTA

(160) Saksamaa väidab, et Lufthansa märkustest ei ilmne jooksva uurimise jaoks uusi andmeid ja et komisjonile on selles asjas juba kogu oluline teave esitatud.

(161) Saksamaa lükkab tagasi mõne Lufthansa väite. Saksamaa arvates on need ebakorrektsed.

a) Saksamaa väitel ei ehitatud ega käitatud AOCd eranditult Ryanairi jaoks. Sellega seoses viitab Saksamaa oma arvamustele ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pikaajalisele investeerimiskavale.

b) Lisaks rõhutab Saksamaa, et taristu on igaühele mittediskrimineerivalt kasutamiseks avatud. Alates 2001. aastast kasutavad lennujaama korrapäraselt ka Air Berlin ja Air Omega.

c) Ryanairiga sõlmitud lepingud parandasid Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tulemusi. Seetõttu oleks ka erainvestor need lepingud sõlminud.

d) Seda liiki otsused on selliste ettevõtjate nagu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH jaoks tavalised. Näiteks uuriti 2008. ja 2009. aastal ka seda, kas üks piloote koolitav ettevõtja saaks AOCd kasutada. Leping jäi siiski sõlmimata, sest ettevõtja nõudeid taristule ei olnud võimalik asjaomasel ajahetkel täita. Veel üheks näiteks on see, et 2010. aasta detsembris otsustati Ryanairiga uusi lepinguid mitte sõlmida.

e) KE-Consulti uuringu alusel kujundati Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ärimudel ümber üldlennunduse jaoks. Selle tulemusena vähenes vajalike riiklike toetuste summa.

(162) Saksamaa selgitab veel, et kuna Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nõukogu otsustas 2013. aasta detsembris kaasata erainvestori, oli võimalik riiklikke toetusi veelgi vähendada. Et lennujaama uus suundumus on tšarter- või regulaarlende enam mitte käitada, peaks AOC pealegi varsti riigiabi eeskirjade kohaldamisalast välja langema.

(163) Saksamaa esitab väite, et 2005. aasta lennundussuuniste kohaselt kuulub AOC lennujaamade D kategooriasse kuni 150 000 reisijaga aastas. Seetõttu on lennujaam teiste lennujaamadega konkureerimiseks liiga väike, rääkimata konkurentsi moonutamisest. Järelikult ei ole tegemist liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamisega. Saksamaa lükkab tagasi Lufthansa väited Ryanairile antud oletatava abi kohta. Samuti lükkab Saksamaa tagasi väite, et Ryanairile anti lennujaamatasude ja turundustoetusena oletatavat abi, ja viitab sellega seoses oma varasematele märkustele.

(164) Lõpuks osutab Saksamaa komisjoni 19. jaanuari 2005. aasta pressiteatele, ([61]) milles kinnitatakse, et abiprogramm piirkondlike lennujaamade ehitamiseks ja arendamiseks nõrga struktuuri ja majandusega piirkondades on siseturuga kokkusobiv.

([61]) http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-58_de.htm?locale=FR.

8. **HINNANG**

8.1. ABI OLEMASOLU

(165) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik millisel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust".

(166) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 ette nähtud kriteeriumid on kumulatiivsed. Et kindlaks teha, kas vaidlusalused meetmed kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad järelikult olema täidetud kõik järgmised tingimused. Täpsemalt peab rahaline toetus

a) olema antud liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest;

b) soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist;

c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja

d) kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.

Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

(167) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab komisjon esmalt kindlaks tegema, kas Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH on ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ettevõtja mõiste alla kuulub iga majandustegevusega seotud üksus, sõltumata tema õiguslikust vormist, omandisuhetest või rahastamise viisist ([62]). Majandustegevus on igasugune tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises asjaomasel turul ([63]).

(168) Kohus kinnitas Leipzigi/Halle lennujaama käsitlevas otsuses, et lennujaama käitamine ärilisel eesmärgil ja lennujaama taristu ehitamine kujutavad endast majandustegevust ([64]). Kui lennujaama käitaja on seotud majandustegevusega, pakkudes tasu eest lennujaamateenuseid, on ta sõltumata oma õiguslikust vormist ja rahastamise viisist ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Järelikult saab aluslepingu riigiabi käsitlevaid eeskirju kohaldada riigilt või riigi ressurssidest asjaomasele lennujaama käitajale antud eeliste suhtes ([65]).

(169) Seoses ajahetkega, millest alates muutub lennujaama ehitamine ja käitamine majandustegevuseks, tuletab komisjon meelde, et lennundussektori turujõudude järkjärguline areng ei luba täpset kuupäeva kindlaks määrata. Euroopa kohtud on siiski tunnustanud lennujaamade tegevuse olemuslikku arengut. Leipzigi/Halle lennujaamaga seoses selgitas kohus, et alates 2000. aastast ei ole enam võimalik välistada riigiabieeskirjade kohaldamist lennujaama taristu rahastamise suhtes. Järelikult tuleb lennujaama taristu ehitamist ja käitamist käsitada alates Aéroports de Paris' kohtuasjas tehtud otsuse kuupäevast (12. detsember 2000) majandustegevusena.

(170) Põhjendustes 168 ja 169 esitatud hinnangu kohaselt on lennujaama käitamine majandustegevus. Konkurents toimib ühelt poolt lennujaamade vahel, kes püüavad leida lennuettevõtjaid ja vastavat lennuliiklust (reisijad ja veosed), ja teiselt poolt lennujaama käitajate vahel. Viimatinimetatud võivad üksteisega konkureerida selle nimel, et saada tellimus teatava lennujaama käitamiseks. Peale selle võivad eelkõige odav- ja tšarterlennuettevõtjate pärast omavahel konkureerida lennujaamad, mis ei paikne samas teeninduspiirkonnas ega isegi samas liikmesriigis.

([62]) Otsus kohtuasjas C-35/96: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1998, lk I-3851); otsus kohtuasjas C-41/90: Höfner ja Elser (EKL 1991, lk I-1979); otsus kohtuasjas C-244/94: Fédération Française des Sociétés d'Assurances *vs.* Ministère de l'Agriculture et de la Pêche (EKL 1995, lk I-4013); otsus kohtuasjas C-55/96: Job Centre, (EKL 1997, lk I-7119).

([63]) Otsus kohtuasjas 118/85: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1987, lk 2599); otsus kohtuasjas 35/96: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1998, lk I-3851).

([64]) Otsus kohtuasjas Leipzig/Halle, eelkõige punktid 93–94; seda kinnitab otsus kohtuasjas C-288/11 P: Mitteldeutsche Flughafen ja Flughafen Leipzig-Halle *vs.* komisjon (2012, EKLis seni avaldamata); vt ka otsus kohtuasjas T-128/89: Aéroports de Paris *vs.* komisjon (EKL 2000, lk II-3929), seda kinnitab otsus kohtuasjas C-82/01P: Aéroports de Paris *vs.* komisjon (EKL 2002, lk I-9297) ja otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair *vs.* komisjon (EKL 2008, lk II3-643).

([65]) Otsus liidetud kohtuasjades C-159/91 ja C-160/91: Poucet *vs.* AGV ja Pistre *vs.* Cancave (EKL 1993, lk I-637).

(171) Komisjon märgib, et käesolevas otsuses asjaomast lennujaama taristut peab ärilisel alusel käitama lennujaama käitaja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Kuna lennujaama käitaja hakkab kasutajatelt küsima taristu kasutamise eest tasu, on viimane majanduslikult tulutoovalt kasutatav. Sellest järeldub, et kõnealust taristut tulutoovalt kasutav üksus kujutab endast ettevõtjat ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Avalikud ülesanded

(172) Kogu lennujaama käitaja tegevus ei ole tingimata majanduslikku laadi ([66]). Kohus ([67]) on selgitanud, et ülesandeid, mille eest vastutab tavaliselt riik avaliku sektori asutusena oma ametivolitusi teostades, ei käsitleta majandustegevusena ja selle suhtes ei kohaldata riigiabi eeskirju. Sedalaadi ülesannete hulka kuuluvad näiteks ohuennetus, lennundusjulgestus, politsei, toll jne. Sellise tegevuse rahastamist tuleb rangelt piirata tekkivate kulude hüvitamisega ja muu majandustegevuse rahastamine ei ole lubatav ([68]).

(173) Seetõttu ei kujuta avalike ülesannete hulka kuuluva tegevuse või sellise tegevusega vahetult seotud taristu rahastamine endast üldjuhul riigiabi ([69]). Lennujaama puhul peetakse sellist tegevust nagu lennundusjulgestus, politsei- ja tollitöö, tuletõrje, tsiviillendude kaitsmine õigusvastase sekkumise eest, samuti investeerimist selleks tegevuseks vajalikku taristusse ja varustusse üldjuhul mittemajanduslikuks ([70]).

(174) Majandustegevusega vältimatult seotud mittemajandusliku tegevuse riiklik rahastamine ei pruugi tähendada lubamatut diskrimineerimist lennuettevõtjate ja lennujaamade käitajate vahel. Tegelikult on see kooskõlas väljakujunenud kohtupraktikaga, et eelisega on tegemist juhul, kui avaliku sektori asutused vabastavad ettevõtjad nende majandustegevusega olemuslikult seotud kuludest ([71]). Kui teatud õigussüsteemis on tavapärane, et ühed lennuettevõtjad või lennujaamade käitajad tasuvad teatavate teenuste kulud, samal ajal kui teised lennuettevõtjad või lennujaamade käitajad, kes osutavad samade avaliku sektori asutuste ülesandel samu teenuseid, ei pea neid kulusid tasuma, võivad viimased saada seega eelise ka juhul, kui asjaomaseid teenuseid loetakse iseenesest mittemajanduslikuks tegevuseks. Sel põhjusel tuleb teha lennujaama käitaja suhtes kehtiva õigusraamistiku analüüs, et oleks võimalik hinnata, kas lennujaama käitaja või lennuettevõtjad peavad selle õigusraamistiku kohaselt kandma tegevuse kulud, mis on iseenesest mittemajanduslikku laadi, kuid nende majandustegevuse lahutamatu osa.

(175) Saksamaa selgitab, et põhjenduses 71 nimetatud riiklikud toetused taristuinvesteeringuteks on seotud eranditult mittemajandusliku tegevusega. Saksamaa loeb sellise mittemajandusliku tegevuse hulka investeeringud julgestusse, avalikku ohuennetusse ja lennundusohutusse. Eelkõige juhib Saksamaa tähelepanu sellele, et ohuennetusega seotud ja politsei ülesanded, tuleohutusmeetmed, avalik julgeolek ja tööohutus, ilmateenistus ja lennundusjulgestus on osa avalikest ülesannetest.

(176) Saksamaal on otsustav õigusraamistik kindlaks määratud eelkõige lennuohutusseaduse paragrahviga 8, milles sätestatakse lennujaamade julgestusmeetmed, ja lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 punkti c alapunktiga 2, milles sätestatakse tööohutuse, lennuliikluse kontrolli ja lennuliikluse ohutuse tagamise meetmed.

(177) Komisjon leiab, et lennuohutusseaduse paragrahvi 8 ja lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 punkti c alapunkti 2 kohaseid meetmeid, ilmateenistust ja tuletõrjet võib põhimõtteliselt käsitleda avalike ülesannetega seotud tegevusena.

([66]) Otsus kohtuasjas C-364/92: SAT Fluggesellschaft *vs.* Eurocontrol (EKL 1994, lk I-43).
([67]) Komisjoni otsus N 309/2002, 19. märts 2003, „Lennundusjulgestus – kulude hüvitamine pärast rünnakuid 11. septembril 2001".
([68]) Otsus kohtuasjas C-343/95: Cali & Figli *vs.* Servizi ecologici porto di Genova (EKL 1997, lk I-1547); komisjoni otsus N 309/2002, 19. märts 2003; komisjoni otsus, 16. oktoober 2002, N 438/2002, „Abi sadamavaldajatele ametiülesannete täitmiseks".
([69]) Komisjoni otsus N 309/2002, 19. märts 2003.
([70]) Vt eelkõige otsus kohtuasjas C-364/92: SAT/Eurocontrol (EKL 1994, lk I-43, punkt 30) ja otsus kohtuasjas C-113/07 P: Selex Sistemi Integrati *vs.* komisjon (EKL 2009, lk I-2207, punkt 71).
([71]) Vt muu hulgas otsus kohtuasjas C-172/03: Wolfgang Heiser *vs.* Finanzamt Innsbruck (EKL 2005, lk I-01627, punkt 36) ja tsiteeritud kohtupraktika.

(178) Kui vaadelda siiski meetmeid, mis on seotud ainult tööohutusega, siis on komisjon seisukohal, et ohutu töö tagamine lennujaamas moodustab täiesti tavalise osa lennujaama käitamise majandustegevusest ([72]). Jättes endale õiguse üksikuid tegevusi ja kulusid põhjalikumalt uurida, leiab komisjon, et lennujaama ohutu käitamise tagamise meetmed ei kujuta endast avalike ülesannetega seotud tegevust. Iga ettevõtja, kes soovib lennujaama käitada, peab tagama rajatiste, nt stardi- ja maandumisraja ja perroonide ohutuse.

(179) Tuleohutuse kohta märgib komisjon, et kulude hüvitamine kuulub piirkondlikku pädevusse ja nende kulude hüvitajad on tavaliselt pädevad piirkondlikud asutused. Nende kulude hüvitamine on piiratud asjaomaste kulude katmiseks vajaliku ulatusega.

(180) Lennundusjulgestuse ja lennundusjulgestusmeetmete kohta on lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 punktis d ette nähtud, et lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 punkti c kohaste meetmetega seotud kulud katab hulga kindlaksmääratud lennujaamade puhul riik. Lennujaamad võib vabastada kulude kandmisest lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 punkti d alusel „tunnustatud lennujaamadena", kui föderaalne transpordiministeerium on turvalisuskaalutlustel ja transpordipoliitika huvides tunnustanud vajadust lennundusjulgestusteenuste ja lennundusjulgestusmeetmete järele ([73]). Saksa lennujaamadel, kellel selline tunnustus puudub, ei ole õigust kuludest vabastamisele vastavalt lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 punktile d ja nad peavad järelikult lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 punktis c ettenähtud meetmetega seotud kulud põhimõtteliselt ise kandma. Need kulud on osa lennujaamade käitamisest. Kuna osa lennujaamu peab need kulud ise kandma, teised aga mitte, võib viimastele olla antud eelis ka juhul, kui kontrolli- ja lennundusjulgestusmeetmeid on võimalik käsitleda mittemajanduslike meetmetena. Komisjon võtab teadmiseks, et AOC ei kuulu nimetatud seaduse paragrahvi 27 punkti d kohaldamisalasse jäävate lennujaamade hulka, ja märgib, et lennundusjulgestusteenuste ja -meetmetega seotud investeeringud ei saa avalike ülesannetega seotud kuludena kõne alla tulla.

(181) Saksamaa on nähtavasti seisukohal, et kõiki lennuohutusseaduse paragrahvis 8 ette nähtud meetmetega seotud kulusid võivad kanda pädevad avaliku sektori asutused. Komisjon märgib siiski, et lennuohutusseaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt võib hüvitada ainult selliste ruumide ja pindade kasutada andmise ja korrashoiuga seotud kulusid, mis on vajalikud meetmete elluviimiseks vastavalt lennuohutusseaduse paragrahvile 5. Kõik muud kulud peab kandma lennujaama käitaja. Kuivõrd Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH riikliku rahastamisega vabastati ettevõtja kuludest, mida ta lennuohutusseaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt pidi kandma, ei ole see riiklik rahastamine järelikult liidu riigiabi eeskirjadel põhinevast täpsest uurimisest välja jäetud.

(182) Lõpetuseks nõustub komisjon aastatel 2000–2011 tehtud taristuinvesteeringuid ja tekkinud tegevuskulusid silmas pidades, et vahetult tuleohutusega ja ilmateenistuse tagamisega seotud kulusid võib pidada avalike ülesannetega täitmise kuludeks, kui nende kulude hüvitamine piirdub rangelt selle tegevuse elluviimiseks vajalikuga. 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.

(183) Võttes arvesse, et AOC ei kuulu lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 punkti d kohaldamisalasse jäävate lennujaamade hulka, märgib komisjon nimetatud seaduse paragrahvi 27 punkti c alapunkti 2 kohaste lennundusjulgestusteenuste ja -meetmetega seotud investeeringute kohta, et nende teenuste ja meetmetega seotud investeeringuid ja tegevuskulusid ei saa avalike ülesannete täitmise kuludena arvesse võtta. Viimaks ei tule avalike ülesannete täitmise kuludena kõne alla lennujaama tööohutuse tagamisega seotud investeeringud ja tegevuskulud. Esmajoones tähendab see, et avalike ülesannete hulka ei saa liigitada investeeringuid stardi- ja maandumisraja ajakohastamisse ja pikendamisse ning lennuvälja valgusmajakate jms paigaldamisse.

([72]) Komisjoni 20. veebruari 2014. aasta otsus riigiabi SA.35847 (2012/N) kohta – Tšehhi Vabariik – Ostrava lennujaam, ELTs seni avaldamata, põhjendus 16.

([73]) Lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 punkti d alapunkt 1: „Lennundusjulgestusteenuste osutamine ja selleks vajalike tehniliste lennundusjulgestusvahendite olemasolu tagatakse lennuväljadel, kus Saksa transpordi, ehituse ja linnaarengu ministeerium peab seda julgeoleku ja liikluspoliitika eesmärgil vajalikuks".

(184) Olenemata sellest, kas need kulud on liigitatud õiguslikult avalike ülesannetega seotuks või mitte, tõendati, et need peab kehtiva õigusraamistiku kohaselt kandma lennujaama käitaja. Seega, kui need kulud maksaks kinni riik, vabastataks lennujaama käitaja kuludest, mis tal oleksid tavaliselt tekkinud.

(185) Komisjon on seetõttu seisukohal, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le taristuinvesteeringute ja tegevuskahjumi rahastamiseks antud riiklikud vahendid vabastavad ettevõtja tema majandustegevusega olemuslikult seotud kuludest. Erandiks on siinkohal põhjendustes 182 ja 183 esitatud avalike ülesannetega täitmise kulud. Tabelis 7 avalikustatud Tüüringi liidumaa rahalisi vahendeid lennundusjulgestuse ja lennujaamakontrolli teenuste kulude katmiseks ei saa seetõttu vastupidiselt Saksamaa arvamusele nimetada avalike ülesannetega seotud tegevuseks. Samuti ei kuulu vastupidiselt Saksamaa arvamusele avalike ülesannete hulka osa tabelis 3 kajastatud taristuinvesteeringutest. See kehtib eelkõige stardi- ja maandumisraja ajakohastamise ja pikendamise kohta.

8.1.1. **1. meede: taristuinvesteeringute rahastamine aastatel 2000–2011**

Riigi ressursid ja seostatavus riigiga

(186) Riigiabiga on alati tegemist juhul, kui riik ise või talle antud volituste alusel tegutsev vahendav organ annab riigi ressursside kaudu eelise ([74]). Kohalike asutuste vahenditele kohaldatakse ELi toimimise lepingu artiklit 107 riigi ressursside kohta ([75]).

(187) Siinses juhtumis rahastatakse Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le taristuinvesteeringute katmiseks antud toetusi avaliku sektori asutuste, st kas avaliku sektori osanike, ([76]) Tüüringi liidumaa või muude avaliku sektori asutuste ning piirkondlike ja kohalike asutuste eelarvest. Järelikult sisaldavad need toetused riigi ressursse ja on ka riigiga seostatavad.

Majanduslik eelis

(188) Et uurida küsimust, kas ettevõtja on saanud eelistingimustel rahaliste vahendite andmisest tuleneva majandusliku eelise, kohaldab komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva investori kriteeriumi. Selle põhimõtte kohaselt ei tohiks riigiabina käsitleda vahendeid, mida riik annab tavalistele turutingimustele vastavatel asjaoludel kaudselt või otseselt ettevõtja käsutusse ([77]).

(189) Käesolevas juhtumis peab komisjon hindama, kas Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le antud riiklike toetuste tingimused annavad ettevõtjale majandusliku eelise, mida abisaaja tavalistes turutingimustes ei oleks saanud.

(190) Seoses siinkäsitletava meetmega anti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le riiklikke toetusi „tasuta", ilma intresside või tagasimaksekohustuseta ([78]). Järelikult vabastasid Saksa asutuste taristuinvesteeringuteks makstud toetused ettevõtja koormast rahastada taristut pangalaenuga või omakapitalist täielikult ise. Seetõttu annavad need toetused lennujaamale majandusliku eelise.

Valikulisus

(191) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 on sätestatud, et meetme määratlemiseks riigiabina peab see soodustama *„teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist"*. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et taristuinvesteeringute toetusi maksti ainult Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le. Järelikult on nende toetuste puhul tegemist valikuliste meetmetega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

([74]) Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa *vs.* komisjon (edaspidi „otsus Stardust Marine'i kohtuasjas") (EKL 2002, lk I-4397).
([75]) 12. mai 2011. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-267/08 ja T-279/08: Nord-Pas-de-Calais (EKLis seni avaldamata, punkt 108).
([76]) Vt joonealune märkus 10.
([77]) Komisjoni teatis liikmesriikidele – EMÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning komisjoni direktiivi 80/723/EMÜ artikli 5 kohaldamine riigi osalusega äriühingutele tootmissektoris (EÜT C 307, 13.11.1993, lk 3), punkt 11. Teatises käsitletakse tootmissektorit, kuid seda kohaldatakse ka teistele sektoritele. Vt ka kohtuasi T-16/96: Cityflyer (EKL 1998, lk II-757, punkt 51).
([78]) Tagasimaksed tehti ainult teatud juhtudel, kui asjaomast avaliku sektori toetust ei oldud investeeringuks, mille jaoks see mõeldud oli, täielikult ära kasutatud.

Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele

(192) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja seisundit teiste siseturul konkureerivate ettevõtjate suhtes, tuleb lähtuda sellest, et asjaomane abi põhjustab viimastele kahju. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ([79]) on konkurentsi kahjustamisega tegemist juba siis, kui abisaaja konkureerib konkurentsile avatud turgudel teiste ettevõtjatega.

(193) Nagu on selgitatud, kujutab lennujaama käitamine endast majandustegevust ja lennujaamad konkureerivad omavahel reisijate ja lennuettevõtjate leidmise nimel. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH konkureerib konkurentsile avatud turul teiste ettevõtjatega. Saadud majanduslik eelis tugevdab tema seisundit konkurentide suhtes Euroopa lennujaamateenuste turul.

(194) Seetõttu kahjustavad siin uuritavad riiklikud rahalised vahendid konkurentsi või ähvardavad seda kahjustada. Lisaks kahjustavad need liikmesriikidevahelist kaubandust.

Kokkuvõte

(195) Komisjon teeb eelkirjeldatud põhjustel järelduse, et pärast 12. detsembrit 2000 antud Saksa piirkondlike ja kohalike asutuste toetused AOC taristuinvesteeringuteks on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.1.2. **2. meede: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegevuskahjumi rahastamine aastatel 2000–2011**

Riigi ressursid ja seostatavus riigiga

(196) Riigiabiga on alati tegemist juhul, kui riik ise või talle antud volituste alusel tegutsev vahendav organ annab riigi ressurssidest eelise ([80]). Kohalike asutuste vahenditele kohaldatakse ELi toimimise lepingu artiklit 107 riigi ressursside kohta ([81]).

(197) Siinses juhtumis rahastatakse Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le tegevuskahjumi katmiseks antud toetusi avaliku sektori asutuste, st avaliku sektori osanike, ([82]) Tüüringi liidumaa või muude avaliku sektori asutuste ning piirkondlike ja kohalike asutuste eelarvest. Järelikult sisaldavad need toetused riigi ressursse ja on ka riigiga seostatavad.

Majanduslik eelis

(198) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on eelis mis tahes majanduslik kasu, mida ettevõtja tavalistes turutingimustes, st ilma riigi sekkumiseta ei saaks ([83]). Otsustav on ainult meetme mõju ettevõtjale, mitte aga riigi sekkumise põhjus või eesmärk ([84]). Alati, kui ettevõtja finantsseisund riigi sekkumise tulemusena paraneb, on tegemist eelisega.

(199) Komisjon tuletab ka meelde, et „riigi poolt tavapärastel turutingimustel otseselt või kaudselt ettevõtja käsutusse antud kapitali ei saa pidada riigiabiks" ([85]). Et käesoleval juhul oleks võimalik kindlaks teha, kas Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH riiklik rahastamine annab ettevõtjale eelise, mida ta tavapärastel turutingimustel ei oleks saanud, peab komisjon võrdlema kapitalisüste tegevate avaliku sektori asutuste käitumist pikaajalistest kasumiväljavaadetest juhinduva turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumisega ([86]).

([79]) Otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon (EKL 1998, lk II-717).
([80]) Kohtuasi C-482/99: Prantsusmaa *vs.* komisjon (EKL 2002, lk I-4397).
([81]) 12. mai 2011. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-267/08 ja T-279/08: Nord-Pas-de-Calais (EKLis seni avaldamata, punkt 108).
([82]) Vt joonealune märkus 10.
([83]) Otsus kohtuasjas C-39/94: Syndicat français de l'Express international (SFEI) jt *vs.* La Poste jt (EKL 1996, lk I-3547, punkt 60) ja otsus kohtuasjas C-342/96: Hispaania Kuningriik *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1999, lk I-2459, punkt 41).
([84]) Otsus kohtuasjas 173/73: Itaalia Vabariik *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1974, lk 709, punkt 13).
([85]) Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa *vs.* komisjon (EKL 2002, lk I-4397, punkt 69).
([86]) Otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia *vs.* komisjon („ALFA Romeo") (EKL 1991, lk I-1603, punkt 23); otsus kohtuasjas T-296/97: Alitalia *vs.* komisjon (EKL 2000, lk II-03871, punkt 84).

(200) Saksamaa väidab, et kõnealuste riiklike toetuste mõju tuleks hinnata piirkonnale tervikuna antud majanduslikke eeliseid arvesse võttes ja et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH põhiosanik – Altenburger Landi maakond – tegutses järelikult nagu erainvestor tavalistes turutingimustes. Kui piirkonnale antud eeliseid arvesse võtta, siis Saksamaa arvates oli Altenburger Landi maakonna jaoks saadav kasu makstud toetustest suurem. Saksamaa tunnistab isegi, et osanike sissemakseid võib käsitleda lennujaama jaoks tagastamatute toetustena ([87]). Turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohasel hindamisel ei ole piirkonnale antud võimalikke eeliseid siiski võimalik arvesse võtta. Hindamisel tuleb tähelepanuta jätta positiivne mõju piirkonnale, kus lennujaam asub, sest kohus on selgitanud, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel on otsustav küsimus, „kas erasektori osanik, kes arvestab kasumi saamise väljavaateid ning jätab kõrvale kõik sotsiaalsed, regionaalpoliitilised või valdkonnapoliitika kaalutlused, oleks võrreldavatel tingimustel sellist kapitalitoetust andnud" ([88]).

(201) Käesolevas riigiabi juhtumis anti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le riiklikke toetusi „tasuta", ilma intresside või tagasimaksekohustuseta. Avaliku sektori asutused eraldasid lennujaama käitajale vahendeid vastutasu nõudmata ja vabastasid ta järelikult koormast rahastada ennast pangalaenuga või omakapitalist täielikult ise.

(202) Osanike iga-aastaste kapitalisüstide eesmärk oli Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH iga-aastase kahjumi katmine. Kokkuvõttes oli iga-aastaste kapitalisüstide eesmärk seega katta osaliselt lennujaama tavalisi tegevuskulusid ja need vabastasid ettevõtja seetõttu majanduslikust koormast, mida ta peaks tavaliselt kandma. Saksamaa ei ole selgitanud, miks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja peaks järjepidevalt kahjumit teenivale ettevõtjale ka edaspidi kapitalisüste tegema.

(203) Eeltoodud selgitusi silmas pidades on komisjon seisukohal, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks otsustanud Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH kasvavat kahjumit aastast aastasse katta. Seega vabastasid toetused, mida Saksa piirkondlikud ja avaliku sektori asutused tegevuskahjumi katmiseks andsid, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH kogu oma tegevuskahjumi katmise koormast ja andsid talle majandusliku eelise, mida ta tavalistes turutingimustes ei oleks saanud.

Valikulisus

(204) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 on ette nähtud, et meetme määratlemiseks riigiabina peab see soodustama „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist". Komisjon juhib tähelepanu sellele, et tegevuskahjumi katmise toetusi maksti ainult Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le. Järelikult on nende toetuste puhul tegemist valikuliste meetmetega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele

(205) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja seisundit teiste siseturul konkureerivate ettevõtjate suhtes, tuleb lähtuda sellest, et asjaomane abi põhjustas viimastele kahju. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ([89]) on konkurentsi kahjustamisega tegemist juba siis, kui abisaaja konkureerib konkurentsile avatud turgudel teiste ettevõtjatega.

(206) Nagu on selgitatud, kujutab lennujaama käitamine endast majandustegevust ja lennujaamad konkureerivad omavahel reisijate ja lennuettevõtjate leidmise nimel. Sel põhjusel konkureerib Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH konkurentsile avatud turul teiste ettevõtjatega. Majanduslik eelis, mille ettevõtja saab, tugevdab tema seisundit konkurentide suhtes Euroopa lennujaamateenuste turul.

(207) Seetõttu kahjustavad uuritavad riiklikud rahalised vahendid konkurentsi või ähvardavad seda kahjustada. Lisaks kahjustavad need liikmesriikidevahelist kaubandust.

Kokkuvõte

(208) Komisjon teeb eelkirjeldatud põhjustel järelduse, et pärast 12. detsembrit 2000 antud Saksa piirkondlike ja avaliku sektori asutuste toetused Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegevuskahjumi katmiseks on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

([87]) „tagastamatud toetused" – vt Saksamaa ametiasutuste 30. märtsi 2012. aasta teade.
([88]) Otsus kohtuasjas C-40/85: Belgia *vs.* komisjon (EKL 1986, lk I-2321).
([89]) Otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon (EKL 1998, lk II-717).

8.1.3. **3. meede: lennujaamatasud ja maksed Ryanairile lennujaamateenuste lepingu ja turunduslepingute raames**

(209) Komisjon jätab viimase, 21. septembril 2010 AMSiga sõlmitud turunduslepingu ja lisakokkuleppe uurimisest kõrvale, sest neid lepinguid rahastasid piirkondlikud eraettevõtjad, kes olid kohustunud säilitama Ryanairi tegevuse lennujaamas ([90]).

Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste

(210) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt kehtivad riigiabi eeskirjad ainult juhul, kui abisaaja on ettevõtja. Euroopa Liidu Kohus on määratlenud ettevõtjat sõltumata tema õiguslikust vormist, omandisuhetest või tema rahastamise viisist järjekindlalt majandustegevusega tegeleva üksusena ([91]). Majandustegevus on igasugune tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises asjaomasel turul ([92]).

(211) Ryanair pakub turul regulaarlennuteenuseid reisijate vedamiseks. Ta tegeleb ühetähenduslikult majandustegevusega.

(212) AMS on 100 % Ryanairi tütarettevõtja. Sellest võib tuleneda, et Ryanairil oli AMSi käitumisele otsustav mõju. Peale selle allkirjastas 2008. aasta ja 2010. aasta turunduslepingud AMSi nimel Eddie Wilson, kes oli sel ajal üks AMSi direktoritest ja ühtlasi üks Ryanairi direktoritest ([93]). Siin kõne all olevate turunduslepingute preambulis selgitatakse, et „AMSil on ainulitsents turundusteenuste pakkumiseks reisisaidil www.ryanair.com, mis on Iiri odavlennuettevõtja Ryanairi veebisait". Riigiabi eeskirjade kohaldamise eesmärgil käsitletakse AMSi ja Ryanairi seetõttu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ühe ettevõtjana.

Riigi ressursid

(213) Riigiabiga on alati tegemist juhul, kui riik ise või talle antud volituste alusel tegutsev vahendav organ annab riigi ressursside kaudu eelise ([94]). Kohalike asutuste vahenditele kohaldatakse ELi toimimise lepingu artiklit 107 riigi ressursside kohta ([95]).

(214) Siinses juhtumis oli riigil kõikidel olulistel ajahetkedel käesolevas asjas vaadeldavate ressursside üle kaudne või otsene kontroll. Alates ajast, kui Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH alustas Ryanairiga ärisuhteid, kuulus ta suuremalt jaolt avaliku sektori osanikele. Praegu on ta täielikult avaliku sektori osanike omandis: kõik osanikud on avaliku sektori asutused või kuuluvad täielikult riigile ja äriühingul endal on 32 % oma osadest.

(215) Komisjon on seega seisukohal, et kõiki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vahendeid tuleb käsitleda riigi ressurssidena.

Seostatavus riigiga

(216) Kohus on otsustanud, et isegi kui riik on suuteline avaliku sektori ettevõtjat kontrollima ja avaldama tema põhitegevusele valitsevat mõju, ei saa konkreetsel juhul automaatselt eeldada, et sellist kontrolli tegelikult tehakse. Avaliku sektori ettevõtja võib tegutseda rohkem või vähem sõltumatult olenevalt iseseisvuse määrast, mille riik talle jätab. Ainuüksi asjaolust, et avaliku sektori ettevõtja on riigi kontrolli all, ei piisa seetõttu selle ettevõtja meetmete, näiteks Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi vahel 3. märtsil 2003 sõlmitud lepingu ja sellele järgnenud turunduslepingute seostamiseks riigiga ([96]).

([90]) Vt põhjendus 105.
([91]) Vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4) jaotis 2.1, ja seonduv kohtupraktika, eelkõige otsus liidetud kohtuasjades C-180/98 kuni C-184/98: Pavlov ja teised (EKL 2000, lk I-6451).
([92]) Otsus kohtuasjas 118/85: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1987, lk 2599, punkt 7); otsus kohtuasjas C-35/96: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1998, I-3851, punkt 36); Pavlov ja teised, punkt 75.
([93]) Vt http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/, juurdepääs 23. juunil 2014.
([94]) Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa *vs.* komisjon (EKL 2002, lk I-4397).
([95]) 12. mai 2011. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-267/08 ja T-279/08: Nord-Pas-de-Calais (EKLis seni avaldamata, punkt 108).
([96]) Otsus Stardust Marine'i kohtuasjas, punktid 52 ja 57.

(217) Kaudsed tõendid, millest on võimalik seostatavus tuletada, on kohtu väitel järgmised ([97]):

a) asjaolu, et kõnealune ettevõtja ei saanud vaidlustatud otsust vastu võtta ilma, et ta oleks arvestanud avaliku sektori asutuste nõudeid;

b) asjaolu, et ettevõtja pidi järgima avaliku sektori asutuste antud korraldusi;

c) avaliku sektori ettevõtja lõimitus avaliku halduse struktuuridesse;

d) avaliku sektori ettevõtja tegevuse liik ja selle teostamine turul erasektori ettevõtjatega tavalistes tingimustes konkureerides;

e) ettevõtja õiguslik seisund;

f) ametiasutuste poolt ettevõtja juhtimise üle teostatava järelevalve maht;

g) iga muu kaudne tõend, mis osutab konkreetsel juhul ametiasutuste osalemisele või mitteosalemise ebatõenäosusele meetme kohaldamises, kusjuures arvestada tuleb ka selle ulatust, sisu või tingimusi.

(218) Saksamaa väidab, et Tüüringi liidumaa ehitus- ja transpordiministeeriumil ei olnud Ryanairi või AMSiga lepingute sõlmimisel mõjutamisõigust. Saksamaa väitel osalesid pädev ministeerium ja Tüüringi liidumaa valitsus ainult lennujaama taristuinvesteeringutega seotud otsustusprotsessis. Saksamaa lükkab tagasi komisjoni väited Tüüringi liidumaa ehitus- ja transpordiministeeriumi järelevalvetegevuse ning seega vaidlusaluse meetme oletatava seostatavuse kohta riigiga.

(219) Saksamaa ei nõustu ka komisjoni väidetega, mille kohaselt peab järelevalveasutus lennujaamatasude kindlaksmääramise enne nende jõustumist Saksa lennutegevuslubade väljaandmise korra (LuftVZO) paragrahvi 43a kohaselt heaks kiitma. Saksamaa väitel oli Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-l võimalik teha lennujaamatasude kohta otsus ka ilma järelevalveasutuse heakskiiduta, sest järelevalveasutus peab ainult kontrollima, ega tasud ei ületa teatavat piiri.

(220) 2010. aasta augustis korraldas avaliku sektori asutus Gera kaubanduskoda kampaania, et AOCs jätkataks odavlennunduse kontseptsiooniga, ja kutsus Tüüringi liidumaa valitsust tungivalt üles pidama Ryanairiga sihtkohtade ja turundusmeetmete üle läbirääkimisi ([98]). Saksamaa väitel toetab see väide uurimist turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte alusel, mille järgi oli Ryanairi liinide säilitamine ja toetamine majanduslikult õigustatud.

(221) Komisjon on siiski seisukohal, et Tüüringi liidumaa pädevad ministeeriumid osalesid Ryanairiga lepingute sõlmimisel. Enne kui Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sõlmis Ryanairiga lennujaamateenuste lepingu, osales Tüüringi liidumaa nähtavasti läbirääkimistel. Ühes ajakirjanduses ilmunud artiklist nähtub, et läbirääkimised venisid, sest Tüüringi liidumaa ministeeriumid üritasid tehingut blokeerida ([99]). Tüüringi majandusminister

([97]) *Ibid*.

([98]) http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm, Osterländer Volkszeitung, 24. „Ta kutsus seetõttu liidumaa valitsust üles pidama Ryanairiga viivitamata läbirääkimisi kolme kuni viie regulaarliini loomise üle ja tegema sihtriikides paralleelselt turismireklaami".

([99]) Dresdner Neue Nachrichten, 5. märts 2003: „Altenburg-Nobitzi piirkondlikku lennujaama on ajakohastatud eelmistel aastatel mitme miljoni euro suuruse toetusraha abil ja ta on teinud ikka ja jälle jõupingutusi selle nimel, et odavlendaja end seal sisse seaks. Ryanairiga peeti mitu kuud läbirääkimisi. Viimaseks takistuseks osutus aegaviitev vastuseis Erfurti ministeeriumide seas, kes üritasid seda sisseseadmist takistada".

Schuster väitis samal ajal, et liidumaal on võimalik vajalikud meetmed heaks kiita. Tsiteeritakse tema sõnu, et kui Ryanairil on vaja pikemat stardi- ja maandumisrada, siis seda ka pikendatakse. Veel antakse artiklis teada, et kui Ryanair alustab AOCs tegevust, võib reisijate arv Dresdeni ja Leipzigi/Halle lennujaamas väheneda ([100]).

(222) Tüüringi liidumaa ehitus- ja transpordiministeerium on Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH järelevalveasutus. Peale selle tuleb Saksa lennutegevuslubade väljaandmise korra (LuftVZO) paragrahvi 43 kohaselt saada lennujaamatasude kindlaksmääramisel enne nende jõustumist järelevalveasutuse heakskiit. Lisaks on AOC 18. septembri 2006. aasta tasude eeskirjas ette nähtud ehitus- ja transpordiministeeriumi esindaja allkiri.

(223) Ministeeriumide osalemist poliitilisel tasandil on näha ka Tüüringi liidumaa parlamendi (*Landtag*) arutelust. Arutelu põhjaliku protokolli kohaselt ei arutatud seal üksnes erialaseid küsimusi, vaid ka lennujaama üldist majanduslikku elujõulisust ([101]).

(224) Turunduslepinguid Ryanairiga arutati lisaks maakonna volikogu tasandil. Ajakirjanduses ilmunud artiklis teatatakse, et maakonna volikogu kiitis heaks 670 000 euro maksmise Ryanairi uue lennuliini avamisega seotud turundusmeetmete eest ([102]). Tsiteeritakse maavanema sõnu, et ilma turundusmakseteta oleksid regulaarlennuliinid lõpetatud.

(225) Viimaks märgib komisjon, et Gera kaubanduskoja – avalik-õigusliku omavalitsusasutuse – osalemine Ryanairiga lepingute sõlmimises kinnitab avaliku sektori mõju kõnealuste lepingutega seotud otsustusprotsessile.

(226) Kui vaadata kokkuvõttes Tüüringi liidumaa ehitus- ja transpordiministeeriumi poolset järelevalvet, ministeeriumide osalemist poliitilisel tasandil, erinevaid arutelusid Tüüringi liidumaa parlamendis ja avaliku sektori asutuste osalemist, siis tundub, et avaliku sektori organitel oli võimalik Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegevust kontrollida. Samuti osalesid nad nähtavasti lennujaama majandusliku kasutamisega seotud oluliste otsuste tegemisel. Eelkõige ajal, kui lennujaama äritegevuses võideldi probleemidega, võtsid avaliku sektori asutused osa aruteludest lennujaama tuleviku üle. Poliitilisel tasandil peeti Tüüringi liidumaal vaidlusrohkeid arutelusid. Liidumaa tasandi valitsuse vahetus aitas 2010. aastal kaasa otsuse tegemisele lennujaama ümberkujundamise ja seal odavlennunduse lõpetamise kohta ([103]).

(227) Komisjon on seetõttu seisukohal, et otsus Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi vahel sõlmitud 3. märtsi 2003. aasta lepingu, 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingu ning seejärel Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Airport Marketing Servicesi vahel sõlmitud turunduslepingute täitmise kohta on seostatav avaliku sektori asutustega.

([100]) http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036: „Tüüringi tahab miljoniliste investeeringutega Iiri odavlennuliini Ryanairi Altenburg-Nobitzi lennujaama meelitada. Leipziger Volkszeitungi väitel on selleks kasutada ümmarguselt 28 miljonit eurot ühest taristu eriprogrammist. Tüüringi majandusminister Schuster ütles, et ollakse ka piisavalt paindlik, et vajalikud meetmed juba käesoleval aastal heaks kiita. Kui Ryanairil on näiteks vaja pikemat stardi- ja maandumisrada, siis seda ka pikendatakse. Kui Ryanair peaks otsustama Altenburg-Nobitzi kasuks, ähvardaks Dresdenit ja Leipzigi/Hallet edaspidi reisijate kaotus. Kunagine sõjaväelennuväli paikneb geograafiliselt keskel. Dresdeni lennujaam on jäänud käesoleval aastal miinusesse seni umbes 15 %ga, Leipzig/Halle ligikaudu 12 %ga".

([101]) Tüüringi parlament (*Landtag*), 4. valimisperiood, plenaarprotokoll 4/11, 28. jaanuar 2005, 11. istung, reede, 28. jaanuar 2005, Altenburg-Nobitzi lennujaama väljavaated, lk 1097.

([102]) http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-flughafen-an-jeder-muelltonne.html: „Eelnevalt oli maakonna volikogu (Kreistag) otsustanud eraldada Iiri odavlendajale Ryanairile lisanduva regulaarliini loomiseks 670 000 eurot turundustoetusi." Ilma selle otsuse vastuvõtmiseta oleks regulaarlendudega olnud faktiliselt lõpp ja lennujaam oleks oma tähtsuse paratamatult kaotanud„ õigustas rahasüsti maavanem ja käitava ettevõtte Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nõukogu esimees. Senistele liinidele Stanstedi (London), Edinburghi (Šotimaa) ja Girona (Barcelona) vahel lisandub alates 2010. aasta märtsist kaks korda nädalas liin Alicantesse".

([103]) Vt põhjenduse 32 alapunkt d.

Majanduslik eelis

(228) Et kindlaks teha, kas Ryanairile või AMSile anti lennujaamateenuste ja turunduslepingute kaudu eelis, peab komisjon uurima, kas tavalistes turumajanduse tingimustes tegutsev ja pikaajalistest kasumiväljavaadetest juhinduv lennujaam oleks sarnastel asjaoludel sõlminud samasugused või sarnased kaubanduskokkulepped nagu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Eelise olemasolu on tavaliselt võimalik välistada, kui a) lennujaamateenuste eest küsitud hind vastab turuhinnale või b) kui eelneva analüüsi alusel on võimalik tõendada, et lennuettevõtjaga sõlmitud lepingud aitavad kaasa lennujaama kasumlikkuse kasvule ja on pikaajaliselt kasumlikkust tagava üldstrateegia lahutamatu osa.

(229) Charleroi kohtuasjas tehtud otsuse ([104]) alusel peab komisjon vaidlusaluste meetmete hindamisel arvesse võtma meetmete kõiki olulisi asjaolusid ja nende konteksti. Teiste sõnadega peab komisjon uurima lepingute oodatavat mõju AOC-le, võttes arvesse vaidlusaluste meetmete kõiki olulisi asjaolusid.

(230) Stardust Marine'i kohtuasjas tehtud otsuses sedastas kohus, et „… tegemaks kindlaks, kas riik käitus turumajanduslikult 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 hoiduda igasugusest hilisemale olukorrale põhinevast hinnangust" ([105]).

(231) Turumajanduse tingimustes tegutseva investori kriteeriumi kohaldamiseks peab komisjon asetama end selle aja konteksti, mil AOC ja Ryanairi või AMSi vahelised lepingud sõlmiti, seega lennujaamateenuste lepingu ja esimese turunduslepingu puhul 2003. aastasse, teise turunduslepingu puhul 2008. aastasse ja kolmanda lepingu puhul 2010. aastasse. Samuti peab komisjon oma hinnangus tuginema teabele ja eeldustele, mis olid lennujaamale kättesaadavad lepingute allkirjastamise ajal.

Turuhinna analüüs

(232) Komisjon peab kindlaks tegema, kas hinnatingimused, mida Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH Ryanairile või AMSile kohaldas, on kooskõlas turuhinnaga. Saksamaa väidab sellega seoses, et 3. märtsil 2003 AOC ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste leping vastab turutingimustele ja et Ryanairile kehtivad lennujaamatasud on kooskõlas punktis 3.4.1 kirjeldatud lennujaamatasude eeskirjas kehtestatud tasudega. Tasude eeskirjad kehtivad kõikidele potentsiaalsetele lennuettevõtjatele, kes saabuvad lennujaama või lendavad sealt välja. Asjaolu, et Ryanair oli aastatel 2003–2011 ainuke Altenburg-Nobitzi lennujaamas tegutsev äriühing, on Saksamaa arvates tähtsusetu.

(233) Saksamaa on arvamusel, et Ryanairi ja AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepinguid tuleb vaadata eraldi. Komisjon juhib siiski tähelepanu sellele, et AMS on 100 % Ryanairi tütarettevõtja. Komisjon on seetõttu seisukohal, et Ryanairi ja AMSiga sõlmitud mõlemat liiki lepinguid tuleb vaadelda koos. Teiseks, mis puudutab Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ja 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingu võimalikku eraldi käsitlemist, siis turunduslepingus endas märgitakse, et Ryanairi tasutava netotasu arvutamisel tuleb maha arvata tulemustasu. Lepingus endas valitakse netotulemuse arvutamine ühelt poolt Ryanairi poolt lennujaamateenuste eest tasutavate tasude ja teiselt poolt lennujaama tasutavate turundustasude alusel.

(234) Et kindlaks teha, kas asjaomane äriühing maksis turuhinda, peab komisjon arvesse võtma lennuettevõtja tasutud koguhinda. Ryanair maksis aastatel 2003–2011, kui ta AOCd teenindas, tõesti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le lennujaamatasusid ja sai lennujaamalt makseid turundusteenuste eest. Nagu on märgitud põhjenduses 49, küsib AOC vastavalt Saksa ametiasutuste teatele Ryanairilt kindlasummalist maandumistasu […]* lennuki kohta ja reisijatasu […]* reisija kohta. Eraldi käitlemistasu ei tundu olevat, sest Ryanairi makstud tasudes sisaldub ka käitlemine ([106]). Neid tasusid vähendatakse aga turundamise „tulemustasu" võrra, nii et Ryanair maksab lennujaamale lõppkokkuvõttes ainult kindlasummalist tasu […]* ([107]) väljalendava reisija kohta. Ryanair saab järelikult AOC tasude eeskirjas kehtestatud ja punktis 3.4.1 kirjeldatud ametlikest tasudest allahindlust.

([104]) Otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair *vs.* komisjon (EKL 2008, lk II-3643, punkt 59).
([105]) Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa *vs.* komisjon (EKL 2002, lk I-04397, punkt 71).
([106]) Vt põhjendus 52.
([107]) Esimesel viiel aastal ja vähem kui nelja liini eest – vt tabel 12.

(235) Et oleks võimalik kindlaks teha, kas hind, mida lennujaam lennuettevõtjalt nõuab, on kooskõlas turuhinnaga, tuleb määrata sobiv võrdlusnäitaja. Komisjon kahtleb siiski tugevasti, kas praegusel juhul on võimalik Ryanairi või AMSi osutatud teenuste tegeliku turuhinna kindlakstegemiseks võrdlusanalüüsi abil sobiv võrdlusnäitaja leida. Igal juhul on komisjon seisukohal, et võrdlusanalüüsi aluseks peab olema lennujaamatasude võrdlus – millest arvatakse maha vastavale lennuettevõtjale tehtud soodustused (näiteks turundustoetus, allahindlused või muud stiimulid) – ja et sellise analüüsi aluseks peab olema piisav arv sobivaid võrdluslennujaamasid, millel on turumajanduse tingimustes tegutsevad käitajad. Võttes arvesse, et siinses juhtumis on võrdluslennujaamade leidmine keeruline, käsitleb komisjon AOC ja Ryanairi või AMSi vahel sõlmitud lepingute hindamiseks kõige otsustavama kriteeriumina kasumlikkuse kasvu eelanalüüsi.

Eelanalüüs lennujaama kasumlikkuse tõendamiseks

(236) Komisjon on seisukohal, et lennuettevõtjate ja lennujaama vahel sõlmitud kokkuleppeid saab pidada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitnuks, kui need aitavad eelanalüüsi seisukohast järk-järgult lennujaama kasumlikkust suurendada. Lennujaam peaks lepingut sõlmides tõendama, et suudab selle kehtivuse ajal katta kõik lennuettevõtjaga sõlmitud lepingust (näiteks eraldiseisvast lepingust või üldisest lennujaamatasude eeskirjast) tulenevad kulud mõistliku kasumimarginaaliga ([108]) usaldusväärse keskmise aja prognoosi alusel ([109]).

(237) Komisjon võtab seetõttu arvesse lennujaama kõiki eeldatavaid lisanduvaid kulusid, mis on seotud lennuettevõtja tegevusega lennujaamas ([110]). Sellised lisanduvad kulud võivad hõlmata igat liiki kulusid ja investeeringuid, näiteks lisanduvaid personali-, varustus- ja investeeringukulusid, mis tulenevad sellest, et lennuettevõtja kasutab lennujaama. Näiteks kui lennujaam peab terminali laiendama või ehitama uue terminali või muud rajatised peamiselt selleks, et täita mingi lennuettevõtja vajadusi, tuleks sellist kulu lisanduva kulu arvutamisel arvesse võtta.

(238) Komisjon võtab kasvu eelanalüüsi aluseks esialgse lepingus ettenähtud ajakava, isegi kui leping lõppes tegelikult enne esialgu kavandatud tähtaega.

(239) Kõigi nelja – lennujaama ja Ryanairi või AMSi vahel sõlmitud – lepingu kasumlikkuse hindamiseks võtab komisjon arvesse kolme kasvuanalüüsi:

a) kasvuanalüüs lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu kohta, mis mõlemad sõlmiti 2003. aastal kümneks aastaks;

b) kasvuanalüüs 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu, 2003. aasta turundusteenuste lepingu ja 2008. aasta turundusteenuste lepingu ühiseks käsitlemiseks: AMSiga 2008. aastal sõlmitud turunduslepinguga kehtestati turundusteenuste eest kindlasummalised maksed, samal ajal kehtis veel Ryanairiga sõlmitud 2003. aasta turundusteenuste leping.

c) kasvuanalüüs 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu, 2003. aasta turundusteenuste lepingu ja 2010. aasta turundusteenuste lepingu ühiseks käsitlemiseks: AMSiga 2010. aastal sõlmitud turundusleping asendas 2008. aasta lepingu ja sellega kehtestati turundusteenuste eest ühekordne makse. Ryanairiga sõlmitud 2003. aasta turundusteenuste leping veel kehtis.

— 2003. aasta lennujaamateenuste leping ja turundusleping

(240) Eelanalüüs tehakse ajavahemiku 2003–2013 kohta, sest mõlemas lepingus oli ette nähtud kümneaastane kestus, ja komisjon uurib selle käigus kõigepealt, kas Ryanairiga sõlmitud 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste leping ja 7. aprillil 2003. aastal Ryanairiga sõlmitud esimene turundusleping aitavad suurendada lennujaama kasumlikkust.

([108]) Mõistliku kasumimarginaalina tuleb mõista tavapärast kasutatud kapitali tasuvust, st tootlust, mida tüüpiline ettevõtja sarnase riskiga investeeringu eest nõuaks. Tootlus arvutatakse sisemise tulumäärana oodatavate, lennuettevõtjaga sõlmitava kokkuleppe kaudu tekkivate rahavoogude eest.

([109]) See ei välista seda, et kokkulepete kestuse jooksul nähakse ette esialgse kahjumi tasakaalustamine tulevaste sissetulekutega.

([110]) Otsus Charleroi kohtuasjas, punkt 59.

(241) Et hinnata, kuidas Ryanairi mõlemad lepingud lennujaama kasumlikkust suurendavad, teeb komisjon kindlaks lisanduvad kulud ja tulud, millest Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-l oli võimalik Ryanairiga ärisuhte alustamisel 2003. aastal enda käsutuses oleva teabe alusel lähtuda. Komisjon võtab oma hinnangu aluseks andmed, mille Saksamaa edastas lennujaama koostatud ja 22. aprilli 2004. aasta osanike koosolekul esitatud tabelis. See tabel näitab, et Ryanairiga ärisuhete alustamisel olnuks iga-aastane lisatulem […]* ([111]).

(242) Lisanduvate kulude hulka kuuluvad:

a) turundusteenuste kulud;

b) vahetult Ryanairi lepingutega seotud investeeringukulud;

c) vahetult Ryanairi lepingutest põhjustatud lisanduvad tegevuskulud.

(243) Turundusteenuste kulud kajastuvad vastavalt 2003. aasta turunduslepingule netotasus, mida Ryanair peab iga väljalendava reisija kohta tasuma.

(244) Lisanduvate investeeringukulude kohta märgib komisjon, et stardi- ja maandumisraja pikendamine oli AOC kohustus, mis tulenes tema ja Ryanairi vahel sõlmitud lepingust. Kuigi Saksamaa väidab, et stardi- ja maandumisrada ei pikendatud Ryanairi lepingus nõutud ulatuses, kinnitatakse pikendamist Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH 2003. aasta ja 2004. aasta aastaaruannetes. Nendes märgitakse, et seoses Ryanairi teenuselepinguga oli vaja stardi- ja maandumisrada pikendada, et Ryanair saaks lennujaamas tegutseda. Sel põhjusel lisab komisjon juurde stardi- ja maandumisraja pikendamise aastatel 2003 ja 2004. Kuna Saksamaa ei koostanud sellega seotud kulude eelprognoosi, võtab komisjon arvesse tegelikku kogusummat 687 882 eurot ([112]) mõlema pikendamise eest, millest esimene tehti 2003. ja teine 2004. aastal ([113]). Saksamaa väitel ei pikendatud stardi- ja maandumisrada Ryanairi nõutud ulatuses, vaid väiksemal määral. Selline eeldus on Ryanairi jaoks soodne.

(245) Mis puudutab otseselt Ryanairiga seotud lisanduvaid tegevuskulusid, siis võtab komisjon arvesse Saksamaa 22. aprilli 2003. aasta tabelis edastatud igakuise summa 12 137,50 eurot, mis moodustab 145 650 eurot aastas. Seda summat korrigeeritakse igal aastal inflatsiooniga (2 % aastas).

(246) Ryanairiga seotud uuest tegevusest oodatavat lisanduvat tulu käsitledes võtab komisjon arvesse järgmisi tulusid:

a) lennundusega seotud tulu: Ryanairi tegevusest iga väljalendava reisija kohta oodatav tulu peaks olema esimesel viiel aastal […]* ja viimasel viiel aastal […]*. Need summad on 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingus kindlaks määratud netotasuna, mida Ryanair peab maksma AOC-le ühe kuni nelja liini eest iga väljalendava reisija kohta ja mis hõlmab kõiki tasusid ([114]). Komisjon võtab 2008. aasta puhul arvesse kaalutud keskmist tasu […]* ([115]).

b) lennundusega mitteseotud tulu: mis puudutab esialgseid eelandmeid lennundusega mitteseotud tulu kohta, siis ei ole Saksamaa teavet esitanud ([116]). Komisjon märgib, et lennujaam ei võtnud oma 22. aprilli 2003. aasta prognoosides arvesse lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta. Saksamaa edastas komisjonile järelandmed lennundusega mitteseotud tulu kohta aastatel 2006–2011. Need on esitatud tabelis 16. Asjaomase eelteabe puudumise tõttu võtab komisjon erandkorras oma analüüsi aluseks Saksamaa edastatud andmete keskmise väärtuse. See on 1,50–2,00 […]* eurot reisija kohta. Kuna see keskmine väärtus arvutatakse ajavahemiku 2006–2011 kohta, käsitleb komisjon seda 2009. aasta võrdlusväärtusena. Keskmisele väärtusele kohaldatakse seejärel inflatsioonimäära 2 %. Nimetatud lennundusega mitteseotud tulu 1,50–2,00 […]* eurot hõlmab nii väljalendavaid kui ka saabuvaid reisijaid.

([111]) Vt põhjendus 99.
([112]) Vt tabel 3 põhjenduses 38.
([113]) Kuna komisjon ei saanud 2003. aastast 2004. aastani kulude ülevaadet, lähtub ta sellest, et igal aastal tasuti pool omavahendite summast (187 882 eurot).
([114]) 2003. aastal lepiti kokku üksainus regulaarlend Londoni Stanstedi ja Altenburgi vahel.
([115]) Lepingus kavandatakse esimesel viiel aastal […]*, kusjuures lõppkuupäev on 30. aprill 2008. Pärast seda, 1. maist 2008 kuni 30. aprillini 2013, kasvab tasu […]*. Kaalutud keskmine annab tulemuseks […]* kogu 2008. aasta kohta.
([116]) Komisjoni mitmele palvele vaatamata ei edastanud Saksamaa andmeid eelnevalt kindlaks tehtud, lennundusega mitteseotud tulu kohta ja osutab tabelile 13 – vt põhjendus 99.

Tabel 16

Lennundusega mitteseotud, tagantjärele arvutatud tulu ([1])

(eurodes)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Lennundusega mitteseotud tulu	30 000 – 40 000 […]*	80 000 – 90 000 […]*	280 000 – 290 000 […]*	290 000 – 300 000 […]*	330 000 – 340 000 […]*	25 000 – 30 000 […]*
Reisijate arv	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta	0,10–0,50 […]*	0,30–0,80 […]*	1,80–2,20 […]*	2,00–2,20 […]*	2,50–3,00 […]*	1,50–2,00 […]*

([1]) Saksamaa edastatud andmed. Reisijate arv vastab tabelis 1 toodud andmetele.

(247) Komisjon lähtub reisijate arvust, mis tugineb sellele, mida Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH oleks pidanud 2003. aastal ootama. 2003. aastal lepiti kokku igapäevane lend Altenburg-Nobitzist Londonisse. Kui arvestada mahutavuse määraga 80 %, mis vastab veel optimistlikumale käsitusele kui lennujaama 2003. aasta aprilli prognoosides aluseks võetud käsitus (70 %), siis on igapäevane reisijate arv 118 ([117]). See annab Ryanairiga seotud ja igal aastal lisanduvaks reisijate arvuks 43 216 ([118]).

(248) Saksamaa ei edastanud lennujaama kohta diskontomäära ega kaalutud keskmist kapitalikulu. Viitemäärasid käsitleva 2008. aasta teatise ([119]) alusel, millest nähtub, et 1. jaanuarist kuni 31. juulini 2003 oli Saksamaa intressiviitemäär 4,80 %, arvestab komisjon seetõttu diskontomääraks 4,80 %.

(249) Tabelis 17 on esitatud selle põhjal tekkiv lisanduv äriplaan, mis hõlmab kõiki kirjeldatud eeldusi. Veendumaks, et Ryanairiga sõlmitud lepingud aitavad lennujaama kasumlikkust suurendada, oleks Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pidanud seda plaani enne Ryanairiga ärisuhete alustamist arvesse võtma. Rahavoogude nüüdispuhasväärtus on positiivne. See tõendab, et Ryanairiga sõlmitud teenuseleping koos esimese, 2003. aasta turundusleppinguga oleks olnud eelprognoosi kohaselt lennujaamale kasumlik.

([117]) Saksamaa esitab 22. aprilli 2003. aasta tabelis mahutavusnäitajana 148 reisijat.
([118]) Komisjon võtab kõigi arvutuste aluseks standardarvu 365 päeva aastas.
([119]) Komisjoni teatis viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (ELT C 14, 19.1.2008, lk 6). Selle juurde kuuluv tabel ELi 15 liikmesriigi viite- ja diskontomäärade kohta (1.8.1997 kuni 1.5.2004).

Tabel 17

Eelnev äriplaan lennujaamateenuste lepingu ja 2003. aasta turunduslepingu kohta

Aasta	1. mai 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30. aprill 2013
Väljalendavate reisijate arv aastas	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
OODATAV TULU (*eurodes*)											
Ryanairi poolt väljalendava reisija kohta tasutav netotasu	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Lennundusega seotud tulu kokku	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Lennundusega mitteseotud tulu kokku	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Aastatulu kokku	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
OODATAVAD TASUD (*eurodes*)											
Igakuised tegevustasud	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Iga-aastased tegevustasud	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Investeeringukulud stardi- ja maandumisraja pikendamiseks	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aastatasud kokku	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
AASTA NETOTULEMUS (*eurodes*)	– 302 213	– 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848

Diskontomäär	4,8 %	**Nüüdispuhasväärtus (*eurodes*)**	**637 143**

— Lennujaamateenuste leping, 2003. aasta turundusleping ja 28. augusti 2008. aasta turundusleping

(250) Komisjon uurib eelanalüüsi abil, kas AMSiga 28. augustil 2008 sõlmitud turundusleping, lennujaamateenuste leping ja 2003. aasta turundusleping aitavad suurendada lennujaama kasumlikkust. Seega teeb komisjon kindlaks lisanduvad kulud ja tulud, mida Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-l oli võimalik selle uue lepingu puhul 2008. aastal tema käsutuses oleva teabe alusel oodata. Kuna 2008. aasta lepingu kestus oli kaks aastat, tehakse analüüs kahe aasta kohta ([120]).

(251) Lisanduvate kulude hulka kuuluvad:

a) turundusteenuste kulud;

b) vahetult Ryanairi lepingutest põhjustatud lisanduvad tegevuskulud.

(252) Turundusteenuste kulud kajastuvad vastavalt 2003. aasta turunduslepingule netotasus […]*, mida Ryanair peab iga väljalendava reisija kohta tasuma ([121]). Lisaks kehtestati teise, 2008. aasta turunduslepinguga lennujaama poolt AMSile tasutav kindel summa […]* eurot 2008. aasta eest ja […]* eurot 2009. aasta eest.

(253) Mis puudutab otseselt Ryanairiga seotud lisanduvaid tegevuskulusid, siis võtab komisjon arvesse igakuist summat 12 137,50 eurot, mille Saksamaa edastas esialgu 2003. aasta aprilli tabelis ja millest saab 2008. aastal iga-aastast 2 % inflatsioonimäära arvestades 13 401 eurot. Seda summat ajakohastatakse ka edaspidi igal aastal vastavalt inflatsioonimäärale (2 % aastas).

(254) Lisanduva tulu hindamiseks võtab komisjon arvesse järgmisi tulusid:

a) lennundusega seotud tulu: Ryanairi tegevusest iga väljalendava reisija kohta oodatav tulu peaks vastavalt 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingule olema kõnealusel ajavahemikul […]* ja kajastama Ryanairi poolt AOC-le ühe kuni nelja liini eest tasutavat, kõiki tasusid sisaldavat netotasu väljalendava reisija kohta ([122]).

b) lennundusega mitteseotud tulu: nagu põhjenduse 246 alapunktis b selgitatud, tugineb komisjon asjaomase eelteabe puudumise tõttu erandkorras järelandmetele. Keskmine väärtus 1,50–2,00 […]* eurot tundub 2009. aasta kohta mõistlik. Seda arvu korrigeeritakse 2 % inflatsioonimäära alusel. See lennundusega mitteseotud tulu hõlmab nii väljalendavaid kui ka saabuvaid reisijaid.

(255) Komisjon lähtub reisijate arvust, mis tugineb sellele, mida Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH oleks pidanud 2008. aastal ootama. 2008. aasta turundusteenuste lepingus nimetatakse lepingu esemena AOC ja Londoni vahelist liini, mida on ette nähtud teenindada talvehooajal neli korda nädalas ja suvel iga päev, ning lennuliini Gironaga, mida on ette nähtud teenindada ainult suvel kolm korda nädalas ([123]). Kui arvestada, et mahutavuse määr on 189 kohaga lennukis 80 %, ([124]) saab komisjon oodatavaks iga-aastaseks reisijate arvuks 45 333 Londoni lendudel ja 13 797 Girona lendudel.

(256) Saksamaa ei edastanud lennujaama kohta diskontomäära ega kaalutud keskmist kapitalikulu. Viitemäärasid käsitleva 2008. aasta teatise ([125]) alusel, milles märgitakse Saksamaa baasmääraks 2008. aasta 1. juulist kuni 31. augustini 4,59 %, millele lisatakse 100 baaspunkti, arvestab komisjon seetõttu diskontomääraks 5,59 %.

([120]) Teine võimalus oleks seisnenud analüüsi tegemises ajavahemiku 28. august 2008 – 27. august 2010 kohta, mis oli lepingu tegelik kestus. Kuna kõik eeldused jäävad samaks, otsustab komisjon koostada analüüsi kahe aasta kohta ilma edasise täpsustamiseta. See lihtsustab analüüsi ja viib sama tulemuseni.

([121]) Teise turunduslepingu allkirjastamise päeval (28. august 2008) oli Ryanairi poolt AOC-le makstav netotasu […]* eurot, sest liinide arv ei ületanud nelja.

([122]) 2003. aastal lepiti kokku üksainus regulaarlend Londoni Stanstedi ja Altenburgi vahel.

([123]) Nagu on märgitud joonealuses märkuses 48, kestab IATA suvehooaeg seitse kuud ja talvehooaeg viis kuud.

([124]) 2008. aasta turunduslepingus nimetatud lennu täituvus.

([125]) Komisjoni teatis viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (ELT C 14, 19.1.2008, lk 6). Selle juurde kuuluv tabel ELi 27 liikmesriigi viite- ja diskontomäärade kohta (1.7.2008 kuni 30.6.2013).

(257) Tabelis 18 on esitatud selle põhjal tekkiv lisanduv äriplaan, mis hõlmab kõiki kirjeldatud eeldusi. Veendumaks, et see leping aitab lennujaama kasumlikkust suurendada, oleks Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pidanud seda plaani enne AMSiga 2008. aastal turunduslepingu allkirjastamist arvesse võtma. Rahavoogude nüüdispuhasväärtus on positiivne. See tõendab, et teine turundusleping koos lennujaamateenuste lepinguga ja esimese, 2003. aasta turunduslepinguga oleks olnud eelprognoosi kohaselt lennujaamale kasumlik.

Tabel 18

Eelnev äriplaan lennujaamateenuste lepingu, 2003. aasta turunduslepingu ning 28. augusti 2008. aasta turunduslepingu kohta

	1. aasta	2. aasta
Väljalendavate reisijate arv aastas	59 130	59 130
OODATAV TULU (*eurodes*)		
Ryanairi poolt väljalendava reisija kohta tasutav netotasu	[…]*	[…]*
Lennundusega seotud tulu kokku	[…]*	[…]*
Lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta	[…]*	[…]*
Lennundusega mitteseotud tulu kokku	[…]*	[…]*
Aastatulu kokku	[…]*	[…]*
OODATAVAD TASUD (*eurodes*)		
Kindlasummalised turundustasud	[…]*	[…]*
Igakuised tegevustasud	13 401	13 669
Iga-aastased tegevustasud	160 812	164 028
Aastatasud kokku	[…]*	[…]*
AASTA NETOTULEMUS (*eurodes*)	141 938	42 455
Diskontomäär	5,59 %	
Nüüdispuhasväärtus (*eurodes*)	**182 146**	

— Lennujaamateenuste leping, 2003. aasta turundusleping ja 25. jaanuari 2010. aasta turundusleping

(258) Komisjon uurib eelanalüüsi abil, kas AMSiga 25. jaanuaril 2010 sõlmitud turundusleping ning lennujaamateenuste leping ja 2003. aasta turundusleping aitavad suurendada lennujaama kasumlikkust. Seega teeb komisjon kindlaks lisanduvad kulud ja tulud, mida Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-l oli võimalik selle uue lepingu puhul 2010. aastal tema käsutuses oleva teabe alusel oodata.

(259) 2010. aasta lepingu kestus on pikem kui kaks aastat (algab 25. jaanuaril 2010 ja lõpeb aasta pärast esimese lennuliini käikuandmist, mis pidi algama koos 2010. aasta suvehooajaga). Ryanairi osutatavad teenused hõlmavad siiski seitsmekuulist perioodi (IATA suvehooaeg). Sel põhjusel koostab komisjon kasvuanalüüsi seitsme kuu kohta.

(260) Lisanduvate kulude hulka kuuluvad:

a) turundusteenuste kulud;

c) vahetult Ryanairi lepingutest põhjustatud lisanduvad tegevuskulud.

(261) Turundusteenuste kulud kajastuvad vastavalt 2003. aasta turunduslepingule netotasus […]*, mida Ryanair peab iga väljalendava reisija kohta tasuma ([126]). Lisaks kehtestati kolmanda, 2010. aasta turunduslepinguga lennujaama poolt AMSile tasutav kindel summa […]* eurot 2010. aasta eest.

(262) Mis puudutab otseselt Ryanairiga seotud lisanduvaid tegevuskulusid, siis võtab komisjon arvesse igakuist summat 12 137,50 eurot, mille Saksamaa edastas esialgu 2003. aasta aprilli tabelis ja millest saab 2010. aastal iga-aastast 2 % inflatsioonimäära arvestades 13 942 eurot.

(263) Lisanduva tulu hindamiseks võtab komisjon arvesse järgmisi tulusid:

a) lennundusega seotud tulu: Ryanairi tegevusest iga väljalendava reisija kohta oodatav tulu peaks vastavalt 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingule olema kõnealusel ajavahemikul […]* ja kajastama Ryanairi poolt AOC-le ühe kuni nelja liini eest tasutavat, kõiki tasusid sisaldavat netotasu väljalendava reisija kohta ([127]).

b) lennundusega mitteseotud tulu: nagu põhjenduse 246 alapunktis b selgitatud, võtab komisjon asjaomase eelteabe puudumise tõttu erandkorras oma analüüsi aluseks Saksamaa esitatud järelandmed, mis on tabelis 16. Komisjon eeldab, et 2010. aasta jaanuaris, kui allkirjastati kolmas turundusleping, võttis lennujaam lennundusega mitteseotud tõenäoliselt teenitava tulu arvutamisel arvesse oma tegelikku eelmiste aastate tulu, mis oli 2006. ja 2007. aastaga võrreldes märgatavalt suurenenud. Seega tundub tõenäoline, et lennujaam võttis 2010. aastal oma lennundusega mitteseotud tulu prognooside aluseks mõlemad eelnenud aastad, mis tõid 2008. ja 2009. aastal sisse keskmise summa 1,80–2,30 […]* eurot reisija kohta. See lennundusega mitteseotud tulu hõlmab nii väljalendavaid kui ka saabuvaid reisijaid.

(264) Komisjon lähtub reisijate arvust, mis tugineb sellele, mida Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH oleks pidanud 2008. aastal 2010. aasta turundusteenuste lepingu allkirjastamisest ootama. Lepingus nimetatakse lepingu esemena alates 2010. aasta suvehooajast iga päev käitatavat liini AOC ja Londoni vahel, kolm korda nädalas käitatavat liini Gironasse ja kaks korda nädalas käitatavat liini Alicantesse. Kui arvestada, et mahutavuse määr on 189 kohaga lennukis 80 %, ([128]) saab komisjon nimetatud seitsme kuu reisijate arvuks 32 193 Londoni lendudel, 13 797 Barcelona lendudel ja 9 198 Alicante lendudel.

(265) Tabelis 19 on esitatud selle põhjal tekkiv lisanduv äriplaan, mis hõlmab kõiki kirjeldatud eeldusi. Veendumaks, et see leping aitab lennujaama kasumlikkust suurendada, oleks Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pidanud seda plaani enne AMSiga 2010. aastal turunduslepingu allkirjastamist arvesse võtma. Rahavoog on asjaomasel ajavahemikul negatiivne. See tõendab, et kolmas turundusleping koos lennujaamateenuste lepinguga ja 2003. aasta turunduslepinguga ei olnud eelprognoosi kohaselt lennujaamale kasumlik.

([126]) Kolmanda turunduslepingu allkirjastamise päeval (25. jaanuar 2010) oli Ryanairi AOC-le makstav netotasu […]* eurot, sest liinide arv ei ületanud nelja.
([127]) 2003. aastal lepiti kokku üksainus regulaarlend Londoni Stanstedi ja Altenburgi vahel.
([128]) 2010. aasta turunduslepingus nimetatud lennu täituvus.

Tabel 19

Eelnev äriplaan lennujaamateenuste lepingu, 2003. aasta turunduslepingu ja 25. jaanuari 2010. aasta turunduslepingu kohta

	2010. aasta suvehooaeg
Väljalendavate reisijate arv	55 188
OODATAV TULU (*eurodes*)	
Ryanairi poolt väljalendava reisija kohta tasutav netotasu	[…]*
Lennundusega seotud tulu kokku	[…]*
Lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta	[…]*
Lennundusega mitteseotud tulu kokku	[…]*
Tulu kokku	[…]*
OODATAVAD TASUD (*eurodes*)	
Kindlasummalised turundustasud	[…]*
Igakuised tegevustasud	13 943
Tegevustasud kokku	97 601
Tasud kokku	[…]*
NETOTULEMUS (*eurodes*)	**– 318 569**

(266) Selle kohaselt maksis lennujaam 2010. aastal Ryanairile või AMSile […]* eurot seitsme kuu lennujaamateenuste eest, mis tõid talle […]* eurot lennundusega seotud tulu ja […]* eurot lennundusega mitteseotud tulu. Sel ajal ja alates 2003. aastast, mil lennujaam alustas ärisuhet Ryanairiga, ei olnud lennujaam kordagi kasumis, ka mitte tegevustasandil ilma riiklike toetusteta.

— Kokkuvõte

(267) Komisjon teeb kokkuvõtlikult järelduse, et Ryanairile või AMSile 3. märtsil 2003 sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ja 7. aprillil 2003 ja 28. augustil 2008 Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi või AMSi vahel sõlmitud turunduslepingutega pakutud tingimused on turutingimustega kooskõlas. Komisjon on seetõttu seisukohal, et Ryanair ega AMS ei saanud nimetatud lepingute kaudu valikulist majanduslikku eelist.

(268) Teisalt leiab komisjon, et Ryanairile või AMSile 3. märtsil 2003 sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ja 7. aprillil 2003 ja 25. jaanuaril 2010 Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi või AMSi vahel sõlmitud turunduslepingutega pakutud tingimused ei ole turutingimustega kooskõlas. Komisjon on seetõttu seisukohal, et Ryanair ja AMS said nimetatud lepingute kaudu valikulise majandusliku eelise.

Valikulisus

(269) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 on sätestatud, et meetme määratlemiseks riigiabina peab see soodustama „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist". Komisjon märgib, et lennujaamateenuste leping ja turunduslepingud sõlmiti ainult Ryanairi ja tema turundusteenuseid pakkuva 100 % tütarettevõtja AMSiga.

(270) Kuigi ajavahemikus 2000–2002 lendasid Altenburgist ka teised lennuettevõtjad (Eurowings ja Air Berlin), ei saanud nad sellistest turunduslepingutest kasu. Saksamaa teatab, et Ryanairi teenuselepingu tingimused koostati vastavalt tol ajal kehtinud ja kõikidele potentsiaalsetele lennuettevõtjatele kohaldatavale lennujaamatasude eeskirjale. Komisjon on siiski arvamusel, et sellest konkreetsest teenuselepingust ja järgnevatest turunduslepingutest tekkis Ryanairi jaoks eelis. Järelikult kujutavad kõik need lepingud endast valikulisi meetmeid ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele

(271) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ühe ettevõtja seisundit liidusiseses kaubanduses teiste konkureerivate ettevõtjate suhtes, tuleb lähtuda sellest, et asjaomane abi põhjustab viimastele kahju ([129]). Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ([130]) on konkurentsi kahjustamisega tegemist juba siis, kui abisaaja konkureerib konkurentsile avatud turgudel teiste ettevõtjatega.

(272) Kõnealused teenuse- ja turunduslepingud aitavad Ryanairi tasutavaid lennujaamatasusid märgatavalt vähendada. Selle tagajärjel alanevad sellise vähendamise kaudu soodustatava lennuettevõtja tavalised tegevuskulud. Nimetatud lennuettevõtjal on seetõttu võimalik oma turuseisundit tugevdada. Peale selle iseloomustab lennundussektorit tihe konkurents eri liikmesriikidest pärit käitajate vahel, eriti alates lennunduse liberaliseerimise kolmanda astme („kolmas lennunduspakett") jõustamisest 1. jaanuaril 1993 ([131]). Sellest võib järeldada, et vähendatud tasud kahjustavad liikmesriikidevahelist kaubandust ja moonutavad või ähvardavad moonutada konkurentsi lennundussektoris.

(273) Järelikult kahjustavad Ryanairiga sõlmitud teenuse- ja turunduslepingud konkurentsi või ähvardavad seda kahjustada. Lisaks kahjustavad need liikmesriikidevahelist kaubandust.

Kokkuvõte

(274) Komisjon teeb järelduse, et 3. märtsil 2003 sõlmitud lennujaamateenuste leping koos Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi või AMSi vahel 7. aprillil 2003 ja 28. augustil 2008 sõlmitud turunduslepingutega ei kujuta endast vastavalt Aéroports de Paris' kohtuasjas tehtud otsusele Ryanairile või AMSile antud riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(275) Komisjon teeb järelduse, et 3. märtsil 2003 sõlmitud lennujaamateenuste leping koos Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi või AMSi vahel 7. aprillil 2003 ja 25. jaanuaril 2010 sõlmitud turunduslepingutega kujutavad endast vastavalt Aéroports de Paris' kohtuasjas tehtud otsusele Ryanairile või AMSile antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.2. ABI KOKKUSOBIVUS

8.2.1. **1. meede: AOC lennujaamataristu rahastamine**

(276) Komisjon peab hindama, kas abi saab pidada siseturuga kokkusobivaks. ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 3 on ette nähtud teatud erandid ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 kehtestatud üldreeglist, et riigiabi ei ole

([129]) Otsus kohtuasjas C-730/79: Philip Morris (EKL 1980, lk I-2671, punkt 11).
([130]) Otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon (EKL 1998, lk II-717, punkt 46).
([131]) Vt nõukogu määrused (EMÜ) nr 2407/92 (EÜT L 240, 28.8.1992, lk 1), (EMÜ) nr 2408/92 (EÜT L 240, 28.8.1992, lk 8) ja (EMÜ) nr 2409/92 (EÜT L 240, 28.8.1992, lk 15).

siseturuga kokkusobiv. Vaidlusalust abi on võimalik hinnata ainult ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel, milles on ette nähtud, et siseturuga kokkusobivana võib käsitleda „abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega".

(277) Sellega seoses moodustavad 2014. aasta lennundussuunised raamistiku, mille abil hinnata küsimust, kas abi lennujaamadele võib pidada vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c siseturuga kokkusobivaks. Nagu 2014. aasta lennundussuuniste põhjenduses 173 on ette nähtud, kohaldab komisjon lennujaamadele antava ebaseadusliku investeerimisabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju. Seepärast ei kohalda ta 2014. aasta lennundussuuniste põhimõtteid ebaseadusliku investeerimisabi suhtes, mida anti lennujaamadele enne 4. aprilli 2014, st enne kõnealuste suuniste vastuvõtmise päeva.

(278) Rahalised vahendid AOC taristu jaoks anti aastatel 2000–2011. Seetõttu kehtivad aastatel 2005–2011 taristu jaoks antud rahaliste vahendite kokkusobivuse hindamisel 2005. aasta lennundussuunistes esitatud põhimõtted. Enne 2005. aastat taristu jaoks antud rahaliste vahendite kohta ei kehtinud tollal erilisi kokkusobivuse kriteeriume lennujaamadele antud investeerimisabi kokkusobivuse hindamiseks. Sel põhjusel peab komisjon nende meetmete hindamisel võtma arvesse oma käesolevas valdkonnas järgitud otsustuspraktikat vahetult ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel. Komisjoni praktika lennujaamade käitajatele antud abi kokkusobivuse hindamisel on kokkuvõtlikult esitatud 2005. aasta lennundussuunistes. Seepärast hindab komisjon Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le enne 2005. aastat antud investeerimisabi kokkusobivust 2005. aasta lennundussuunistes kehtestatud kriteeriumide alusel.

(279) 2005. aasta lennundussuunised on raamistik, mille toel anda riigiabiga seotud õiguslik hinnang selle kohta, kas lennujaamade käitajatele antud taristuabi võib vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikele 3 pidada siseturuga kokkusobivaks. 2005. aasta lennundussuuniste punkti 61 kohaselt peab komisjon uurima, kas

a) taristu ehitamine ja käitamine vastavad selgelt määratletud üldisest huvist lähtuvale eesmärgile (piirkondlik areng, juurdepääs jne);

b) taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga;

c) taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskmiseks tähtajaks, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga;

d) juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerivalt;

e) kaubavahetuse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ELi huvidega.

(280) Lisaks 2005. aasta lennundussuunistes kehtestatud teatud kokkusobivuse kriteeriumide täitmise nõudele peaks lennujaamadele antaval riigiabil olema ergutav mõju, nagu kõikidel muudelgi riigiabimeetmetel. Peale selle peaks see olema vajalik ja taotletava õiguspärase eesmärgi suhtes proportsionaalne, et seda oleks võimalik pidada siseturuga kokkusobivaks ([132]).

8.2.1.1. *Taristu ehitamine ja käitamine vastavad selgelt määratletud üldisest huvist lähtuvale eesmärgile (piirkondlik areng, juurdepääs jne)*

(281) Saksamaa väitel ja lennujaama käitaja ühingulepingu kohaselt on viimase eesmärk majanduslikult vajaliku taristu täiustamine Ida-Tüüringi ja Lääne-Saksimaa majandusjõu tugevdamiseks.

(282) Lennujaama kõige olulisema taristuprojekti rahastamisega siinkäsitletaval ajavahemikul püüdis Tüüringi liidumaa parandada juurdepääsu piirkonnale ja seega edendada piirkondlikku arengut ning uute töökohtade loomist nõrga struktuuriga piirkonnas, sest hea reisija- ja kaubaveoühendus on kohalike ettevõtjate ja tööstuse konkurentsivõime jaoks otsustava tähtsusega.

([132]) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt n komisjonil võimalik tunnistada abimeede siseturuga kokkusobivaks ainult juhul, kui see on vajalik seadusliku eesmärgi saavutamiseks (vt nt otsusohtuasjas 730/79: Philipp Morris; otsusohtuasjas C-390/06: Nuova Agricast; otsusohtuasjas T-162/06: Kronoply).

(283) 2007. aastal võttis Saksamaa taristumeetmete rahastamise hindamisel tegelikult aluseks Klophausi uuringu, millest nähtus eelkõige, et AOC otsene, kaudne, tekitatud ja hoogustav mõju piirkonna majandusele ja ligitõmbavusele on eriti töökohtade mõttes soodne ja suur. Reisijate kasvav arv laseks AOC-l saada piirkondlikuks lennujaamaks, pakuks Altenburger Landile võimalust muuta oma rahvusvahelist profiili ning parandada sel viisil selle majandus- ja kaubandusstruktuuri. Selle uuringu kohaselt tooks AOC kogu Kesk-Saksamaa piirkonnale märkimisväärset, kõikehõlmavat ja üldisest huvist lähtuvat majanduslikku kasu.

(284) Sellega seoses kasvas reisijate arv lennujaamas aastateni 2007–2010 tuntavalt, nagu nähtub tabelist 1. Lennujaam tõmbas piirkonda teatud arvu saabuvaid reisijaid, mis on selle piirkonna majanduse jaoks erilise tähtsusega. 2000. aasta algusest kuni umbes 2007. aastani olid transpordiprognoosid positiivsed ja näitasid edasiste taristuprojektide vajalikkust. Lisaks täitis lennujaam ise tööandjana tähtsat rolli ja soodustas kaudselt töökohtade loomist piirkonnas ([133]).

(285) Siinkäsitletavad taristuinvesteeringud ei kujuta endast olemasoleva taristu dubleerimist. AOC-le kõige lähem lennujaam on ligikaudu 85 km ja AOCst enam kui tunni pikkuse sõiduaja kaugusel paiknev Leipzigi/Halle lennujaam. Peale selle on Leipzig/Halle rahvusvahelise lennujaam, mis teenindab nii Leipzigit (Saksimaa) kui ka Hallet (Saksi-Anhalt). Piirkondliku lennujaamana teenindab AOC Tüüringi liidumaa lõunaosa. Äriga seotud aspekte vaadeldes on lennujaam oluline läheduses asuva tööstuspiirkonna ettevõtjate jaoks.

(286) Komisjon saab seetõttu teha järelduse, et AOC lennujaama taristu rahastamine vastas selgelt määratletud üldisest huvist lähtuvale eesmärgile.

8.2.1.2. *Taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga*

(287) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ühingulepingu kohaselt on äriühingu eesmärk majanduslikult vajaliku taristu täiustamine Ida-Tüüringi ja Lääne-Saksimaa majandusjõu tugevdamiseks. Aastatel 2000–2011 tegi lennujaam selle eesmärgi raames esitatud nõuete täitmiseks vajalikke taristuinvesteeringuid.

(288) Siinvaadeldava ajavahemiku alguses oli seoses endise sõjaväelennujaama ümberkujundamisega tsiviillennujaamaks vaja teha investeeringuid, et kohandada üldtaristu lennuettevõtjate nõuetega.

(289) Saksamaa selgituse kohaselt oli AOCs vaja teha taristuinvesteeringud selleks, et täita Ryanairiga sõlmitud teenuselepinguga eesmärgiks seatud kasvavat reisijate arvu silmas pidades lennujaamas tekkivaid julgestus- ja ohuennetusnõudeid. Lennujaama korrastamine ja ajakohastamine nõudsid samuti investeeringuid. Lennujaama kohandamiseks Ryanairi reisijate arvu oodatava kasvuga võeti kogu ajavahemiku jooksul julgestus- ja ohuennetusmeetmeid. Kõikides 2007. aastal tehtud uuringutes ([134]) lennujaama majandusliku kasumlikkuse hindamiseks prognoositi aastateks 2007–2015 AOC tegevuse laienemist.

(290) 2009. aastal tehti terminali ümberehitustöid, et täita julgestusnõuded ning teenindada Schengeni piirkonna riikidest ja väljaspool Schengeni piirkonda paiknevatest riikidest tulevaid reisijaid eraldi. Saksamaa väitel kaaluti selle ümberehituse kõrval teisi alternatiive. Reisijate suurema arvu ja teiste võimalustega seotud suurte kulutuste tõttu otsustati aga valida pikaajaline lahendus, milleks oli terminali ümberehitus.

(291) Kuna lennujaama käitajal ei olnud piisavalt vahendeid ja Saksamaa väidab, et peamised investeeringud olid seotud avalike ülesannete hulka kuuluva tegevusega, olid avaliku sektori vahendid vajalikud.

(292) Komisjon on seetõttu seisukohal, et taristuinvesteeringud, mille eesmärk oli kohaneda reisijate kasvava arvuga ja täita moodsale lennujaamataristule esitatavad tänapäevased nõuded, olid vajalikud. Ainult rajatud taristuga oli lennujaamal võimalik täita piirkonna transpordiühenduse loomise ja arengu eesmärki.

([133]) Vt põhjendus 96.
([134]) Vt joonealune märkus 34.

(293) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le antud investeerimisabi vajalikkus ja proportsionaalsus tuleneb seega vajadusest täita moodsale lennujaamataristule esitatavaid tänapäevaseid nõudeid. Komisjon teeb seetõttu järelduse, et vaidlusalused taristuinvesteeringud olid vajalikud ja seatud eesmärgiga proportsionaalsed.

8.2.1.3. *Taristu pakub piisavaid kasutamise väljavaateid keskmiseks tähtajaks, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga*

(294) Olemasoleva taristu kasutamise väljavaated olid keskmiseks tähtajaks, vähemalt 2009. aastani piisavad. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH juhatus oli juba oma 23. juuni 2000. aasta koosolekul määranud taristuinvesteeringute oodatavaks kogusummaks terveks ajavahemikuks 2000–2010 ligikaudu 20 miljonit eurot. Iga-aastane reisijate arv kasvas kuni tippaastateni 2008–2009.

(295) Pärast tohutu kasvu aega halvendas Saksamaa ja Euroopa lennunduse olukorda 2009. aasta majandus- ja finantskriis, nii et 2009. aastal, mis oli seega lennunduse jaoks üks halvimaid aastaid, vähenes reisijate õhuvedu Saksamaal 4,6 %. Üldine kasvusuundumus lennunduses siiski ei peatunud, vaid ainult aeglustus. Alates 2010. aasta juunist tõusid igakuised kasvumäärad reisijate õhuveos Saksamaal jälle ja ületasid eelmise aasta igakuiseid kasvumäärasid 7 % võrra. Prognoosidest nähtub, et 2009. aastast saadik kasvas Saksamaa majandus jõuliselt, ligikaudu 3 % aastas. Lennundusturul on kasv tavaliselt suurem kui üldine majanduskasv ([135]).

(296) Kolme 2007. aasta uuringut ([136]) iseloomustab ühine väide, et lennujaama käitaja peaks oma aastatulemusi parandama ja saavutama 2015. aastaks tegevustulude puhul peaaegu tasakaalus tulemuse. Lisaks on vaja tugevdada läheduses asuvat tööstuspiirkonda. Seda kinnitati ajavahemikuks 2007–2015 koostatud äriplaani projektis. Saksamaa tugines oma väidete esitamisel odavlennunduse kasumlikkusele ja võimalikule stsenaariumile, mille kohaselt võiks AOC jõuda 2015. aastaks 500 000 reisijani.

(297) Järelikult oleks asjaomane taristu täitnud Saksamaa edastatud teabe kohaselt lennuettevõtjate ja reisijate puhul keskmise tähtajaga vajaduse ja pakkunud häid kasutamise väljavaateid.

8.2.1.4. *Juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerivalt*

(298) Saksamaa kinnitab, et ehkki aastatel 2003–2011 oli Ryanair ainuke AOCs tegutsev lennuettevõtja, oli taristu avatud majanduslikult põhjendamatu diskrimineerimiseta kõigile võimalikele kasutajatele.

8.2.1.5. *Kaubavahetuse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega*

(299) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 39 kohaselt on lennujaama kategooria kaudne tõend selle kohta, mil määral lennujaamad üksteisega konkureerivad, ja järelikult ka selle kohta, mil määral võivad lennujaamale eraldatud avalikud vahendid konkurentsi moonutada. 2005. aasta lennundussuunistes selgitatakse, et väikestele piirkondlikele lennujaamadele (D kategooria) eraldatud avalike vahendite puhul on tõenäosus, et see moonutab konkurentsi või kahjustab kaubandust määral, mis on vastuolus ühiste huvidega, väike. Sellest ei ole aga võimalik tuletada arusaama ega väidet, et konkurentsimoonutused või mõju kaubandusele on välistatud.

(300) AOC teenindas siinsel juhul käsitletaval ajavahemikul pidevalt alla 150 000 reisija aastas, nii et 2005. aasta lennundussuuniste kohaselt võib teda nimetada väikeseks piirkondlikuks lennujaamaks (D kategooria).

([135]) Ajakohastatud arvamus Kassel-Calideni lennujaama nõudlusprognoosi kohta, Intraplan Consult GmbH, 12. märts 2012, lk 8.
([136]) Vt joonealune märkus 34.

(301) AOC on tüüpiline piirkondliku suunitlusega lennujaam. Seda on võimalik aru saada sellest, et suur arv seda lennujaama kasutavatest reisijatest tulid Tüüringi liidumaalt. Kui võtta teeninduspiirkonnana arvesse ligikaudu 100 km ja sõiduajana 60 minutit, siis võib lähtuda sellest, et lähim lennujaam – Leipzigi/Halle lennujaam (AOCst 85 km ja ligikaudu 1 tunni ja 10 minuti pikkuse sõiduaja kaugusel) – paikneb sama teeninduspiirkonna välisservas. Leipzig/Halle on rahvusvaheline lennujaam, mis teenindab nii Leipzigit (Saksimaa) kui ka Hallet (Saksi-Anhalt). Piirkondliku lennujaamana teenindab AOC Tüüringi liidumaa lõunaosa.

(302) Kui jätta kõrvale geograafiline vahekaugus, siis lisaks lähtuvad mõlemad lennujaamad väga erinevatest ärimudelitest ja keskenduvad eri liiki reisijatele. Leipzigi/Halle lennujaam on hästi sissetöötatud ning sellel on nõudlikum ja reisijatele suuremat mugavust pakkuv taristu. Lennujaam pakub rahvusvahelisi ja riigisiseseid lende, rohkelt puhkuse sihtkohti ja kaupade õhuvedu. AOC-l on sellega võrreldes väiksema mugavusega taristu ja tema ärimudel tugines odavlennuettevõtjatele.

(303) Need selgitused lubavad komisjonil seega järeldada, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le antud investeerimisabi ei moonuta konkurentsi ega kahjusta kaubandust ühiste huvidega vastuolus oleval määral.

8.2.1.6. *Abil on ergutav mõju ning see on vajalik ja proportsionaalne*.

(304) Taristu rahastamiseks antud abil, mille Saksamaa Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le eraldas, peaks olema ergutav mõju ning see peaks olema taotletava õiguspärase eesmärgi suhtes vajalik ja proportsionaalne.

(305) Komisjon peab kindlaks tegema, kas Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le antud riigiabi muutis abi saanud ettevõtja käitumist nii, et ta teostab tegevust, mis aitab kaasa avalikes huvides oleva eesmärgi saavutamisele ja mida ta 1) ilma abita ei teeks või ii) teeks piiratult või muul viisil. Peale selle käsitletakse abi proportsionaalsena ainult juhul, kui väiksema abi ja konkurentsi väiksema moonutamisega ei oleks saavutatav sama tulemus. See tähendab, et abi suurus ja osatähtsus peab piirduma toetatava tegevuse toimumiseks vajaliku miinimumiga.

(306) Saksamaa edastatud teabe kohaselt ei oleks ilma abita olnud võimalik teha taristuinvesteeringuid, mis olid vajalikud toimiva, kommertslendudele avatud lennujaama standardini jõudmiseks. Lennujaam teenis siinkäsitletavast ajavahemikust suurema osa jooksul kahjumit. Saksamaa on olnud alati seisukohal, et sellist piirkondlikku lennujaama ei ole võimalik ilma avaliku rahastamiseta käitada. Eelkõige ei oleks lennujaam ilma abita saavutanud oodatud teenusetaset lennuettevõtjate ja reisijate jaoks ning lennujaama majandustegevuse maht oleks vähenenud.

(307) Seetõttu saab teha järelduse, et asjaomasel abimeetmel oli ergutav mõju, sest see võimaldas abisaajal teha vajalikke investeeringuid.

(308) Abi proportsionaalsuse hindamisel võib lähtuda sellest, et projektile antud abi osatähtsus oli piiratud investeeringutega, mis olid vajalikud lennujaama ümberkujundamiseks endisest sõjaväelennujaamast kõigile võimalikele lennuettevõtjatele avatud tsiviillennujaamaks. Pealegi oli investeeringu rahastamise menetlus Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH puhul üles ehitatud nii, et välditi liigset hüvitamist. Iga aasta lõpus lepiti kokku järgmise aasta äriplaan ja seejärel vaadati see aasta jooksul läbi, et kohandada seda ärilise tegelikkusega ([137]). Lennujaam oli kohustatud projekti ülerahastamise korral vahendid avaliku sektori rahastajatele tagastama. Kuna abi suurus oli piiratud toetatava tegevuse võimaldamiseks vajaliku miinimumiga, võib investeerimisabi pidada käesolevas asjas seetõttu vajalikuks ja õiguspärase eesmärgi suhtes proportsionaalseks.

8.2.1.7. *Kokkuvõte*

(309) Eeltoodud hinnangut silmas pidades teeb komisjon järelduse, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le antud investeerimisabi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c kokkusobiv, sest see vastab 2005. aasta lennundussuuniste punktis 61 kindlaks määratud kokkusobivuse tingimustele. Meede on seetõttu siseturuga kokkusobiv.

([137]) Saksamaa edastas ajavahemiku 2000–2005 kohta iga-aastased äriplaanid koos äriplaani vastavate täiendustega.

8.2.2. **2. meede: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegevuskahjumi rahastamine aastatel 2000–2011**

(310) Kooskõlas 2014. aasta lennundussuunistega on komisjon seisukohal, et ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitleva teatise sätteid ei tohiks kohaldada enne 4. aprilli 2014 lennujaamadele antud ebaseaduslikku tegevusabi käsitlevate menetluses olevate juhtumite suhtes. Selle asemel kohaldab komisjon kõnealuste suuniste 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 ([138]).

(311) 2014. aasta lennundussuunistes määratakse kindlaks tingimused, mille korral võib lennujaamadele antud tegevusabi pidada vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c siseturuga kokkusobivaks ([139]). 2014. aasta lennundussuuniste punkti 137 kohaselt ([140]) peavad täidetud olema järgmised kumulatiivsed tingimused, et enne kõnealuste suuniste avaldamist antud tegevusabi oleks võimalik pidada siseturuga kokkusobivaks:

a) meede peab kaasa aitama täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele;

b) riigi sekkumine peab olema vajalik;

c) abimeede peab olema ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks asjakohane poliitikavahend;

d) olemas peab olema ergutav mõju;

e) abi tuleb piirata vajaliku miinimumiga ja

f) vältida tuleb ülemäärast negatiivset mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele.

8.2.2.1. *Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse*

(312) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunktis a on kirjas, et selleks et anda lennujaamadele aega kohaneda uue tureaalsusega ning vältida kõiki lennuliikluse ja piirkondade ühendusvõimaluste katkestusi, loetakse 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 sõlmlennujaamades või iii) aitab kaasa regionaalarengule.

(313) Saksamaa ametiasutuste väitel oli Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegevuskahjumi rahastamine vajalik tegevuse säilitamiseks lennujaamas, et oleks võimalik täita äriühingu ühingulepingus märgitud eesmärki täiustada majanduslikult vajalikku taristut Ida-Tüüringi ja Lääne-Saksimaa majandusjõu tugevdamiseks.

(314) Kui võtta arvesse, et Kesk-Saksamaa regionaalarengu soodustamiseks on vaja häid juurdepääsuvõimalusi, oli olemas põhimõtteline vajadus hoida lennujaam toimivana. Lennujaama käitamine aitas kaasa regionaalarengule ja töökohtade loomisele. Sel põhjusel seisnes antud tegevusabi eesmärk ühetähenduslikult regionaalarengu toetamises.

8.2.2.2. *Vajadus riigi sekkumiseks*

(315) 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 lennujaamale antud riigiabi olema suunatud olukorrale, kus tänu sellisele abile on võimalik saavutada märgatavalt suuremat edu kui tavapärastes turutingimustes.

([138]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 172.
([139]) Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta" (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3), punkt 104.
([140]) Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta", punkt 137.

(316) Saksamaa väidab, et riigi sekkumine oli vajalik, sest lennujaamal oli raskusi iseseisvalt oma tegevuse rahastamise tagamisel. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH finantsaruannetes esineb sageli väide, et lennujaama finantsseisund on tihedalt seotud osanike sissemaksete või muude avalike toetustega. Ilma riigi kapitalisüstideta esineb isegi oht, et ettevõtja peab tegevuse lõpetama ([141]).

(317) Tänu tegevusabi eraldamisele sai lennujaam vajalikud vahendid oma tegevuse tagamiseks ja enda ärimudeli kohandamiseks odavlennuettevõtjate nõuetega.

(318) Komisjon tunnistab, et AOC on väike piirkondlik lennujaam alla 150 000 reisijaga aastas, kes ei suudaks tavalistes turutingimustes oma tegevuskulusid täielikult katta. Riigi sekkumine oli seetõttu vajalik.

8.2.2.3. *Abimeetme asjakohasus*

(319) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti c kohaselt peab mis tahes lennujaama kasuks võetud abimeede olema ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks asjakohane poliitikavahend. Liikmesriik peab seetõttu näitama, et sama eesmärki ei ole võimalik saavutada muude konkurentsi vähem moonutavate poliitika- või abivahenditega.

(320) Saksamaa väitel on siinkäsitletav abimeede asjakohane vahend ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks, mida muude konkurentsi vähem moonutavate poliitikavahenditega ei oleks olnud võimalik saavutada.

(321) Abisumma oli kavandatud katma järgmiseks aastaks arvestatud tegevuskulude oodatavat rahastamisvajakut.

(322) Eeltoodud selgitusi silmas pidades on komisjon seisukohal, et asjaomane meede oli taotletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks asjakohane.

8.2.2.4. *Ergutava mõju olemasolu*

(323) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti d kohaselt on tegevusabil ergutav mõju, kui on tõenäoline, et tegevusabi puudumise korral väheneks asjaomase lennujaama majandustegevuse ulatus märkimisväärselt. Hindamisel tuleb arvesse võtta investeerimisabi olemasolu ja liikluse mahtu lennujaamas.

(324) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH finantsaruannetes toonitatakse, et ilma riigi kapitalisüstideta esineb oht, et ettevõtja peab tegevuse lõpetama. Ilma tegevusabita, millega kaeti lennujaama käitaja kahjum, oleks lennujaam katmata tegevuskahjumi tõttu lõpuks turult lahkunud.

(325) Eeltoodud selgitusi silmas pidades on komisjon seisukohal, et asjaomasel abimeetmel oli ergutav mõju.

8.2.2.5. *Abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)*

(326) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti e kohaselt peab lennujaamadele antav tegevusabi selleks, et olla proportsionaalne, piirduma abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga.

(327) Käesoleval juhul määrasid lennujaama käitaja avaliku sektori osanikud tegevusabi summa kindlaks iga-aastase eelneva äriplaani alusel ja piirasid seda lennujaama finantsvajadusega.

(328) Kõnealuste äriplaanide näitajaid ajakohastati vastaval majandusaastal lennujaama viimaste tulemuste alusel. Näiteks 8. novembril 2002 kiitis juhatus heaks 2003. aasta äriplaani 2002. aasta septembris kasutada olnud andmete alusel. Seda äriplaani ajakohastati hiljem juhatuse 24. oktoobri 2003. aasta koosolekul, kus esitati ajakohastatud äriplaan 2003. aasta oktoobris kasutada olnud andmetega ([142]).

([141]) Vt põhjendus 43.
([142]) Saksamaa edastas komisjonile äriplaanid aastateks 2000–2005 ning aastate 2000–2005 äriplaanide täiendused.

(329) Eeltoodud selgitusi silmas pidades märgib komisjon, et tegevusabi võimaldas lennujaama käitajal kohandada sellel ajavahemikul oma ärimudelit uutele Ryanairi teenuselepinguga seotud tegevusnõuetele. Sealjuures kontrolliti pidevalt kahjumi katmiseks vajalike rahaliste vahendite suurust. Seega oli abisumma piiratud oodatava tegevuskahjumiga.

(330) Saksamaa märgib lisaks, et alates aastatest 2010–2012 mitme projekti kaudu ([143]) toimunud lennujaama ümberkujundamine aitas vähendada lennujaama üldist rahastamisvajakut ja seega osanike sissemakseid. Tegevusabi jälgiti kogu siinkäsitletava ajavahemiku jooksul, et seda oleks võimalik kohandada lennujaama tegelike nõuetega.

(331) Komisjon on sel põhjusel seisukohal, et tegevusabi oli käesoleval juhul proportsionaalne ja piiratud abi saava tegevuse elluviimiseks minimaalselt vajalikuga.

8.2.2.6. *Liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele põhjendamatu negatiivse mõju vältimine*

(332) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 5.1.2 alapunkti f kohaselt võetakse tegevusabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel arvesse konkurentsimoonutusi ja mõju kaubandusele. Kaudne tõend võimalike konkurentsimoonutuste või mõju kohta kaubandusele võib seisneda selles, et lennujaam asub samas teeninduspiirkonnas kui teine kasutamata võimsusega lennujaam.

(333) Komisjon märgib, et käesoleval juhul on lähim lennujaam Leipzigi/Halle lennujaam, mis asub AOCst 85 km ehk 1 tunni ja 10 minuti pikkuse autosõidu kaugusel. Nagu põhjendustes 299 ja 300 selgitatakse, seisnes Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ärimudel algusest peale lennujaama kujundamises piirkondlikuks lennujaamaks, mille eesmärk on lähima tööstuspiirkonna areng. Isegi kui professor Klophausi 2007. aasta prognoos oleks täide läinud, oleks lennujaam saavutanud 2015. aastaks 500 000 reisijat, mis ei oleks tal ikkagi võimaldanud hakata konkureerima sellise lennujaamaga nagu Leipzig/Halle, mille reisijate arv ületab kahte miljonit.

(334) Saksamaa juhib tähelepanu sellele, et AOC taristu oli konkurentsile ja kaubandusele avalduva negatiivse mõju edasiseks piiramiseks avatud kõigile võimalikele kasutajatele ega olnud kavandatud konkreetselt ühe kindla kasutaja jaoks.

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

8.2.2.7. *Kokkuvõte*

(336) Komisjon teeb neid selgitusi silmas pidades järelduse, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tegevuskahjumi rahastamine aastatel 2000–2011 on vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c ning 2014. aasta lennundussuuniste punktis 5.1.2 kindlaks määratud kokkusobivuse tingimuste alusel siseturuga kokkusobiv.

8.2.3. **3. meede: lennujaamatasud ja maksed Ryanairile 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu, 2003. aasta turunduslepingu ja 2010. aasta turunduslepingu raames**

(337) Saksamaa väidab, et lennujaamateenuste leping ja turundusteenuste lepingud ei kujuta endast riigiabi. Sel põhjusel ei esita Saksamaa õiguslikku alust nende võimaliku siseturuga kokkusobivuse kohta. Nendel asjaoludel ja võttes arvesse, et kohustus tõendada abi kokkusobivust siseturuga artikli 107 lõikest 1 erandi tegemise teel lasub põhimõtteliselt asjaomasel liikmesriigil, kes peab selgitama erandi tegemise tingimuste täitmist, võib teha järelduse, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv. Lisaks on komisjon seisukohal, et siinses juhtumis käsitletavat riigiabi ei saa asjaomaste eeskirjade alusel pidada siseturuga kokkusobivaks stardiabiks.

([143]) Vt põhjendus 34.

8.2.3.1. *Kehtiv õiguslik alus*

(338) Stardiabi kohta selgitatakse 2014. aasta lennundussuunistes, et komisjon

„… kohaldab […] käesolevate suuniste põhimõtteid kõigi teatatud stardiabimeetmete suhtes, mille kohta ta peab võtma vastu otsuse, alates 4. aprillist 2014, isegi kui meetmetest teatati enne nimetatud kuupäeva. Vastavalt ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitlevale komisjoni teatisele kohaldab komisjon lennuettevõtjatele antava ebaseadusliku stardiabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju. Nii ei kohalda ta käesolevate suuniste põhimõtteid ebaseadusliku stardiabi suhtes, mida anti lennuettevõtjatele enne 4. aprilli 2014." ([144])

(339) 2005. aasta lennundussuunistes on omakorda ette nähtud järgmine:

„Komisjon hindab kõikide ilma tema nõusolekuta ja seega asutamislepingu artikli 88 lõiget 3 [praegu ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3] rikkudes esitatud […] starditoetuste kokkusobivust käesolevate suuniste alusel, kui abi hakati andma pärast nende suuniste avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*".

8.2.3.2. *25. jaanuaril 2010 sõlmitud lepingu, 3. märtsil 2003 sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ja 7. aprillil 2003 sõlmitud turunduslepingu kokkusobivuse hindamine*

(340) AMSiga sõlmiti leping 2010. aastal, pärast 2005. aasta lennundussuuniste avaldamist. Asjaomast abi anti 2010. aasta turunduslepingu alusel, mille mõju lisandub mõlemale 2003. aastal sõlmitud lepingule, mis – eraldi vaadatuna – ei kujuta endast riigiabi. Seepärast tuleb abi kokkusobivust uurida 2005. aasta lennundussuuniste alusel.

(341) Võttes arvesse, et 2005. aasta lennundussuuniste punktis 79 ette nähtud stardiabi kokkusobivuse tingimused on kumulatiivsed, tuleks selleks, et hinnata lennuettevõtjale antud abi siseturuga kokkusobimatuks, tõendada ainult seda, et üks tingimustest on täitmata. Asjaomase abimeetme kokkusobivuse hindamiseks uurib komisjon sellegipoolest mitut 2005. aasta lennundussuunistes esitatud kriteeriumi.

(342) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 79 alapunkti c kohaselt seisneb üks abi kokkusobivuse tingimus selles, et seda eraldatakse ainult uute lennuliinide või lisalendude avamiseks. 2010. aasta leping hõlmab igapäevast lennuliini Londonisse, mis oli olemas alates 2003. aastast, ja 2007. aastal avatud lennuliini Gironasse. 2010. aastal avati ainult lennuliin Alicantesse. Seetõttu ei täida siinkäsitletav abimeede seda kriteeriumi.

(343) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 79 alapunktis d nõutakse elujõulisust kindla aja jooksul ja abi järkjärgulist kahanemist: „liin, millele abi antakse, peab osutuma kindla aja jooksul elujõuliseks, st katma vähemalt oma kulud ilma riigipoolse rahastamiseta. Seepärast peab stardiabi järk-järgult kahanema ja olema ajaliselt piiratud". Ei ole ühtegi tõendit selle kohta, et asjaomased liinid võiksid ilma turunduslepingute kaudu avalikest vahenditest tuleva rahastamiseta muutuda Ryanairi jaoks kasumlikuks. Seda kinnitab asjaolu, et Ryanair loobus liinidest, kui avaliku sektori poolne rahastamine lõppes.

(344) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 79 alapunktiga e lisandub stardiabiga seotud lisakulutuste hüvitamise kriteerium: „abi summa peab olema rangelt seotud stardiabiga seotud lisakulutustega, mis on seotud uue liini või uue sageduse loomisega ning mida lennuettevõtjal tegevuse tavataseme saavutamisel enam kanda ei tule". Abi ei näi olevat seotud eriliste stardiabiga seotud kulutustega. Turundusmakseid Ryanairile jätkati kogu perioodi jooksul, mil lennujaam oli lennuettevõtjaga ärisuhtes. Seetõttu ei ole ka see kriteerium täidetud.

(345) Lõpuks ei tohi abi punkti 79 punkti f kohaselt ületada igal aastal 50 % selle aasta rahastamiskõlblike kulude summast. Puuduvad tõendid selle kohta, et tegelikud turunduskulud oleksid ulatunud kahekordse abisummani.

([144]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 174.

8.2.3.3. *Kokkuvõte*

(346) Kokkuvõttes ei saa Ryanairile ja AMSile antud abi pidada siseturuga kokkusobivaks stardiabiks, sest kokkusobivuse tingimused ei ole täidetud. Ryanairile ja AMSile 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu, 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingu ja 25. jaanuari 2010. aasta turunduslepingu raames antud riigiabi kujutab endast seetõttu ebaseaduslikku siseturuga kokkusobimatut riigiabi, mis tuleb sisse nõuda.

9. **KOKKUVÕTE**

9.1. 1. MEEDE: TARISTUINVESTEERINGUTE RAHASTAMINE AASTATEL 2000–2011

(347) Komisjon on seisukohal, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le taristuinvesteeringute rahastamise teel terve ajavahemiku 2000–2011 jooksul antud abi on siseturuga kokkusobiv.

9.2. 2. MEEDE: FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH TEGEVUSKAHJUMI RAHASTAMINE AASTATEL 2000–2011

(348) Komisjon on seisukohal, et Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le tegevuskahjumi rahastamise teel terve ajavahemiku 2000–2011 jooksul antud abi on siseturuga kokkusobiv.

9.3. 3. MEEDE: RYANAIRIGA SÕLMITUD TEENUS- JA TURUNDUSLEPINGUD

(349) Komisjon on seisukohal, et 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste leping, 7. aprilli 2003. aasta turundusleping ja 28. augusti 2008. aasta turundusleping ei kujuta endast Ryanairile või AMSile antud riigiabi.

(350) Komisjon leiab, et Saksamaa andis 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu, 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingu ja 25. jaanuari 2010. aasta turunduslepingu kaudu ettevõtjale Ryanair Ltd. ja tema 100 % tütarettevõtjale AMSile ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes ebaseaduslikku abi.

(351) 2010. aastal toimunud lepingu allkirjastamise kaudu Ryanairi ja AMSiga ei olnud Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-l võimalik varasemat aega arvestades katta kõiki Ryanairi tegevusega lennujaamas seotud lisanduvaid kulusid. Ryanair või AMS said abisummaga põhjendamatu eelise, mis tuleb Saksamaale tagastada.

Ryanairile või AMSile antud abi sissenõudmine

(352) ELi toimimise lepingu ja Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta leiab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, otsustada, et asjaomane liikmesriik peab sellise abi andmise lõpetama või seda muutma ([145]). Riigi kohustus lõpetada sellise abi andmine, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, on Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika järgi kehtestatud selleks, et taastada varasem olukord ([146]). Sellega seoses on Euroopa Kohus leidnud, et see eesmärk on saavutatud, kui abisaaja on ebaseadusliku abina saadud summad tagasi maksnud ja seega loobunud eelisest, mis tal turul konkurentide ees oli, ja kui on taastatud abi väljamaksmisele eelnenud olukord ([147]).

(353) Kooskõlas selle kohtupraktikaga on nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 ([148]) artiklis 14 sätestatud: „Kui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada”.

(354) Sel põhjusel tuleb nimetatud riigiabi selle väljamakstud ulatuses Saksamaale tagastada.

([145]) Otsus kohtuasjas C-70/72: komisjon *vs*. Saksamaa (EKL 1973, lk 813, punkt 13).
([146]) Otsus liidetud kohtuasjades C-278/92, C-279/92 ja C-280/92: Hispaania *vs*. komisjon (EKL 1994, lk I-04103, punkt 75).
([147]) Otsus kohtuasjas C-75/97: Belgia *vs*. komisjon (EKL 1999, lk I-3671, punktid 64–65).
([148]) Nõukogu määrus (EÜ) nr 659/1999, 22. märts 1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).

(355) Tagasimakstavate summade puhul võtab komisjon arvesse punkti 8.1.3 tabelis 19 esitatud eelnevaid äriplaane järgmiste lisakaalutluste alusel:

a) sissenõutav abisumma peaks vastama negatiivsele lisanduvale rahavoole, mis oli olemas ajal, kui tehti otsus leping allkirjastada. Negatiivne rahavoog vastab rahaliste vahendite summale, mis on vajalikud, et leping muutuks turutingimustele vastavaks.

b) komisjon on seisukohal, et kõnealuse äriplaani ajalise raamistikuna tuleb arvesse võtta 2010. aasta suvehooaega. Lennuettevõtja saadud tegelik eelis on tegelikult piiratud asjaomase lepingu tegeliku perioodiga, sest niipea kui leping lõpetati, ei saanud Ryanair ega AMS enam lennujaamalt eeliseid.

(356) Tabelis 20 on esitatud tulemused seoses Saksamaa poolt sisse nõutavate esialgsete summadega.

(357) Lennuettevõtja ja tema tütarettevõtjate poolt 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu, 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingu ja 25. jaanuari 2010. aasta turunduslepingu raames tegelikult saadud eelise arvessevõtmiseks võib tabelis 20 märgitud summasid Saksamaa edastatud tõendite ja dokumentide alusel veel kohandada. Kohandamise aluseks tuleb võtta i) ühelt poolt hiljem esitatud, lennuettevõtja poolt seoses lennujaamatasudega tehtud tegelike maksete ja teiselt poolt tabelis 19 märgitud (eelnevalt) prognoositud rahavoogude vahesumma nende tulupositsioonide puhul ja ii) ühelt poolt hiljem esitatud, turunduslepingu raames lennuettevõtjale ja tema tütarettevõtjatele tehtud tegelike turundusmaksete ja teiselt poolt eelnevalt ette nähtud, tabelis 19 märgitud summadele vastavate turunduskulude vahesumma.

(358) Nagu põhjenduses 212 on juba selgitatud, on komisjon seisukohal, et riigiabi eeskirjade kohaldamise eesmärgil tuleb AMSi ja Ryanairi vaadelda ühe ettevõtjana. Ryanair ja AMS peaksid seetõttu vastutama solidaarselt kogu 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu, 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingu ja 25. jaanuari 2010. aasta turunduslepingu raames saadud abi tagasimaksmise eest.

(359) Peale selle on Saksamaa kohustatud vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([149]) V peatükile lisama abisummale alates päevast, mil ebaseaduslik abi selle saaja käsutusse anti, kuni selle sissenõudmise päevani arvestatud intressid ([150]). Kuna käesoleval juhul on abisummadele vastavad rahavood keerukad ja kõikusid kogu 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu, 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingu ja 25. jaanuari 2010. aasta turunduslepingu kehtivusaja jooksul, on komisjoni seisukohast vastuvõetav eeldada intresside arvutamisel, et abi väljamaksmise hetk on IATA 2010. aasta suvehooaja lõpp (st 30. oktoober 2010).

Tabel 20

Lennujaamateenuste lepingu, 2003. aasta turunduslepingu ja 2010. aasta turunduslepingu eest sissenõutav summa

	2010. aasta suvehooaeg
Väljalendavate reisijate arv	55 188
OODATAV TULU (*eurodes*)	
Ryanairi poolt väljalendava reisija kohta tasutav netotasu	[…]*
Lennundusega seotud tulu kokku	[…]*

([149]) Komisjoni määrus (EÜ) nr 794/2004, 21. aprill 2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

([150]) Vt määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 14 lõige 2.

	2010. aasta suvehooaeg
Lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta	[…]*
Lennundusega mitteseotud tulu kokku	[…]*
Tulu kokku	[…]*
OODATAVAD TASUD (*eurodes*)	
Kindlasummalised turundustasud	[…]*
Igakuised tegevustasud	13 943
Tegevustasud kokku	97 601
Tasud kokku	[…]*
NETOTULEMUS (*eurodes*) **SISSENÕUTAV SUMMA**	**– 318 569**

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Riigiabi, mida Saksamaa Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes aastatel 2000–2011 Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le taristuinvesteeringute rahastamise teel aastatel 2000–2011 ebaseaduslikult andis, on siseturuga kokkusobiv.

2. Riigiabi, mida Saksamaa Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes aastatel 2000–2011 Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH-le tegevuskahjumi rahastamise teel aastatel 2000–2011 ebaseaduslikult andis, on siseturuga kokkusobiv.

3. 3. märtsil 2003 Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste leping koos 7. aprillil 2003 Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu ja 28. augustil 2008 Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste lepinguga ei kujuta endast abi.

4. Riigiabi, mida Saksamaa Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes 3. märtsil 2003 Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingu, 7. aprillil 2003 Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanairi vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu ning 25. jaanuaril 2010 Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu kaudu Ryanairile või AMSile ebaseaduslikult andis, on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 2

1. Saksamaa nõuab artikli 1 lõikes 4 nimetatud kokkusobimatu abi abisaajatelt sisse.

2. Võttes arvesse, et Ryanair ja AMS kujutavad endast käesoleva otsuse mõttes ühte majandusüksust, vastutavad nad kumbki omal jõul 3. märtsi 2003. aasta lennujaamateenuste lepingu, 7. aprilli 2003. aasta turunduslepingu ning 25. jaanuari 2010. aasta turunduslepingu omavahel seotud kohaldamise kaudu saadud riigiabi tagastamise eest ühiselt.

3. Sissenõutavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, mil need anti abisaaja käsutusse, kuni nende tegeliku tagasimaksmiseni.

4. Intressid arvutatakse liitintressina vastavalt määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükile.

5. Saksamaa tühistab kõik artikli 1 lõikes 4 nimetatud abi tasumata maksed alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.

Artikkel 3

1. Artikli 1 lõikes 4 nimetatud abi nõutakse sisse viivitamata ja tõhusalt.

2. Saksamaa tagab käesoleva otsuse rakendamise nelja kuu jooksul alates selle teatavakstegemise kuupäevast.

Artikkel 4

1. Kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist esitab Saksamaa järgmise teabe:

a) abisaajate saadud abi kogusumma (põhisumma ja intressid);

b) abisaajatelt vastavalt artiklile 2 sissenõutav kogusumma (põhisumma ja intressid);

c) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatavate meetmete üksikasjalik kirjeldus;

d) dokumendid, millest nähtub, et abisaajatele on antud korraldus abi tagasi maksta.

2. Saksamaa teavitab komisjoni käesoleva otsuse rakendamiseks võetud meetmete elluviimisest, kuni artiklis 2 nimetatud abi on tagasi makstud. Komisjoni taotlusel esitab Saksamaa viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatavate meetmete kohta. Lisaks edastab Saksamaa üksikasjalikud andmed abisaajatelt juba tagasi saadud abisummade ja intresside kohta.

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel, 15. oktoober 2014

Komisjoni nimel
asepresident
Joaquín ALMUNIA