



Väljavõte (Ryanair DAC-i ja AS-i Tallinna Lennujaam ärisaladus välja jäetud, tähistatud (...)\*).

Registreeritud 01.06.2023

OTSUS

24.04.2023 nr 10-3/2023-001-1

## **Ryanair DAC ja AS-i Tallinna Lennujaam taotluste AS-i Tallinna Lennujaam lennujaamatasude kontrollimiseks ja Ryanair DAC kaebuse lahendamise kohta**

### **1. Seadusandlusest tulenevad alused**

#### **1.1. Taotluste ja kaebuste lahendamise tähtajad**

Lennundusseaduse (LennS) § 50<sup>7</sup> lõike 1 kohaselt, kui lennujaama haldaja ja lennujaama kasutajad ei ole uutes tasumäärades kokkuleppele jõudnud, võivad nii lennujaama haldaja kui ka lennujaama kasutajad pöörduda Konkurentsiameti poole taotlusega analüüsida tasumäärade muutmise põhjendatust.

LennS § 50<sup>11</sup> lõike 1 järgi<sup>1</sup>, kui lennujaama haldaja rikub lennujaama kasutaja hinnangul LennS-is lennujaama haldajale kehtestatud kohustusi ja vaidlust ei ole suudetud lennujaama kasutaja ja lennujaama haldaja vahel lahendada läbirääkimiste teel, on lennujaama kasutajal õigus pöörduda kaebusega Konkurentsiameti poole, sealhulgas juhul, kui:

- 1) lennujaama haldaja rakendatavad tasumäärad ei vasta LennS § 50<sup>5</sup> lõigetes 4 ja 5 sätestatud nõuetele ning sama paragrahvi lõike 7 alusel kehtestatud meetodikale;
- 2) lennujaama haldaja ei pea kinni uute tasumäärade kehtestamise korrast.

LennS § 50<sup>7</sup> lõike 2 järgi võtab Konkurentsiamet esialgse seisukoha tasumäärade muutmise põhjendatuse suhtes nelja nädala jooksul § 50<sup>7</sup> lõikes 1 sätestatud taotluse saamisest arvates, välja arvatud juhul, kui sama tähtaja jooksul on võimalik võtta vastu lõplik otsus.

LennS § 50<sup>7</sup> lõikest 3 ja LennS § 50<sup>11</sup> lõikest 2 tulenevalt teeb Konkurentsiamet lõpliku otsuse tasumäärade muutmise põhjendatuse suhtes nelja kuu jooksul § 50<sup>7</sup> lõikes 1 sätestatud taotluse saamisest arvates. Põhjendatud juhul võib Konkurentsiameti peadirektor või tema volitatud ametnik seda tähtaega pikendada kuni kahe kuu võrra, teavitades tähtaja pikendamisest vähemalt taotluse esitajat ja lennujaama haldajat.

LennS § 50<sup>7</sup> lõikest 4 tulenevalt ei või § 50<sup>7</sup> lõikes 1 sätestatud taotluse esitamise korral lennujaama haldaja uusi tasumäärasid kehtestada enne, kui Konkurentsiamet on teinud tasumäärade muutmise põhjendatuse suhtes lõpliku otsuse, millega loeb tasumäärade muutmise täielikult või osaliselt põhjendatuks. Lennujaama haldaja avalikustab Konkurentsiameti otsusega kooskõlas olevad uued tasumäärad oma veebilehel ja võib neid rakendada pärast kahe nädala möödumist uute tasumäärade avalikustamisest arvates.

<sup>1</sup> Kuna tegemist on Ryanair DAC LennS § 50<sup>7</sup> lg 1 alusel taotluse ja LennS § 50<sup>11</sup> lg 1 alusel kaebuse lahendamisega, lähtub Konkurentsiamet sellest menetluse läbiviimisel.

LennS § 50<sup>11</sup> lõike 4 järgi, kui Konkurentsiamet tuvastab kaebuse põhjal rikkumise lennujaama haldaja tegevuses ja lennujaama haldaja ei ole rikkumist sama paragrahvi lõikes 2 sätestatud konsultatsioonide käigus kõrvaldanud, teeb Konkurentsiamet lennujaama haldajale rikkumise kõrvaldamiseks ettekirjutuse.

LennS § 50<sup>12</sup> lõike 3 järgi ülesande täitmise käigus Konkurentsiametile teatavaks saanud ärisaladusele kohaldatakse konkurentsiseaduse (KonkS) §-s 63 sätestatud.

KonkS § 63 lõike 2 järgi Konkurentsiameti ametnikul ei ole õigust avaldada teistele isikutele ega avalikustada ettevõtja nõusolekuta ärisaladusi, mida ta on teada saanud oma teenistuskohustuste täitmise käigus. Konkurentsiameti nõudmisel peab ettevõtja ärisaladuseks peetava teabe ära märkima ja põhjendama teabe määramist ärisaladuseks.

**KonkS § 63 lõike 3 järgi võib Konkurentsiameti ametnik esitada ärisaladust sisaldavad dokumendid üksnes kohtule kriminaal-, tsiviil- või haldusasja või väärteo arutamise ettevalmistamiseks, arutamiseks ja kohtulahendi tegemiseks.**

## **2. Menetlusosalised:**

1. Ryanair DAC, aadress: Swords, Dublin, Iirimaa. Esindaja: Vandeadvokaat Margus Reiland Advokaadibüroo LEXTAL, Rävåla pst 4, 10143 Tallinn, e-post: [margus.reiland@lextal.ee](mailto:margus.reiland@lextal.ee)

2. AS Tallinna Lennujaam, aadress: Tartu mnt 101, Tallinn, 10112 Harju maakond, e-post: [adminstration@tll.aero](mailto:adminstration@tll.aero)

## **3. Ryanair DAC taotlused ja menetlusedokumentid**

01.11.2022 registreeriti Konkurentsiametis Ryanair DAC-i (edaspidi ka Ryanair või Taotleja) volitatud esindaja taotlus (edaspidi ka kaebus)<sup>2</sup> koos lisadega, mis puudutab AS-i Tallinna Lennujaam (edaspidi ka Tallinna Lennujaam või Lennujaam) poolt 19.07.2022 otsusega nr 4-1.1/22/TL4383 (edaspidi ka Otsus) kehtestatud lennujaamatasusid mille punktides 1.5 – 1.10 ettevõtja taotleb:

*1.5. Alustada Tallinna Lennujaam poolt Otsusega kehtestatud lennujaamatasude suhtes tasude põhjendatuse kontrolli menetlus ning määrata põhjendatud lennujaamatasude piirmäär muuhulgas järgmiseid põhimõtteid arvestades:*

*1.6. Tagada, et lennujaamatasude arvutamiseks kasutatav reisijate prognoos on järjepidev ja usaldusväärne;*

*1.7. Korrigeerida 2023. a reisijate arvu prognoosi ülespoole vastavalt adekvaatsetele turuandmetele;*

*1.8. Keelata maandumistasu ristsubsideerimine reisijatasu kaudu;*

*1.9. Keelata diskrimineerivad muudatused reisijatasu ja maandumistasude vahekorra muutmises, mis ei toeta keskkonnatõhusaid ja kõrge täituvuse määraga lende ning on diskrimineerivad;*

*1.10. Keelata Tallinna Lennujaam soov võtta kasutusele „hübriid-kassa“ struktuur ning läbipaistvuse ja järjepidevuse nõude alusel nõuda, et Aktsiaselts Tallinna Lennujaam jätkaks ühe kassa süsteemi (single-till system) kasutamist vastavalt taotluses toodule.*

Konkurentsiamet võttis taotluse menetlusse ning alustas Tallinna Lennujaama suhtes järelevalvemenetluse LennS § 60<sup>3</sup> lg 3 alusel.

Menetluse käigus on lennujaamatasude põhjendatuse kontrollimist taotlenud ka Tallinna Lennujaam (02.02.2023 Tallinna Lennujaama kiri),

---

<sup>2</sup> Kuna tegemist on Ryanair DAC LennS § 50<sup>7</sup> lg 1 alusel taotluse ja LennS § 50<sup>11</sup> lg 1 alusel kaebuse lahendamise, lähtub Konkurentsiamet sellest menetluse läbiviimisel.

14.02.2023 esitas Ryanair Konkurentsiametile täiendava taotluse milles taotleb:

*1. Kohustada Tallinna Lennujaama LennS § 50<sup>7</sup> lg 4 kohustuse täitmiseks ehk 2022. aasta tasumäärade, kaasa arvatud liinitoetuskavaga sätestatud allahindlused, säilitamiseks kuni Konkurentsiameti lõpliku otsuseni.*

*2. Võtta käimasolevas menetluses arvesse, et Tallinna Lennujaam on rikkunud LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 sätestatud läbipaistvuse kriteeriumit ka liinitoetuskava osas ning on lennujaamatasude määramisel lähtunud eksitavatest ja vastuolulistest andmetest.*

Konkurentsiamet viis antud asjas läbi järelevalvemenetluse ning koostas 16.03.2023 otsuse eelnõu (**Lisa 1**). Amet tõi eelnõus välja, et kavandab jätta Ryanairi taotlused ja kaebuse rahuldamata, kuna Tallinna Lennujaama poolt kehtestatud lennujaamatasud on põhjendatud ning arvutatud vastavalt LennS-is ja Metoodikas<sup>3</sup> sätestatud nõuetele. Kuna Konkurentsiamet Tallinna Lennujaama tegevuses rikkumisi ei tuvastanud, tuleb tema suhtes algatatud järelevalvemenetlus lõpetada.

10.04.2023 registreeriti Konkurentsiametis Ryanairi seisukoht (**Lisa 2**) otsuse eelnõule (esitatud Ryanairi poolt 07.04.2023, edaspidi Konkurentsiameti seisukohtades 10.04.2023 seisukoht).

14.04.2023 esitas seisukoha (**Lisa 3**) Tallinna Lennujaam.

Alljärgnevas otsuse punktis 4 (koos alapunktidega 4.1 – 4.6, lk 3-73), on välja toodud otsuse eelnõu menetluskäik.

Otsuse punktis 5 käsitab Konkurentsiamet menetlusosaliste poolt esitatud tagasisidet otsuse eelnõule ning esitab menetluses Ryanairi taotluste ja kaebuse kohta lõplikud seisukohad eelnõus sätestatud arvestades.

#### **4. Menetluse läbiviimine**

Menetluse läbiviimisel rakendas Konkurentsiamet haldusmenetluse seaduse (HMS) § 6 kohast uurimispõhimõtet.

Võttes arvesse asja keerukust ning kogutud andmete mahukust, Konkurentsiamet kaalus, kuidas oleks seisukoha esitamisel kõige paremal viisil tagatud selle arusaadavus ja selgus ning leidis, et parimaks võimaluseks on vaidlusalused teemad grupeerida ning esitada seejärel iga teema osas seisukoht.

Lähtudes eeltoodust, käsitab Konkurentsiamet tõstatunud teemasid järgnevalt:

- 1) Kavandatud lennujaamatasude nõuetele vastavus;
- 2) Kassastruktuur;
- 3) Reisijate arvu prognoos;
- 4) Uue ja õiguspärase konsultatsiooni läbiviimine;
- 5) Liinitoetuskavaga sätestatud allahindlused;
- 6) Ebavõrdne kohtlemine ja lennundusettevõtete diskrimineerimine.

Menetluse käigus on Tallinna Lennujaam esitanud Konkurentsiametile koos põhjendustega taotlused tema poolt esitatud dokumentides sisalduva ärisaladuse kaitseks. Ärisaladuse kaitset on taotlenud ka Ryanair. Lähtudes eeltoodust, jättis Konkurentsiamet otsuse eelnõust ning ka menetlusosalistele saadetavast otsusest välja ärisaladusena käsitatava teabe, mida menetlusosalised ei ole nõustunud avaldama.

---

<sup>3</sup> Majandus- ja kommunikatsiooniministri 29.11.2012 määrus nr 74 „Lennujaama tasude arvestamise metoodika“ RT I, 04.12.2012, 3. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/104122012003>

## 4.1. Otsusega kehtestatud lennujaamatasude nõuetele vastavus

### 4.1.1. Ryanairi 01.11.2022 taotlus

Ryanair toob taotluse punktides 18–25 välja järgmist:

18. Kavandatud lennujaamatasud ei ole seotud teenuste tegelike kuludega. Tallinna lennujaam on teinud ettepaneku tõsta reisijatasu (+49%), vähendada maandumistasu (-10%) ja võtta kasutusele uus piiratud liikumisvõimega isikute tasu (vt all tabel 1).

Tabel 1: Tallinna lennujaama kavandatavad lennujaamatasud aastaks 2023

Tasu	Praegune määr	Kavandatud määr	Δ%
Reisijatasu (ühe reisija kohta)	7,03 €	10,50 €	+ 49,4%
Maandumistasu (ühe tonni maksimaalse stardimassi (MTOW) kohta)	8,31 €	7,50 €	- 9,7%
Piiratud liikumisvõimega isikute tasu (ühe reisija kohta)	0,00 €	0,30 €	+ 100%

Allikas: Tallinna lennujaama konsulteerimisdokumendid (Lisa 3, slaid 57).

19. Reisijatasu +49%-line suurendamine on ülemäärane ega ole kulupõhine. Esiteks peaks Tallinna lennujaama otsus eraldada piiratud liikumisvõimega isikute teenuste tasu reisijatasust vähendama reisijatasu, kuna see ei hõlma enam piiratud liikumisvõimega isikute teenuseid. Kui võrrelda sarnaseid teenuste komplekte enne eraldamist (st reisijatasu ja piiratud liikumisvõimega inimeste tasu koos), siis on tasu kasv +53,6%, mis on palju suurem kui Lennujaama enese reisijate ja piiratud liikumisvõimega inimeste kulude prognoositav kasv (vt all tabel 2).

Tabel 2: Prognoositav kulude kasv, tasude kaupa

Prognoosid	2022	2023	2024
Reisijate ja piiratud liikumisvõimega isikutega seotud tulud	6 492 890 €	12 350 974 €	14 201 824 €

Δ %	-	(...)*	(...)*
Reisijate ja piiratud liikumisvõimega isikutega seotud kulud	5 061 034 €	6 491 175 €	6 954 842 €
Δ %	-	(...)*	(...)*
Tulu maandumistest	7 465 145 €	8 346 662 €	9 148 000 €
Δ %		(...)*	(...)*
Maandumistega seotud kulud	11 967 908 €	14 288 510 €	14 981 519 €
Δ %	-	(...)*	(...)*

Allikas: Tallinna lennujaama konsulteerimisdokumendid (vt Lisa 3, slaid 48)

20. Määruse nr 74 § 3 lg 2 sätestab, et „Kulude omistamise protsess peab põhinema kulude põhjuslikul seosel ja välistama erinevate tegevusalade ristsubsideerimise. Kulude omistamise protsessis peab kulud omistama nendele teenustele, mis on põhjendanud nende kulude tekkimise.“

21. Nagu tabelist 2 nähtub, suurenevad reisijate ja piiratud liikumisvõimega isikutega seotud kulud prognooside kohaselt 2023. aastaks +28%, mis on palju väiksem kui vastavate tasude ülemäärane kasv +53,6%. Seega on rikutud kulupõhisuse põhimõtet ja määruse nr 74 § 3 lõiget 2.

22. Samamoodi on rikutud kulupõhisuse põhimõtet reisijatasu ja maandumistasu osas. Maandumistasu väheneb -9,7%, kuigi maandumiskulud peaksid prognoosi järgi suurenema +19%.

23. Seega soovib Lennujaam rakendada alates 2023. a maandumistasu, mis ei põhine mitte ainult kulude põhjuslikul seosel, vaid toimub märkimisväärne ristsubsideerimine reisijatasu ja maandumistasu vahel, mis on määruse nr 74 § 3 lg 2 alusel keelatud.

**Tabel 3.** Lennujaama poolt esitatud tulud, kulud, kasum prognoos. Selles tabelis esimene tabel on 2023 kulud, tulud, kasum praeguste tasudega ning teine tabel 2023 kulud, tulud, kasum uute tasudega.

Tulud, kulud ja kasumlikkus erinevatest lennujaamatasudest, tuh. eurot, 2023. aasta prognoos 2023 praeguste tasudega

tuhat EUR	2023 (prognoos)			
	Tulud	Kulud + halduskulud	Kasum/kahju m	Kasumlikkus =Kasum/ tulud
Õhusõiduki maandumistasu	6 988	12 167	-5 179	-74%
Reisijatasu	7 448	6 491	957	13%
Lennunduse julgeolek	6 408	7 015	-607	-9%
Päästeteenused	1 700	2 121	-421	-25%
Õhusõidukite parkimise tasu	770	172	598	78%
<b>Lennundus (kokku)</b>	<b>23 314</b>	<b>27 966</b>	<b>-4 653</b>	<b>-20%</b>
Lennundusega mitteseotud, reisijad	10 975	5 452	5 523	50%
Ruumide ja angaaride rent	4 405	3 358	1 048	24%
Muud lennundustegevusega mitte seotud tulud	2 180	1 288	892	41%
<b>Lennundusväline (kokku)</b>	<b>17 560</b>	<b>10 098</b>	<b>7 462</b>	<b>42%</b>
<b>Tallinna lennujaam Kokku</b>	<b>40 874</b>	<b>38 064</b>	<b>2 810</b>	<b>7%</b>

  

tuhat EUR	2023 (prognoos)			
	Tulud	Kulud + finantskulu d + halduskulud	Kasum/kahju m	Kasumlikkus =Kasum/ tulud
Õhusõiduki maandumistasu	6 647	12 167	-5 520	-83%
Reisijatasu	12 351	6 491	5 860	47%
Lennunduse julgeolek	6 408	7 015	-607	-9%
Päästeteenused	1 700	2 121	-421	-25%
Õhusõidukite parkimise tasu	770	172	598	78%
<b>Lennundus (kokku)</b>	<b>27 876</b>	<b>27 966</b>	<b>-90</b>	<b>0%</b>
Lennundusega mitteseotud, reisijad	10 975	5 452	5 523	50%
Ruumide ja angaaride rent	4 405	3 358	1 048	24%
Muud lennundustegevusega mitte seotud tulud	2 180	1 288	892	41%
<b>Lennundusväline (kokku)</b>	<b>17 560</b>	<b>10 098</b>	<b>7 462</b>	<b>42%</b>
<b>Tallinna lennujaam Kokku</b>	<b>45 436</b>	<b>38 064</b>	<b>7 372</b>	<b>16%</b>

\*Välja arvatud tuluna kajastatud varadega seotud riiklikud toetused ja varade amortisatsiooniga seotud riiklikud toetused



24. Nagu Lennujaam on ülal Tabelis 3 kinnitanud, kui reisijatasu hoitakse praegusel 2022. aasta tasemel, siis reisijatasu tulu katab selle kulu 2023. aasta vaates. See on vastuolus Lennujaama poolt reisijatasu tõstmise põhjendusega, mille kohaselt on see "kulude katmiseks" (AUCi 8.06.2022 koosoleku slaidid, vt Lisa 3, slaid 55). Reisijateveo kulud kaetakse praeguse 2022. a tasumääraga piisavas ulatuses, st reisijateveoteenuse „kahjum“ on ajutine ja selle on põhjustanud COVID-19.

25. Lennujaama poolt planeeritud ristsubsideerimine ei ole kulupõhisusega kooskõlas. Ristsubsideerimine, nagu Lennujaam on välja pakkunud, tähendab, et lennujaamatasude läbi subsideeritakse kaubalennuettevõtjaid, kes ei maksa reisijatasu – nende maandumistasu väheneb reisilennuettevõtjate (nagu Taotleja) arvelt. See on õigusvastane, rikub LennS-i, Määrust nr 74 ja Lennujaamatasude direktiivi.

#### 4.1.2. Tallinna Lennujaama 23.11.2022 seisukoht

Tallinna Lennujaam toob seisukoha punktides 24–36 välja järgmist:

24. AS Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude (sh reisijatasude) arvutamisel eeskätt Majandus- ja Kommunikatsiooni ministri määrusest nr 74 „Lennujaamatasude arvestamise meetodika“ (edaspidi Määrus) ning selles sisalduvatest valemitest, võttes seejuures arvesse ka LennS vastavaid sätteid. Määruse ülimuslikkus tuleneb asjaolust, et Määruse ja LennS tõlgendamisel ja vahekorra määramisel tuleb lähtuda nn spetsiaalsuspõhimõttest (ladina keeles *lex specialis derogat legi generali* põhimõte). Eelviidatu kujutab endast õiguslikku tõlgendamismeetodit, mille kohaselt tuleb üld- ja erinormi konkurentsi korral kohaldada erinormi.<sup>4</sup> Asjaolu, et Määruse näol on tegemist *lex specialis*’ega LennS ees kinnitab ka LennS § 50<sup>5</sup> lg 7, mille kohaselt lennujaamatasude arvestamise meetodika kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega – eelnev on selge viide sellele, et LennS sätestab üldpõhimõtte ning -aluste raamistiku, mille täpsustused on esitatud Määruses (sh valemite näol). Seega tuleb AS-il Tallinna Lennujaamal igal juhul lennujaamatasude arvestamisel lähtuda esmajärjekorras Määrusest ning seda ka juhul, kui Määruse ja LennS vahel peaks esinema vastuolu.

25. LennS § 50<sup>5</sup> lg 1 sätestab, et lennujaamatasud on tasud teenuste eest, mida lennujaama kasutajatele pakub lennujaama haldaja ning mis on seotud õhusõiduki maandumise, õhku tõusmise ja parkimisega, lennujaama valgustamise, reisijate ja kauba käitlemise ning

<sup>4</sup> RKKKo nr 3-1-1-28-11, p 13.2; RKKKm nr 3-1-1-75-08, p 10.1.

lennundusjulgestusega (edaspidi lennujaamateenused). LennS § 59 lg 2 täiendab, et lennuvälja või kopteriväljaku teenuste kasutamise eest võetavad tasud on tasud lennuväljal või kopteriväljakul osutatud teenuste eest – maandumistasu, parkimistasu, reisijatasu, puudega ja piiratud liikumisvõimega reisija tasu, starditasu ja lennundusjulgestustasu (siin kontekstis Tallinna lennujaama lennujaamatasud).

AS Tallinna Lennujaam arvutab tasusid Määruses sätestatud valemite põhjal ja pöörab tähelepanu asjaolule, et Ryanair DAC taotluses esitatud argumendid ei lähtu Määrusest.

26. AS Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvutamisel Määruses toodud valemitest ning rakendab valemeid täpselt Määruses toodud järjekorras. Sammud lennujaamatasude arvutamisel on järgmised:

- a. Leitakse lennujaamateenuste põhjendatud koond kogukulud;
- b. WACC (Weighted Average Cost of Capital) - arvutatakse lennunduse lubatud WACC;
- c. Lubatud müügitulu arvutatakse Määruse alusel lennundusega seotud lennujaamateenuste lubatud koond müügitulu. Kulubaasi võetakse lennundusega seotud kõik kulud ja tehakse mahaarvamised kulude osas, mis on kaetud varade sihtfinantseerimise tuludega. Leitakse lennujaamateenuste koond lubatud müügitulu;
- d. Lubatud müügitulu jagatakse lähtuvalt Määruse § 6 lg-st 2 erinevate lennujaamateenuste vahel lähtuvalt arvestusperioodi erinevate lennujaamateenuste tulu proportsioonist kogu osutatud lennujaamateenuste tulusse ehk saadakse iga lennujaamateenuse lubatud müügitulu. Proportsiooni leidmisel võetakse aluseks arvestusperiood, kuna proportsiooni mõjutab liinitoetusprogrammi maht ning riigi sihtfinantseeringu suurus julgestuse ja pääste osas;
- e. Konkreetne lennujaamatasu arvutatakse vastava lennujaamateenuse lubatud müügitulu jagatud ühikud. Käsitleme, et saadud lennujaamatasu on maksimaalne lubatud lennujaamatasu, mida võime selle teenuse osas rakendada;
- f. Tegelik müügitulu kokku ja tegelik müügitulu reisija kohta on madalam ning see tuleneb liinitoetusprogrammi rakendamisest.

27. Lennujaamateenuste tulu proportsioonid (Määrus § 6 lg 2) leitakse järgmiste sammudega:

- g. Aluseks võetakse lennufirmapõhine reisijaprognosis ja MTOW (ingl. keeles maximum take-off weight) prognoos;
- h. Arvutatakse lubatud koond müügitulu kulude prognoosi ja WACC alusel (Määrus § 6 lg 1). Seejärel leitakse kehtivate ühikhindade ja reisija- ning MTOW prognoosi alusel müügitulude prognoos. Võrreldakse lubatud müügitulu ja kehtivate tasudega arvutatud müügitulusid ja tehakse otsus kas kogu lennunduse tulubaas kogu kulubaasi vastu on piisav või mitte. Tulenevalt konkurentsi olukorrast ja erinevatest liinitoetusprogrammi ja põhitasu tasuliikidest jagatakse lennunduse kogutulu konkreetseteks lennujaamateenuste müügituluks eurodes;
- i. Arvutatakse keskmine reisija ja MTOW kohane tasutõus ning hinnatakse selle realiseerimise võimalikkust konkurentsipositsiooni vastu;
- j. Proportsioonid leitakse lähtuvalt arvestusperioodi erinevate lennujaamateenuste tulu jagamisel kogu lennujaamateenuste tulusse määruses toodud võrrandi alusel.

28. AS Tallinna Lennujaam selgitab, et juhul kui tasude arvutamine peaks toimuma Ryanair DAC taotluses toodud IV jaotuse loogikast lähtuvalt, oleks Määruse sõnastus ja valemid olnud ülesehitatud palju lihtsamalt ja osad tänases Määruses toodud valemid ei leia Ryanair DAC taotluses esitatud loogika puhul kasutust. Valemid oleks sellisest loogikast lähtuvalt olnud järgmised:

- a. Leida iga konkreetse lennujaamateenuse põhjendatud kulu;
- b. Arvutada lennunduse lubatud WACC;
- c. Leida iga konkreetse lennujaamateenuse lubatud müügitulu (võttes konkreetse lennujaamateenusega seotud kulud), lisa WACC;

- d. Leida ühikhind jagades konkreetse lennujaamateenuse müügitulu vastavate ühikutega;  
e. Seejuures täna Määruse § 6 lg 2 toodud valem ei ole kohaldatav Ryanairi loogika puhul.

29. AS Tallinna Lennujaam ei ristsubsideeri mittelennundust lennunduse arvelt, mis on keelatud Määruse § 3 lg-st 2 tulenevalt. Lennundustulude osas ei ületa AS Tallinna Lennujaam lubatud müügitulu, vaid kannab antud teenuste osutamisel kohati isegi kahjumit. Lennundustegevus alasisest ristsubsideerimist maandumis- ja reisijateenuse vahel Määrus ei pea ristsubsideerimiseks. Määruse alusel leitakse kogu lennundusteenuse lubatud kulubaas, seejärel lubatud lennundusteenuse müügitulu. Maandumis- ja reisijateenusepõhiseks minnakse proportsiooni alusel kogu lennundustegevusala tulust.

Määruse § 3 lg 2 keelab mittelennunduskulude ristsubsideerimise lennundustulude arvelt.

30. Lennujaamatasude arvestamist reguleerib muuhulgas ka LennS § 50<sup>5</sup> lg 4. LennS § 50<sup>5</sup> lg 4 on täpsustatud Määruse § 3 lg-tes 1 ja 2. Sarnaselt Määruse § 3 lg-le 1 sätestab LennS § 50<sup>5</sup> lg 4 lause I, et lennujaamatasud arvestatakse, lähtudes teenuse põhjendatud kogukuludest, mis on käesoleva seaduse tähenduses teenusega seotud otsekulud, kapitalikulu, proportsionaalne osa lennujaama haldaja põhjendatud üldkuludest ja mõistlik ärikasum. LennS § 50<sup>5</sup> lg 4 laused II ja III täpsustavad, et kulud omistatakse sellele teenusele, mis on põhjendanud nende kulude tekkimise ning lennujaama haldaja kuluarvestussüsteem peab tagama, et teenuse kulu ei sisaldaks selle teenuse osutamiseks mittevajalikke kulusid – keelates selliselt sarnaselt Määruse § 3 lg-le 2 teenuste omavahelise ristsubsideerimise.

31. Selleks, et Määruse paragrahvi 3 lõigete 1 ja 2 tähendust paremini mõista, selgitab AS Tallinna Lennujaam järgmist. Määruse § 3 lõigete 1 ja 2 grammatilisel tõlgendamisel nähtub, et säte käsitleb lennundusseaduses ja Määruses määratlemata õigusmõisteid „tegevusala“ ja „teenus“ (misjuures, seda tehakse äravahetatavate/sünonüümsete mõistetena). Seejuures ei ole seadusandja siinkohal pidanud „tegevusalade“ ega „teenuste“ all silmas terminit „lennujaamateenused“<sup>5</sup>, millest viimase näol on tegemist LennS § 50<sup>5</sup> lg-s 1 koosmõjus LennS § 59 lg-s 2 sätestatud määratletud õigusmõistega.<sup>6</sup> Eelõeldu järgi saab järeldada, et Määruse § 3 lg-tes 1 ja 2 ei peeta silmas ning ei eristata konkreetseid lennujaamateenuseid (nt õhku tõusmine, maandumine, reisijate ja kauba käitlemine, lennundusjulgestus), vaid eristus tehakse lennundus- ja mittelennundustegevuste vahel.

32. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ<sup>7</sup> (edaspidi **Direktiiv**) sõnastus ning Euroopa Komisjoni 19.05.2014 aruanne Euroopa Parlamendile ja Nõukogule lennujaamatasude direktiivi kohaldamise kohta (edaspidi **Aruanne**), eristab vaid (i) lennundustegevusest (seejuures kasutades sõna „tegevus“ – analoogselt Määruse § 3 lg-s 2 kasutatud terminile „tegevusala“) saadavaid tulusid-kulusid ja (ii) muid ehk mittelennundustegevusega seotud tulusid-kulusid.<sup>8</sup> Eeltoodust saab järeldada, et Eesti seadusandja peab Määruse §-s 3 toodud mõistete (s.o. „tegevusala“ ja „teenus“) all järgmiseid

<sup>5</sup> LennS § 50<sup>5</sup> lg 1 määratleb termini „lennujaamateenused“ järgmiselt: teenuste eest, mida lennujaama kasutajatele pakub lennujaama haldaja ja mis on seotud õhusõiduki maandumise, õhku tõusmise ja parkimisega, lennujaama valgustamise, reisijate ja kauba käitlemise ning lennundusjulgestusega.

<sup>6</sup> Siinkohal tasub silmas pidada ka asjaolu, et LennS näol on tegemist 1999. aastal jõustunud õigusaktiga, olles seeläbi 2012. aastal jõustunud Määruse kujundamisel eeskujuks ja alusdokumendiks. Eeltoodut kinnitab ka Määruse seletuskirjas esitatud viide Lennundusseadusele (vt lk 1). Määrus on kättesaadav veebilehel: <https://eelnou.d.valitsus.ee/main/mount/docList/b4fc1010f7db-4b04-af28-28cf3f0d4cb8#4311rv7O> (17.11.2022).

<sup>7</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/12/EÜ, 11. märts 2009, lennujaamatasude kohta, EL T L 70, 14.3.2009.

<sup>8</sup> Euroopa Komisjoni 19.05.2014 aruanne Euroopa Parlamendile ja Nõukogule lennujaamatasude direktiivi kohaldamise kohta, lk 7, p 3.2. Aruanne on kättesaadav veebilehel: <https://docplayer.ee/208606057-Komisjoni-aruanne-euroopa-parlamendile-ja-n%C3%B5ukogulelennujaamatasude-direktiivi-kohaldamise-kohta.html> (21.11.2022).<sup>9</sup> Mis on määratletud õigusmõistena leitav LennS § 50<sup>5</sup> lg-s 1.

tegevusalasid ja/või teenuseid: (i) lennundustegevusala (sh lennundusteenused ehk lennujaamasteenused<sup>9</sup>) ja (ii) mittelelennundustegevusala (sh mittelelennunduse teenused).

33. Nende kahe eraldiseisva (s.o. lennundustegevusala ja mittelelennundustegevusala) tegevusala liigi koondnimetusena kasutab Eesti seadusandja määratlemata mõisteid „tegevusala“ ja „teenus“. Eelöeldut kinnitab lisaks asjaolu, et näiteks Määruse § 3 lõige 3, lg 4 p 7 ja lg 9 käsitlevad LennS § 50<sup>5</sup> lg-s 1 määratletud legaaldefiniitsiooni „lennujaamasteenused“ ning mitte Määruse § 3 lg-s 2 sätestatud määratlemata mõistet „teenus“. On selge, et seadusandja terminoloogia valik Määruse § 3 lg-tes 1 ja 2 ei ole juhuslik. Terminoloogia lihtsamaks mõistmiseks võib mõisteid eristada kui (a) „teenus“ (ehk tegevusala) selle laiemas tähenduses, hõlmates enda alla nii lennundustegevusala kui ka mittelelennundustegevusala ja (b) „lennujaamasteenus“ ehk „teenus“ lennundustegevusala kitsamas tähenduses, mis hõlmab endas mõistena LennS § 50<sup>5</sup> lg 1 koosmõjus LennS § 59 lg 2 sätestatud legaaldefiniitsiooni.

34. Eelkirjeldatud tõlgendust toetab ka Määruse § 3 lg 2 eesmärgipärane tõlgendamine. Nimelt, Määruse seletuskirjast nähtub, et sätte eesmärgiks on see, et pakutava teenuse (s.o. lennujaamasteenus) eest ei nõutaks kuludest suuremat hinda, mis ei vasta tegelikkusele ega antud teenuse osutamiseks vajalikele kuludele, et kompenseerida teise teenuse (s.o. mittelelennundusteenuse) eest nõutavat kuludest madalamat hinda ja keelata olukord, kus lennujaama kasutaja hüvitab kulusid teenuste (s.o. mittelelennundusteenuste) eest, mida ta tegelikkuses ei kasuta. AS Tallinna Lennujaama tasu arvestamise põhimõtetest lähtuvalt seda eesmärki ka täidetakse. AS Tallinna Lennujaam kinnitab veelkord, et lennujaama kasutaja tasude arvelt ei kompenseerita mittelelennundustegevusest tekkivaid kulusid. See tähendab, et pakutava teenuse (s.o. asjakohases juhul lennujaamasteenus) arvelt ei kompenseerita teise teenuse ehk mittelelennundusteenuse kulusid. Lisaks peab AS Tallinna Lennujaam lennujaamatasude arvestamisel silmas Määruse § 3 lg-st 6 tulenevat kohustust lähtuda efektiivse majandamise ja kulude kokkuhoiu printsiipidest.

35. Mittelelennunduskulude ristsubsideerimisel lennundustulude arvelt (ehk Määruse § 3 lg-s 2 toodud keelu rikkumisel) loodaks olukord, kus lennujaama kasutaja tasub lisaks kasutatud teenustele ka teenuste eest, mida ta tegelikult ei kasuta (nt parklatega seonduv kulu, lennujaama üüripindadega seotud ülalpidamiskulud jm) – AS Tallinna Lennujaamas kehtiva ja määrusest lähtuva tasu arvestamise süsteemi puhul ei saa sellist situatsiooni ühelgi juhul tekkida ning lennujaama kasutaja ei pea ühelgi juhul katma lennundusega mitteseotud kulusid, st **AS Tallinna Lennujaam ei ristsubsideeri ühelgi juhul teenuseid ja tegevusvaldkondi määruse § 3 lg 2 tähenduses ning järgib Määruse §-s 3 sätestatud põhimõtteid.**

36. AS Tallinna Lennujaam lähtub tasude kehtestamisel kulupõhisuse ja ristsubsideerimise keelu põhimõttest. Seejuures läheneb AS Tallinna Lennujaam lennujaamatasude arvutamisel ja kehtestamisel tasudele kulupõhiselt ning selliselt nagu Määrus seda nõuab, mistõttu ei saa õigeks lugeda ka Ryanair DAC 30.10.2022 taotluse punktis 19 esitatud väidet, et reisijatasu suurendamine ei ole kulupõhine.

#### **4.1.3. Ryanairi 29.12.2022 seisukoht**

Ryanair toob 29.12.2022 seisukoha punktides **8–9 ja 11-20** välja, et:

8. Taotleja on seisukohal, et kavandatud lennujaamatasud ei ole seotud teenuste tegelike kuludega ning Otsusega toimub keelatud ristsubsideerimine erinevate lennujaamasteenuste vahel.

9. Lennujaam on 10.11.2022 ja 23.11.2022 vastuskirjades esitanud mitmeid väited ristsubsideerimise keelu kohta, mis on aga vastuolus õigusaktidega.<sup>9</sup> Lennujaam väidab nimelt, et Määrust tuleks tõlgendada selliselt, et see on erinormiks LennS-i ees, mille tulemusena tuleks LennS-i sätted kõrvale jätta ning lähtuda Määruse sätetest. Selline järeldus ei ole korrektne.

<sup>9</sup> Kokkuvõtvalt leitavad Esialgse seisukoha p-s 1.2 (lk 4-7).



Lisaks väidab Lennujaam, et ristsubsideerimise keeld kehtib ainult lennundustegevuse ja mittelennundustegevuse vahel, kuid mitte erinevate lennujaamateenuste vahel, mis ei vasta samuti tõele.

11.-15. (kokkuvõtvalt) Esiteks puudub vastuolu Määruse ja LennS-i vahel. Kokkuvõtlikult sätestavad õigusaktid, et „lennujaamatasud“ sätestatakse „lennujaamateenustele“, mida lennujaam pakub lennujaama kasutajatele ja lennujaamateenuseid ei tohi ristsubsideerida. Teisisõnu, lennujaama kasutajale pakutav teenus ei tohi sisaldada teenuse osutamiseks mittevajalikke kulusid. Nagu on sätestatud LennS § 50<sup>5</sup> lg-s 7, kehtestatakse Määrusega vaid lennujaamatasude arvutamise metoodika. Määrusega ei muudeta LennS-is sätestatud põhimõtteid ristsubsideerimise keelu kohta. Määruse seletuskiri (Taotleja 29.12.2022 seisukoha lisa 1, lk 2) kinnitab Taotleja seisukohti.

16. Praegusel juhul lähevad Lennujaama seisukohad täielikult vastuollu LennS-i ja Määruse nõuetega, sest nagu ka Lennujaam on möönnud, siis peavad reisilendude korraldajad maksma kinni kaubalendude korraldajate kulusid, st reisijatasust ristsubsideeritakse maandumistasu. Selliselt lennujaama kasutaja ei hüvita „kulusid üksnes teenuste eest, mida ta kasutab“, vaid peab kandma kulusid teenuste eest, mida ta ei kasuta.

17. Väärrib märkimist, et ka Thessaloniki Foorum kinnitab, et lennujaamatasud peavad olema kulupõhised.<sup>10</sup> Lennujaamateenus peab olema kulupõhine, st teenuse hind peab põhinema sama teenuse kulul. Samas dokumendis räägitakse ka lennundustegevusest (aeronautical activities) ja mitte-lennundustegevusest (non-aeronautical services), kuid mitte ristsubsideerimise keelu ega kulude jaotamise kontekstis.

18. Kui asuda hüpotetiliselt seisukohale, et Määrusega asutakse muutma LennS-i põhimõtteid, oleks Määrus vastavas osas põhiseadusvastane, sest LennS ei anna Määrusele sellist volitusnormi, st LennS volitab määrusega kehtestama ainult arvutamise metoodika, mitte muutma lennujaama tasude põhimõtteid.<sup>11</sup>

19. Lisaks tuleb märkida, et LennS § 50<sup>5</sup> lg 3 sätestab, et „Lennujaamateenuste ja muu tegevuse kulude ja tulude eristamise põhimõtteid määratleb lennujaama haldaja oma raamatupidamise sise-eeskirjas iga lennujaamateenuse kohta eraldi“. LennS ei sätestaks nõuet pidada arvestust iga lennujaamateenuse kohta eraldi, kui lennujaamateenuste eristamine ei oleks oluline, sest vältida tuleb ainult ristsubsideerimist lennundustegevuste ja mitte-lennundustegevuste vahel.

20. Veelgi enam tooks Lennujaama poolt väidetud loogika kaasa ohtlikud ja soovimatud tagajärjed. Nimelt võib Lennujaama väidete õigsuse korral Lennujaam vähendada maandumistasud 0-ni ning tõsta samaväärselt reisijatasusid ning subsideerida selliselt kaubalende reisijalendude arvelt. Samuti võiks Lennujaam maandumisteenust, parkimisteenust ja lennujulgustusteenust pakkuda tasuta, kuid Lennujaama loogika kohaselt ei oleks siiski ristsubsideerimise keeldu rikutud, sest kogu tulu tuleks reisijatasust. See oleks aga äärmiselt ebaõiglane ja ka õigusvastane.

Samuti toob Ryanair DAC 29.12.2022 seisukoha punktides **58–62, 67–76 ja 87-88** välja järgmist:

58. Lennujaam on esitanud mitmeid eksitavaid ja/või ebaõigeid väiteid Euroopa lennundusturu kohta pärast Covid-19 pandeemiat. Taotleja käsitleb neid eraldivõetuna alljärgnevalt.

59. Taotleja ei nõustu Lennujaama esitatud eksitava väitega, et mitmed lähilennujaamad on juba muutnud oma tasusid 2022. aastal või kavatsevad seda 2023. aastal inflatsiooni tõttu teha, kuivõrd enamik Euroopa Liidu lähilennujaamadest on vastupidiselt peatanud tasude muutmise või tasusid taastumisperioodil vähendanud:

<sup>10</sup> Thessaloniki lennujaamatasude reguleerivate asutuste foorum (2022): Lennujaamatasud kriisi ajal (Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators (2022): Airport Charges in Times of Crisis). Kättesaadav internetis: <https://www.cnmc.es/file/308807/download>.

<sup>11</sup> RPSJVKo 17.11.2022 lahend asjas 5-22-3 p 22, RKÜKo 15.03.2022 lahend asjas 5-19-29 p 56 – 58.

**Tabel 2:** 2009/12/EÜ kohased lennujaamatasud mujal Euroopas

Lennujaam	Tasud aastal 2023 vs. 2022	Tasud aastal 2022 vs. 2021	Liikmesriikide THHI - oktoober '22
Ateena	0%	0%	9,5%
Barcelona	0%	-3,17%	7,3%
Berliin	0%	0%	11,6%
Bergamo	0%	0%	12,6%
Kopenhaagen	0%	0%	11,4%
Faro	-6%	-	-
Göteborg	0%	0%	9,8%
Kaunas	0%	0%	
Madrid	0%	-3,17%	7,3%
Milano-MXP	0%	0%	12,6%

Napoli	0%	0%	12,6%
Oslo	+3,5%	0%	8,4%
Porto	-5%	-	-
Pisa	0%	0%	12,6%
Praha	0%	0%	15,5%
Riia	0%	0%	21,7%
Rooma	0%	0%	12,6%
Stockholm	0%	0%	9,8%
Viin	+5,7%	1,75%	11,5%

\* Erinevate lennujaamade poolt kehtestatud lennujaamatasud on avalik teave, mis on kättesaadav lennujaama veebisaidil.

60. Ülaltoodud Tabelis 2 esitatud nimekiri ei ole ammendav, küll aga näitlikustab, et enamik lennujaamu ei ole tasusid tõstnud ega kavatseda seda ka teha, vaatamata kõrgele inflatsioonile. Taotleja ei leia, et kogu inflatsioonist tingitud kulude kasv tuleks edasi kanda lennujaama kasutajatele. Teised lennujaamad üle Euroopa ei kannu inflatsiooni edasi lennuettevõtjatele ja reisijatele. Inflatsioonil põhineva lennujaamatasude muutmise osas eksisteerib Euroopas ka õiguspraktikat. Nimelt lükkas Prantsusmaa reguleeriv asutus tagasi Nizza lennujaama esimese ettepaneku 2023. aasta lennujaamatasude kohta, kuivõrd lennujaam püüdis kogu inflatsiooni edasi kanda lennujaama kasutajatele.<sup>12</sup>

61. Kuigi erinevates lennujaamades on ka varem olnud väiksemaid tasumäärade tõuse, siis on need marginaalsed ja alla inflatsioonimäära (vt näiteks Tabelis nr 2 toodud +3,5% või 5,7%).

<sup>12</sup> Prantsusmaa transporti regulaariva asutuse 15.09.2022 otsus nr 2022-068. Kättesaadav: [https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2022/09/decision-2022-068\\_vnc.pdf](https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2022/09/decision-2022-068_vnc.pdf). Inglisekeelne vabatõlge - "56. The Authority noted, in its Decision No 2022-05811, that [the Airport] planned to pass on to users the entire increase in inflation that it was experiencing, whereas in a competitive market, increases in charges are only partially passed on in prices, thus tending to confirm the market power that ACA has vis-à-vis the airlines; 57. In the new tariff proposal submitted to the Authority, ACA stated that it had taken account of the comments made by the Authority. 58. Firstly, the reduction proposed by ACA results de facto in a limitation of the effects of inflation and of the objective of reducing the deficit of the regulated perimeter for users, in accordance with the Authority's request. ACA has thus taken into account a better distribution between the operator and users of the effects of the two components referred to in paragraph 55, allowing for gradual tariff increases aimed at protecting users from excessive tariff increases."

Nii ulatuslikku tasumäärade tõusu, nagu Lennujaam on käesoleval juhul välja pakkunud (ca 30%), ei ole teinud ükski teine lennujaam. Lisaks ei ole varasemalt muudetud hinnatõusudega tasude tasakaalu reisijatasu osas. Näiteks tõstsid Helsingi ja Viini lennujaamad mõlemad tasusid üldiselt ja Oslo kohaldas suurendatud tasumäära ainult maandumistasule. See näitab, kuivõrd erinev ja ebaproportsionaalne on Lennujaama käitumisviis teiste lennujaamadega võrreldes.

62. Lennujaam on väitnud, et Direktiivi<sup>13</sup> eesmärk on ühtlustada tasud kogu Euroopa Liidus. Ometi ei tulene selline ühtlustamise eesmärk Direktiivist ega Direktiivi seletuskirjast<sup>14</sup>, ega Euroopa Komisjoni esimesest ettepanekust<sup>15</sup> luua lennujaamatasude kehtestamise ühine raamistik.

67. Asjaolu, et Lennujaam ei ole lennujaamatasusid viimase 10 aasta jooksul muutunud, ei ole piisav põhjendus tasude muutmiseks. Lennujaamatasude muutmine peab olema kulupõhine ning arvestama reaalsete kulude komponente. Arvestades Lennujaama märkimisväärset turuvõimu, tuleb lennujaamatasude tõstmise põhjendatuse analüüsil eraldi hinnata, kas tasumäärade muutmine võib tuua endaga kaasa ebaproportsionaalse kasumi lennujaama haldajale lennujaama kasutajate arvelt.

68. Taotleja märgib seejuures, et Lennujaam on hoidunud oma üldist finantsseisundit kommenteerimast. See ei ole üllatav, arvestades suurt kasumit, mida teeniti enne Covid-19 pandeemiat ja ka selle ajal. Kui aastateks 2020, 2021 ja 2022 on prognoositud Euroopa lennundussektorile 64 miljardi dollari suurust kahjumit<sup>16</sup>, siis Lennujaamal seevastu on alates 2019. aastast positiivne EBIDTA ja 2020. aastal oli puhaskasum vaid vähesel määral negatiivne.<sup>17</sup>

**Tabel 3.** Lennujaama EBIDTA ja puhaskasum

	2019	2020	2021	2022p	2023p	2024p
EBIDTA	16 557 200 €	6 043 964 €	8 582 783 €	11 024 560 €	11 468 175 €	12 205 700 €
Puhaskasum	9 156 133 €	- 1 062 300 €	543 950 €	3 355 745 €	2 655 100 €	3 661 107 €

69. Eespool esitatud kasumiprognosid (2022-2024) lähtuvad hetkel kehtivatest tasudest. Teisisõnu, kui Konkurentsiamet kiidab Otsusega kehtestatud ca +30% tasude suurendamise ettepaneku heaks, lubab ta Lennujaamal ehk Eestis lennundusteenuste osutamises monopoolses seisundis oleval ettevõttel oma kasumit veelgi suurendada. Kõik see toimub lennuettevõtjate ehk lennujaama kasutajate arvelt, kes on kogu Covid-19 pandeemia ajal kahjumit kandnud ja kellest paljud ei ole veel oma kasumlikkust taastanud. See on Lennujaama poolne turuvõimu oluline kuritarvitamine, mida ei saa lubada.

70. Riigikohus on lahendi nr 3-3-1-66-02 p 26 ja p 27 selgitanud, et ebaõiglane on turgu valitseva ettevõtja poolt kehtestatud hind, mis ei ole mõistlikus vahekorras teenuse majandusliku väärtusega. Ebatavaliselt suur kogukasum on üks asjaolu, mis tekitab põhjendatud kahtluse ebaõiglates hinnakujunduses.

71. Viimastel aastatel on reisijate arv märkimisväärselt kasvanud ja hüpoteetiline konkureeriv Lennujaam oleks ratsionaalselt tegutsedes lennujaamatasusid pigem vähendanud kui suurendanud, et lennujaam saaks kasu mastaabisäästust. Asjaolu, et Lennujaam ei ole oma lennujaamatasusid vähendanud, on täiendav tõend selle kohta, et Lennujaam on monopoolne

<sup>13</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/12/EÜ, 11. märts 2009, lennujaamatasude kohta (dokumendis nimetatud kui **Direktiiv**). Kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/ET/ALL/?uri=CELEX:32009L0012>

<sup>14</sup> Euroopa Komisjoni 24.01.2007 ettepanek lennujaamamaksude direktiivi kohta. Seletuskiri lk 6. Kättesaadav internetis: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006PC0820&from=EN>

<sup>15</sup> Euroopa Komisjon: Komisjon teeb ettepaneku luua ühenduse raamistik lennujaamatasudele. Veebis kättesaadav: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_97\\_339](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_97_339).

<sup>16</sup> IATA, 2021: Lennundussektori majandustulemused (Economic Performance of the Airline Industry).

<sup>17</sup> Lennujaama 08.06.2022 AUC kohtumise järelkaja slaidid (Taotluse Lisa 9) slaid 2.

lennujaam, mis kuritarvitab oma turuvõimu ja kellel ei ole motivatsiooni kulutõhusust suurendada.

72.-73. (kokkuvõtvalt) Taotleja Lennujaama seisukohaga, et eelnevatest probleemidest on üle saadud ning nüüd ollakse silmitsi uute väljakutsetega. Euroopa suurima lennuettevõtjana on Taotleja teadlik olukorrast kogu Euroopas. Reaalsus on see, et paljud lennujaamad ei ole veel suutnud oma reisijatevedu pandeemiaeelsele tasemele taastada, st enamiku lennujaamade jaoks on peamine väljakutse reisijateveo taastamine. Lennujaama viidatud tööjõuprobleemid on piirdunud mõne suurema monopoolse lennujaamaga.

74. Tasude tõstmine ajal, mil liiklus ei ole taastunud, on täpselt vastupidine lennujaamatasusid reguleeriva Thessaloniki Foorumi suunistele<sup>18</sup>: „Kui tasud suurenevad liiga palju, aeglustub liikluse taastumine, mis omakorda võib veelgi suurendada tasusid..... Teisisõnu tuleks võimalusel vältida suurt tasude tõusu, et mitte kahjustada reisijateveo taastumist.“

75. Hetkel prognoositakse, et Lennujaam on sel aastal kasumlik. Kui Lennujaama reisijatevedu taastub, tagab hetkel kehtivate lennujaamatasude tase ka suurema kasumi teenimise, st tulud on proportsionaalsed reisijate arvuga, kuid kulud mitte.

76. Juhul, kui Otsus kehtestatakse, oleks see Euroopas erandlik. Seejuures ei ole ka tarbijahinnaindeks lennujaama kulude hindamisel määrav. Nagu juba eelnevalt toodud, siis peab tasude muutmine olema ennekõike reaalsete kulude põhine. Konkurentsiameti sekkumine ja kontroll ka sellistes küsimustes on hädavajalik.

87. Konkurentsiamet peab tasumäärade tõstmise puhul muuhulgas arvestama ka kui kahjulik on kavandatav tasude tõus Eesti konkurentsivõimele. Reaalsus on see, et Taotleja puhul moodustavad lennujaamatasud 25% kütusevälisest ühikukulu baasist:

Pilt 1. Ühikukulu baas.<sup>19</sup>

Europe's Lowest Costs – Gap Widens					
€ per pax	RYA	WIZ	EZJ	E'Wings	LUV
Staff/efficiency	7	6	10	20	55
Airport & Hand.	8	11	22	18	9
Route Charges	5	5	5	7	0
Own'ship & maint.	7	14	9	21	17
S & M other	4	3	7	28	20
<b>Total<sup>(i)</sup></b>	<b>31</b>	<b>39 (+26%)</b>	<b>53 (+71%)</b>	<b>94 (+203%)</b>	<b>101 (+226%)</b>
<b>The gap widens:</b>					
<b>H1 FY23<sup>(ii)</sup></b>	<b>&lt; 30</b>	<b>46 (+57%)</b>	<b>73 (+148%)</b>	<b>83 (+183%)</b>	<b>114 (+288%)</b>

(i) Source: Pre Covid-19 FY Results  
(ii) H1 FY23 trading updates

RYANAIR GROUP | BUZZ | Luda | MALTA AIR | RYANAIR | RYANAIR UK

88. Teised odavlennufirmad nagu Wizz Air ja Norwegian Air Shuttle seisavad kulubaasi osas silmitsi samasuguse olukorraga nagu Taotleja. Odavlennufirmad moodustavad hinnanguliselt 35–40% Tallinna lennujaama<sup>20</sup> reisijateveost. Arvestades, et odavlennufirmade marginaal on väike, muudab ca 30%-line lennujaamatasude tõus paljud lennuliinid jätkusuutmatuks ja see

<sup>18</sup> Thessaloniki lennujaamatasude reguleerivate asutuste foorum (2022): Lennujaamatasud kriisi ajal (Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators (2022): Airport Charges in Times of Crisis). Kättesaadav internetis: <https://www.cnmc.es/file/308807/download>.

<sup>19</sup> Vt rohkem: <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2022/11/H1-FY23-Presentation.pdf>.

<sup>20</sup> Hinnang põhineb SRS istekohtade arvu ja investoritele teatatud võrgu koormusteguritel 2022. aastaks.

mõjutab tõsiselt Tallinna Lennujaama liinivõrgustikku. Eeltoodu vähendab Eesti avatust ja ühendust muu Euroopaga.

#### 4.1.4. Tallinna Lennujaama 31.01.2023 seisukoht

AS Tallinna Lennujaam on seisukohal, et:

- 1) lähtub lennujaamatasude arvutamisel kehtivast õigusraamistikust;
- 2) ei ristsubsideeri mittelelendustegevusvaldkonda lendundustegevusvaldkonna arvelt;
- 3) lähtub lennujaamatasude arvutamisel kulupõhisuse põhimõttest Määruse kohaselt.
- 4) lähtub lennujaamatasude määramisel muuhulgas üldistest huvidest LennS § 50<sup>5</sup> lg-5 II lause tähenduses.
- 5) Lennujaama kulude jaotamise ja lennujaamatasude arvutamise meetodika on läbipaistev;
- 6) LennS sätestab kindlad tingimused ja alused, mille esinemisel on lennujaama kasutajal õigus pöörduda Konkurentsiameti poole. Käesoleva vaidluse puhul on lennujaama kasutajal kaebeõigus LennS §-st 50<sup>7</sup> lähtuvalt, mille eesmärgiks on tasumäärade muutmise põhjendatuse analüüsi teostamine. Õiguslikust alusest väljuva vaidluse asjaolud tuleb Konkurentsiametil jätta tähelepanuta.

Lähtudes eeltoodust, leiab Lennujaam, et: *Ryanair DAC esitatud kaebus on põhjendamatu ja eksitav, ning esitab 31.01.2023 seisukoha punktis 11 Konkurentsiametile taotluse käesolevas asjas lõpliku põhjendatud otsuse tegemiseks.*

Lennujaamatasude kulupõhisust puudutavalt toob Tallinna Lennujaam seisukoha punktides **13–32** ja **50–54** välja, et:

13. *AS Tallinna Lennujaam kordab enda varasemalt korduvalt välja toodud seisukohta (vt nt Lennujaama 23.11.2022 täiendava seisukoha p 24) lennujaamatasude arvutamisel Määrusest ning selles sisalduvatest valemitest lähtumisest, võttes seejuures arvesse ka LennS vastavaid üldiseid sätteid. Lennujaamale jääb mõistmatuks, millist eesmärki kannavad Ryanair DAC eksitavad väited, justkui jätab Lennujaam lennujaamatasude arvutamisel LennS sätteid kõrvale (vt Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha p 9). Lennujaam ei väida, et jätab lennujaamatasude arvutamisel LennS kõrvale. Lennujaam nõustub Ryanair DAC-ga, et LennS ei ole vastuolus Määrusega. Lennujaam selgitas enda 23.11.2022 täiendavas seisukohas, et kuivõrd Määrus täpsustab ning selgitab LennS üldiseid sätteid, tuleb tasude arvestamise täpsemaks sisustamiseks pöörduda Määruse poole. LennS ei sisalda eraldiseisvana piisavalt täpset infot lennujaamatasude arvutamiseks. Riigid konkureerivad ühenduste osas ning Määruse meetodika annab võimaluse arvestada konkurentsiolekorruga ning samas seab Lennujaamale selged piirid lennujaamateenuste mõistliku ärikasumi ja lubatud müügitulu osas, mida AS Tallinna Lennujaam ka täidab.*

14. *LennS § 50<sup>5</sup> lg 7 sätestab expressis verbis, et lennujaamatasude arvestamise meetodika kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega – eelnev on selge viide sellele, et LennS sätestab lennujaamatasude üldpõhimõtete ning -aluste raamistiku, mille täpsustused ja arvutamise meetodika on esitatud Määruses (sh valemite näol) (vt ka Lennujaama 23.11.2022 täiendava seisukoha p 24). Ka Konkurentsiamet lähtub tasude arvutamise õiguspärasuse kontrolli teostades eeskätt Määrusest ning selle loogikast ning on seda kinnitanud ka enda 29.11.2022 esialgses seisukohas.*

15. *Ryanair DAC selgitab enda 29.12.2022 seisukohas (alates p 11) ristsubsideerimise olemust ning selle keeldu Määruses ja LennS. Muuhulgas on Ryanair DAC enda 29.12.2022 seisukoha p 18 esitanud hüpoteesi Määruse võimaliku põhiseadusvastasuse kohta. Lennujaam palub Konkurentsiametil Ryanair DAC esitatud hüpoteesi tähelepanuta jätta, kuivõrd õigusakti põhiseadusvastasus ei ole käesoleva vaidluse kontekstis relevantne, väljub vaidluse esemest ega ole antud menetluse raames kontrollitav. Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvutamisel kehtivast õigusraamistikust, sh Määrusest ja LennS-ist. Lennujaam märgib selguse huvides, et Lennujaam ei väida ega ole kordagi väitnud, et Määrusega muudetakse LennS-is leiduvaid*

põhimõtteid (vt Ryanair DAC 29.12.2022 punktis 14-15 esitatud väiteid). Lennujaam selgitab veelkord, et Määruse § 3 lg 2 sätestab, et kulude omistamise protsess peab põhinema kulude põhjuslikul seosel ja välistama erinevate tegevusalade (rõhutus lisatud) ristsubsideerimise. Kulude omistamise protsessis peab kulud omistama nendele teenustele, mis on põhjustanud nende kulude tekkimise. Sama paragrahvi lg 3 jätkab, et lennujaama haldaja on kohustatud pidama eraldi arvestust iga lennujaamateenusega (rõhutus lisatud) seotud tulude ja kulude kohta, lähtudes järjepidevalt kohaldatavatest ja objektiivselt põhjendatud arvestuspõhimõtetest, mis tuleb selgelt määratleda lennujaama haldaja raamatupidamise siseeeskirjades.

16. Tulude ja kulude arvestus peab võimaldama hinnata, kas teenuse hind on mõistlikus vahekorras teenuse väärtusega. Seega eristab Määrus (ja ka LennS) „tegevusalasid“ ehk „teenuseid“ selle laiemas tähenduses ja „lennujaamateenuseid“ – eristus on nt leitav vastavalt Määruse § 3 lg-s 3. Määruse § 3 lg-tes 1 ja 2 ei peeta silmas ning ei eristata konkreetseid lennujaamateenuseid (nt õhku tõusmine, maandumine, reisijate ja kauba käitlemine, lennundusjulgestus), vaid eristus tehakse lennundus- ja mittelennundustegevuste vahel (vt ka nt Lennujaama 23.11.2022 täiendava seisukoha punktides 30-36 toodud selgitusi, vt ka punkte 5-8). Samas Määruse § 3 lg 3 kasutab selgelt terminit „lennujaamateenused“. Lennujaam lähtub arvutuste tegemisel eelviidatud Määruse sätetest, mis nagu Ryanair DAC enda 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 14 ja 15 korrektselt viitab, kordavad sisuliselt täpsustatult LennS sätteid – Lennujaam ei ristsubsideeri mittelennunduskulusid lennundustulude arvelt ning kulude omistamise protsessis on kulud omistatud nendele teenustele, mis on põhjustanud nende kulude tekkimise ehk lähtutakse kulupõhisuse põhimõttest (Määruse § 3 lg 2) ning samuti peab Lennujaam eraldi arvestust iga lennujaamateenusega seotud tulude ja kulude kohta, lähtudes järjepidevalt kohaldatavatest ja objektiivselt põhjendatud arvestuspõhimõtetest. Lennujaama tulude ja kulude arvestus võimaldab hinnata, kas teenuse hind on mõistlikus vahekorras teenuse väärtusega (Määruse § 3 lg 3). Lennujaam edastab Konkurentsiametile vastava põhimõtte järgimist kinnitavad tõendid ja tabelid (Lisad 1-5).

17. AS Tallinna Lennujaam ei vaidle vastu Ryanair DAC esitatud definitsioonile „lennujaamateenuse“ osas, mis tuleneb LennS §-st 50<sup>5</sup> lg 1 (Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha p 12). Ka Lennujaam on varasemalt põhjalikult sama põhimõtet selgitanud (vt ka Lennujaama 23.11.2022 täiendava seisukoha punktides 5-8 toodud mõisteid ja 30-36 toodud selgitusi).

18. Lisaks märgib Lennujaam, et eksitav ja pahatahtlik on Ryanair DAC 29.12.2022 seisukoha punktis 16 esitatud väide, justkui peavad reisilendude korraldajad maksma kinni kaubalendude korraldajate kulud. See väide ei vasta tõele. Reisilendudele ja kaubalendudele rakendatakse sama kehtestatud maandumistasu ühiku kohta. Seejuures võetakse arvesse kogu maandunud õhusõidukite tonnaaži mahtu, võrreldes selliselt kõiki liike võrdselt sõltumata liikluse tekkimise põhjusest (s.o. kas kaup või reisija). Lennujaam märgib, et maandumistasu arvutamise aluseks on õhusõiduki maksimaalne lubatud stardimass MTOW (ingl. keeles maximum take-off weight). Lennujaama tasude arvutamise loogika tuleneb Määruses esitatud loogikast ning valemitest. Seejuures väärrib tähelepanu ka asjaolu, et nt 2023. aasta prognoosis moodustavad (...) \*% MTOW-dest reisilennukite mahud ning (...) \*% kaubalennukite mahud. Eelnev ilmestab, milline on kaubalendude osakaal Lennujaamas. Lennujaam palub taaskord Konkurentsiametil hoida menethuse ese asjakohasena (s.o. hinnata Määruse ja LennS korrektset kohaldamist) ning jätta arvestamata Ryanair DAC esitatud vaidluse esemest väljuvad asjakohatud argumendid. Seejuures lähtub Lennujaam Määruse § 3 lg-s 2 sätestatud kulupõhisuse põhimõttest. Kulupõhisuse põhimõttest lähtuva arvutuse loogikat selgitab Lennujaam alljärgnevalt.

19. AS-ile Tallinna Lennujaam jäävad selgusetuks Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 17 esitatud väited ja soovituslikele põhimõtetele viitamise eesmärk. AS Tallinna Lennujaam lähtub siseriiklikust õigusraamistikust. Viidatud Thessaloniki Foorumi dokumendis p 1.2 selgitatakse, et Thessaloniki Foorumi ülesanne on anda soovitusi paremaks lennujaamatasude implementeerimiseks ja tutvustada parimaid praktikaid. Veelgi enam,

*Thessaloniki Foorumi dokumendis esitatud põhimõtted on kooskõlas ning Lennujaama lähenemist toetavad siseriikliku seadusandluse tõlgendamisel.*

*20. AS Tallinna Lennujaam kinnitab, et lennujaamatasude arvutamisel on kulude omistamise protsessis kulud omistatud nendele teenustele, mis on põhjustanud nende kulude tekkimise ehk lähtutakse kulupõhisuse põhimõttest, nagu seda nõuab Määruse § 3 lg 2. Ning samuti peab AS Tallinna Lennujaam eraldi arvestust lennujaamateenusega seotud tulude ja kulude kohta, lähtudes järjepidevalt kohaldatavatest ja objektiivselt põhjendatud arvestuspõhimõtetest. AS Tallinna Lennujaama tulude ja kulude arvestus peab võimaldama hinnata, kas teenuse hind on mõistlikus vahekorras lennujaamateenuse väärtusega, nagu seda nõuab Määruse § 3 lg 3 (LennS § 505 lg 3). AS Tallinna Lennujaam edastab Konkurentsiametile vastava põhimõtte järgimist kinnitavad tõendid ja tabelid (Lisad 1-5).*

*21. Kulupõhisuse põhimõttest lähtumist on Lennujaam korduvalt enda varasemates dokumentides selgitanud ja kinnitanud (vt nt Lennujaama 23.11.2022 täiendava seisukoha p 36). Eeltoodust lähtuvalt on asjakohatud Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 17-20 esitatud argumentatsioon kulupõhisuse põhimõtte osas. Lennujaam kinnitab, et eristab lennujaamateenust eraldi ning lennujaamateenused on kulupõhised, s.o. iga lennujaamateenuse hind põhineb vastava lennujaamateenuse kulul.*

*22. AS Tallinna Lennujaam selgitab, et tema raamatupidamisprogrammis on kõikidel arvetel nõutav märkida dimensioonid: konto, osakond ja ressurss. Lennujaamal on algandmete töötlemiseks raamatupidamises kasutusel 44 osakonda, 270 ressursi, üle 100 tulukonto ja ligi 200 kulukontot. Ettevõttesiseselt on kokkulepped erinevate osakondade ja ressursside vahel kulude ja tulude jagamiseks. Osakonna dimensioon näitab ära, milline struktuuriüksus on kulu tekitanud ning ressursi dimensioon näitab seda, mille jaoks konkreetselt (nt kas reisterterminali reisijate ala, lennuraja, päästeteenistuse hoone jne jaoks) kulu on tehtud.*

*23. Ressursid jagunevad selle järgi, millise tegevusala osutamiseks need vajalikud on:*

- a. lennujaamateenuse osutamiseks*
- b. mittelennunduse teenuse osutamiseks*
- c. üldkulude teenuse osutamiseks*

*24. Ressursside kasutamine raamatupidamisprogrammis võimaldab kulu tekkimise hetkel vastutava osakonna poolt täpselt ära määratleda, et mille jaoks on kulu tehtud.*

*25. AS Tallinna Lennujaam kasutab lennujaamatasude arvestamisel tegevuspõhist kuluarvestust (ingl. keeles activity-based costing ehk ABC), mille põhimõtteks on kasutatavate ressursside sidumine kuluobjektidega läbi ettevõttes teostatavate tegevuste. Kulude jagamine toetub põhjus-tagajärg seostele. Kulud omistatakse nendele tegevusaladele, mis on põhjustanud nende kulude tekkimise.*

*26. Osad ressursid on vajalikud nii lennujaamateenuste kui ka mittelennunduse teenuste osutamiseks. Sel juhul kasutame kulude jagamiseks käitureid, näiteks reisiterminali puhul on selleks ruutmeetrid: kui palju ruutmeetreid on reisijate ala, kui palju kaupluste ja söögikohtade ala jne.*

*27. Kulumudelid jaotab Lennujaam ressursside alusel kulud esmalt 3 suurde gruppi: lennunduse kulud, mittelennunduse kulud ja üldkulud. Seejärel jaotatakse kulud lennunduse grupis – ressursside alusel, millise lennujaamateenuse jaoks on vajalikud - alamgruppidesse:*

- a. reisijateeninduse kulud;*
- b. õhusõidukite maandumise/õhkutõusmisega seotud kulud;*
- c. julgestuse kulud;*
- d. pääste kulud;*
- e. õhusõidukite parkimisega seotud kulud.*

*28. Lennujaamateenuse otsekuludele lisab Lennujaam proportsionaalse osa põhjendatud üldkuludest vastavalt Määruse § 3 lg-tele 8 jj. Proportsiooni arvutamise aluseks on*

*lennujaamateenuste osutamiseks vajalike ressursside kulude ja mittelennunduse teenuse osutamiseks vajalike ressursside kulude omavaheline suhe. Üldkulud on AS-is Tallinna Lennujaam üldhalduse funktsiooni täitmiseks tehtud kulud (sh üldhaldus- ja juhtivpersonali töötasud, administratiivhoonete ja –seadmete amortisatsioonikulu, valdav osa konsultatsioonikuludest jt sarnased üldhalduskulud, mida pole võimalik otse kuluobjektidele jaotada).*

*29. AS-i Tallinna Lennujaam tugifunktsioonid on tsentraliseeritud ehk kontserni üleselt on korraldatud järgmised tegevused: asjaajamine ja dokumendihaldus, finantsjuhtimine, infotehnoloogia süsteemide ja arenduste juhtimine, keskkonnajuhtimine, kvaliteedijuhtimine, ohutuse juhtimine, personalijuhtimine, riskijuhtimine ja siseauditite korraldamine, turunduse ja müügitegevuse juhtimine, taristu arenduste juhtimine, õigusteenused ja muu üldjuhtimine („muu ärijuhtimine“ on Tallinna Lennujaama poolt esitatud täpsustus 09.03.2023).*

*30. Kui üldkulude all on ka müügikäibega ressursse, siis selle müügikäibe võrra vähendab Lennujaam laiali jagatavat üldkulude summat.*

*31. Eeltoodud arvutuste tulemusena on Lennujaamal olemas lennujaamateenusega ja mittelennujaamateenusega seotud otsekulud ja proportsionaalne osa üldkuludest.*

*32. Samuti selgitab Lennujaam veelkord, et tema tegelik ärikasum (ja tulevane prognoositud ärikasum) lennujaamateenuste osutamisest on väiksem kui Määruse alusel arvatud mõistlik ärikasum. Lennujaam ei maksimeeri lennujaamateenuste osutamisest saadavat ärikasumit Eelnevast johtuvalt leiab Lennujaam, et asjakohatu, eksitav ning mõistmatu on Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 70 esitatud viide Riigikohtu lahendile. Nagu Lennujaam on varasemalt korduvalt selgitanud, siis kehtestatud lennujaamatasud on mõistlikus vahekorras teenuse majandusliku väärtusega (sh on kulupõhine) – veelgi enam, Lennujaama kehtestatud tasud jäävad alla Määrusega lubatud müügitulu piiri. Vastavat seisukohta on Lennujaam juba korduvalt selgitanud.*

*50. Lisaks eeltoodule selgitab Lennujaam, et LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 teisest lausest lähtuvalt võib lennujaamatasusid diferentseerida ka üldistest huvidest lähtudes, sealhulgas keskkonnaküsimustega seonduvalt.*

*51. Tallinna lennujaama liinivõrgustikule on olulised nii ühenduvust pakkuvad lennufirmad kui ka odavlennufirmad, mis teenindavad sihtpunktistsihtpunkti turgu. Eesti teenindusallas on väike elanike arv ning veelgi väiksem potentsiaalne lendajate arv, kuid nendel reisijatel on vajadust ja soovi lennata väga erinevatesse sihtkohtadesse üle maailma. Igasse sihtkohta, kuhu Eestist väljuvad reisijad soovivad lennata, ei ole sellisel hulgal reisijaid, et lennufirmadel oleks võimalik avada otseliine. Seetõttu on Eesti lennujaamale vajalikud transiitlennujaamad, mis pakuvad võimalust lennata soovitud sihtpunktidesse üle maailma. See on võimalik, kui sellistesse sihtpunktidesse lennatakse kõrge sagedusega ning eelkõige teenindatakse vajaduspõhiselt (nt ärireisijad) lendavaid reisijaid. Kõrge sagedus samas tähendab aga, et igat lendu ei saa müüa täis ehk lennatakse madala täituvusega. Teised, eelkõige odavlennufirmad (nagu nt Ryanair DAC), lendavad madala sagedusega ning teenindavad puhkama lendavat klienti. See klient teeb lennupileti ostmisel oma otsuse emotsiooni põhiselt lennupileti hinna järgi. Madal lendamise sagedus ning soodsad hinnad võimaldavad odavlennufirmadel (nt Ryanair DAC) lennukeid maksimaalselt täita.*

*52. Maandumistasu on lennufirmade jaoks püsikulu, kuid reisijatasu on muutuv kulu, sest seda tasu makstakse ainult pardal oleva reisija eest. Mida vähem on reisijaid pardal, seda suurem on maandumistasu kulu iga reisija kohta. Mida kõrgem on maandumistasu ja lennuki maandumise hind, seda kõrgem on ka iga reisija kohta arvestatav maandumistasu kulu komponent. Reeglina avalduvad lennujaamatasud reisija piletihinnas. Kõrgem piletihind mõjutab aga lennuki täituvust. Sellisel juhul lennufirmad vähendavad lendamise sagedust ning sellel on otsene mõju Eestisse ja Eestist välja reisimisel. Pelgalt kulupõhise maandumistasu rakendamisel oleks seetõttu halvav mõju Eesti lennuühendustele, mis omakorda mõjutaks nii Tallinna lennujaama reisijate numbreid kui kogu Eesti turismisektorit tervikuna.*



53. Võttes arvesse eelnevat, on Määruse koostaja jätnud lennujaamale võimaluse kehtestada maandumistasu ja reisijatasu arvestades konkurentsipositsiooni (Määruse § 6 lg 3), kuid piirates lennujaamateenuse lubatud müügitulu ja kasumlikkust. Seejuures, kui seadusandja soov oleks olnud, et iga lennujaamateenus on kulupõhine, siis oleks Määruses esitatud ka vastavad valemid.

54. Kui Lennujaam kehtestaks pelgalt kulupõhise maandumistasu, siis sellel oleks otsene mõju kõrge sagedusega lendavatele lennufirmadele ning nende poolt pakutavale pileti hinnale ning sellest tulenevalt ka Eesti igapäevasele ühenduvusele eelkõige ärireisija sektoris, sh välisinvesteeringud ja rahvusvaheliste ettevõtete ja peakontorite paiknemine Eestis. Eeldusel, et Tallinna lennujaama maandumistasu ühiku hind oleks (...) \* EUR (kulupõhine), viiks see Tallinna lennujaama maandumistasu osas kalleimate Euroopa lennujaamade hulka, mille mõju siinsele lennutegevusele oleks kahtlemata negatiivne ning mõjutaks Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni märgatavalt nii regulaarlendude kui ka tellimus- ja kaubalendude teenindamisel.

(...)\*

#### 4.1.5. Konkurentsiameti seisukoht lennujaamatasude nõuetele vastavuse osas

Ryanair on 01.11.2022 taotluses välja toonud (peatükkides IV ja V, kokkuvõtvalt), et AS Tallinna Lennujaam (Konkurentsiameti seisukoha punktides edaspidi Tallinna Lennujaam või lennujaama haldaja) ei tohi tõsta reisijatasu sellel eesmärgil, et saada täiendavat tulu lennukite maandumisega seotud kulude katmiseks. Ryanair on seisukohal, et reisijatasu peab katma ainult reisijatele lennujaamateenuste osutamiseks vajalikud kulud. Samal ajal aga nõutakse, et Tallinna Lennujaam vähendaks lennujaamateenuste osutamiseks (s.h reisijatele lennujaamateenuste osutamine ja lennukitele maandumisteenus osutamine) vajalikke kulusid lennujaamateenustega mitteseotud tegevusaladelt saadavate tulude võrra. Seega Ryanair taotleb kulude ristsubsideerimise põhimõtte arvesse võtmist kahel erineval viisil. Ühel juhul kulude ristsubsideerimine keelata, teisel juhul kulude ristsubsideerimine kohustuslikuks määrata.

29.12.2022 vastuses Konkurentsiameti 29.11.2022 esialgsele seisukohale toob Ryanair täiendavalt välja (punktis 29 ja 30), et ka olukorras, kus Lennujaam on otsustanud jagada tulud lennundustegevuse ja mitte-lennundustegevuse kassa vahel puudub lennujaama kasutajatel läbipaistvus alljärgneva suhtes:

- a) Millist kulude jaotamise süsteemi kasutatakse? Nt tegevuspõhine kuluarvestus vms.
- b) Kuidas teeb AS Tallinna Lennujaam jaotuse lennundusliku ja mitte-lennundusliku tegevuse vahel? Mitte-lennundustegevused nõuavad sarnaselt lennundustegevustele kulutusi (osakonna ressursid, sh peakontori palk; juhtkonna palk ja kulud; personaliosakonnapalk ja kulud; operatiivpersonal; palgaarvestusepersonal; turvalisus; autode parkimine; koristus; elektrikulud; turvakontroll (nt kaubanduslikes poodides olev turvakontroll); reklaamiteenuste kulud; hoolduskulud; IT- ja telekommunikatsioonikulud; kommunaalkulud: gaas, vesi, kütus ja elekter; kindlustuskulud, maksud; teenustasud, sealhulgas konsultatsioonikulud; turundus ja reklaam; lennujaama hooned, mida renditakse tasu eest; terminalihoone struktuuri amortisatsioonikulu, mis sisaldab nii kauplusi kui ka väravaid; kaupluste seinte fassaadide kulud jne), millede jaotust AS Tallinna Lennujaam lennujaama kasutajatele esitanud ei ole. Eeltoodu tähendab, et AS Tallinna Lennujaam ei ole oma kulude jaotamise meetodikas olnud läbipaistev.

Samuti lisab Ryanair 29.12.2022 seisukohas (punktides 68 ja 69), et kuna Tallinna Lennujaamal on suured puhaskasumid, siis seetõttu ei ole üldse põhjendatud lubada lennujaama haldajal lennujaamatasusid tõsta. Ryanair on seisukohal, et sellises olukorras on Tallinna Lennujaama lennujaamatasude ca 30% tõstmise soov oluline turuvõimu kuritarvitamine. Täiendavalt märgitakse (29.12.2022 seisukoha punktides 59 kuni 61), et teised Euroopa lennujaamad ei

suurenda oma lennujaamatasusid, v.a mõned üksikud vähesel määral, mis näitab, kuivõrd erinev ja ebaproportsionaalne on Tallinna Lennujaama käitumisviis teiste lennujaamadega võrreldes.

Ryanair on ka seisukohal, et Tallinna Lennujaam ei ole välja toonud kapitalikulu mõju erinevate lennujaamateenuste tõhususe kasvule ega ka investeerimisprojektide majanduslikke põhjused (29.12.2022 seisukoha punkti 95 alampunkt 2 i).

Konkurentsiamet, lähtunud eeltoodust, on järgmisel seisukohal:

LennS § 50<sup>5</sup> lõige 2 sätestab, et lennujaamatasud kujundatakse selliselt, et lennujaama haldajal oleksid tagatud:

- 1) põhjendatud tegevuskulude katmine;
- 2) lennujaamateenuste osutamiseks vajalikud investeeringud;
- 3) keskkonnanõuete täitmine;
- 4) kvaliteedi- ja ohutusnõuete täitmine;
- 5) põhjendatud tulukus investeeritud kapitalilt.

Seega LennS § 50<sup>5</sup> lõike 2 kohaselt peavad lennujaamatasud katma kõik lennujaama haldaja põhjendatud kulud ja investeeringud ning tagama mõistliku ärikasumi. Tallinna Lennujaama 31.01.2023 vastusest Konkurentsiameti 16.01.2023 teabetaotlusele (punkt 85) ning avalikult kättesaadavast infost<sup>21</sup> selgub, et käesoleva otsuse eelnõu koostamise ajal kehtivad lennujaamatasud ei kata alates 2020. aastast lennundustegevuse osutamiseks kõiki vajalikke kulusid (2020. aastal oli lennundustegevuse kahjum 2,364 mln €, 2021. aastal 2,473 mln €, 2022. aastal 2,66 mln € ja aastal 2023 prognoosi kohaselt 4,653 mln €).

**Täiendavalt märgib Konkurentsiamet, et LennS ei seo lennujaamatasude muutmise lubatavust teiste Euroopa lennujaamade tegevusega lennujaamatasude kehtestamisel. See tähendab seda, et kui Tallinna Lennujaam oleks ainus lennujaam, mis soovib lennujaamatasusid tõsta, siis asjaolu, et teised Euroopa lennujaamad seda ei tee, ei anna Konkurentsiametile alust keelata ka Tallinna Lennujaamal seda tegemast.**

**Samuti ei pea Konkurentsiamet põhjendatuks Ryanairi taotlust ühel juhul keelata kulude ristsubsideerimine ning teisel juhul kohustada kulusid ristsubsideerima. LennS ega selle alusel kehtestatud lennujaamatasude arvestamise meetodika (Konkurentsiameti seisukoha punktides edaspidi Meetodika) ei pane lennujaama haldajale (antud juhul Tallinna Lennujaam) kohustust kasutada lennujaamateenustega mitteseotud tegevusaladelt saadavat tulu lennujaamateenuste osutamiseks vajalike kulude vähendamiseks.**

Lennujaamatasude diferentseerimise osas on Tallinna Lennujaam selgitanud (31.01.2023 vastus Konkurentsiameti 16.01.2023 teabetaotlusele, peatükk vi), et LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 kohaselt võib lennujaamatasusid diferentseerida üldistest huvidest lähtudes. Täpsemalt tuuakse välja, et *Tallinna lennujaama liinivõrgustikule on olulised nii ühenduvust pakkuvad lennufirmad kui ka odavlennufirmad, mis teenindavad sihtpunktist-sihtpunkti turgu. Eesti teenindusallas on väike elanike arv ning veelgi väiksem potentsiaalne lendajate arv, kuid nendel reisijatel on vajadust ja soovi lennata väga erinevatesse sihtkohtadesse üle maailma. Igasse sihtkohta, kuhu Eestist väljuvad reisijad soovivad lennata, ei ole sellisel hulgal reisijaid, et lennufirmadel oleks võimalik avada otseliine. Seetõttu on Eesti lennujaamale vajalikud transiitlennujaamad, mis pakuvad võimalust lennata soovitud sihtpunktidesse üle maailma. See on võimalik, kui sellistesse sihtpunktidesse lennatakse kõrge sagedusega ning eelkõige teenindatakse vajaduspõhiselt (nt ärireisijad) lendavaid reisijaid. Kõrge sagedus samas tähendab aga, et igat lendu ei saa müüa täis ehk lennatakse madala täituvusega. Teised, eelkõige odavlennufirmad (nagu nt Ryanair DAC), lendavad madala sagedusega ning teenindavad puhkama lendavat klienti. See klient teeb lennupileti ostmisel oma otsuse emotsiooni põhiselt lennupileti hinna järgi. Madal lendamise sagedus ning soodsad hinnad võimaldavad odavlennufirmadel*

<sup>21</sup> <https://www.err.ee/1608876845/tallinna-lennujaama-lennundusosa-kahjum-oli-mullu-2-7-miljonit>

*(nt Ryanair DAC) lennukeid maksimaalselt täita.*

*Maandumistasu on lennufirmade jaoks püsikulu, kuid reisijatasu on muutuv kulu, sest seda tasu makstakse ainult pardal oleva reisija eest. Mida vähem on reisijaid pardal, seda suurem on maandumistasu kulu iga reisija kohta. Mida kõrgem on maandumistasu ja lennuki maandumise hind, seda kõrgem on ka iga reisija kohta arvestatav maandumistasu kulu komponent. Reeglina avalduvad lennujaamatasud reisija pileti hinnas. Kõrgem pileti hind mõjutab aga lennuki täituvust. Sellisel juhul lennufirmad vähendavad lendamise sagedust ning sellel on otsene mõju Eestisse ja Eestist välja reisimisel. Pelgalt kulupõhise maandumistasu rakendamisel oleks seetõttu halvav mõju Eesti lennuühendustele, mis omakorda mõjutaks nii Tallinna lennujaama reisijate numbreid kui kogu Eesti turismisektorit tervikuna.*

*Võttes arvesse eelnevat, on Määruse koostaja jätnud lennujaamale võimaluse kehtestada maandumistasu ja reisijatasu arvestades konkurentsipositsiooni (Määruse § 6 lg 3), kuid piirates lennujaamateenuse lubatud müügitulu ja kasumlikkuse Seejuures, kui seadusandja soov oleks olnud, et iga lennujaamateenus on kulupõhine, siis oleks Määruses esitatud ka vastavad valemid.*

*Kui AS Tallinna Lennujaam kehtestaks pelgalt kulupõhise maandumistasu, siis sellel oleks otsene mõju kõrge sagedusega lendavatele lennufirmadele ning nende poolt pakutavale pileti hinnale ning sellest tulenevalt ka Eesti igapäevasele ühenduvusele eelkõige ärireisija sektoris, s.h. välisinvesteeringud ja rahvusvaheliste ettevõtete ja peakontorite paiknemine Eestis. Eeldusel, et Tallinna lennujaama maandumistasu ühiku hind oleks 15,2 EUR (kulupõhine), viiks see Tallinna lennujaama maandumistasu osas kalleimate Euroopa lennujaamade hulka, mille mõju siinsele lennutegevusele oleks kahtlemata negatiivne ning mõjutaks Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni märgatavalt nii regulaarlendude kui ka tellimus- ja kaubalendude teenindamisel.*

Konkurentsiamet, lähtunud eelnevast, koostas Tallinna Lennujaama poolt välja toodud maandumistasu 15,2 eurot kujunemise kontrollimiseks alljärgneva tabeli 1.

**Tabel nr 1.** Maandumistasu kujunemine Tallinna Lennujaamalt saadud andmete alusel

Rea nr		Lennukite maandumis-teenuse osutamine	Reisijate käitlemis-teenuse osutamine	Lennukite parkimis-teenuse osutamine	Lennundus-tegevus kokku	Muu äritegevus (mitte-lennundus-tegevus)	Kõik tegevusalad kokku
		1	2	3	4	5	6
1	Teenusega seotud otsekulud eurodes, Metoodika § 3 lõige 2	8 247 215	9 078 976	114 044	17 440 235	5 786 582	23 226 817
2	Teenusega seotud otsekulude osakaal, Metoodika § 3 lõige 8 (veerg 1 / veerg 6, veerg 2 / veerg 6, veerg 3 / veerg 6 jne)	35,51%	39,09%	0,49%	75,09%	24,91%	100,00%
3	Lennujaama haldaja üldkulud eurodes, Metoodika § 3 lõige 9	6 511 658					
4	Teenuse proportsionaalne osa üldkuludest eurodes, Metoodika § 3 lõige 9 (rida 2 x rida 3)	2 312 114	2 545 299	31 972	4 889 385	1 622 273	6 511 658
5	Teenusega otseselt seotud kapitalikulu eurodes, Metoodika § 4	2 941 397	2 190 753	26 536	5 158 685	2 826 630	7 985 315
6	<b>Teenusega seotud kulud kokku eurodes (rida 1 + rida 4 + rida 5)</b>	<b>13 500 725</b>	<b>13 815 028</b>	<b>172 551</b>	<b>27 488 305</b>	<b>10 235 485</b>	<b>37 723 790</b>
7	Teenuse osutamiseks otseselt kasutatava põhivara soetusmaksumus eurodes lennujaamatasu määramisele eelneva majandusaasta lõpu seisuga ehk 2021. aasta lõpu seisuga, millest on maha arvatud allahindlused ja tagastamatu abi (s.h sihtfinantseerimise teel) raames soetatud põhivara soetusmaksumus, Metoodika § 3 lõike 5 punkti 1 ja § 5 lõike 7 koosmõju	63 094 286	44 779 515	872 746	108 746 547	62 639 307	171 385 854
8	Lennujaama haldaja üldhalduse põhivara ehk peakontori soetusmaksumus eurodes lennujaamatasu määramisele eelneva majandusaasta lõpu seisuga ehk 2021. aasta lõpu seisuga, millest on maha arvatud allahindlused ja tagastamatu abi (s.h sihtfinantseerimise teel) raames soetatud põhivara soetusmaksumus, Metoodika § 3 lõike 5 punkti 1 ja § 5 lõike 7 koosmõju	5 971 384					
9	Teenuse proportsionaalne osa üldhalduse põhivara ehk peakontori soetusmaksumusest eurodes, Metoodika § 3 lõige 9 (rida 2 x rida 8)	2 120 277	2 334 115	29 319	4 483 711	1 487 673	5 971 384
10	Lennujaamateenuse osutamiseks käibekapital eurodes, mille arvestuse aluseks võetakse 5% arvestusperioodi vastava lennujaamateenuse müügitulust, Metoodika § 5 lõige 5 (rida 13 x 5%)	830 904	803 837	10 782	1 645 522	x	x
11	Lennujaamateenuse ärikasumi norm, mis võrdub Metoodika alusel arvatatud WACC-iga, Metoodika § 5 lõiked 1 kuni 4 (detailne arvutus on toodud käesoleva otsuse lisa 1 (16.03.2023 otsuse eelnõu) lisa 11)	4,72%	4,72%	4,72%	4,72%	x	x
12	<b>Lennujaamateenuse mõistlik ärikasum eurodes,</b>	<b>3 117 346</b>	<b>2 261 704</b>	<b>43 086</b>	<b>5 422 137</b>	x	x

Rea nr		Lennukite maandumisteenuse osutamine	Reisijate käitlemisteenuse osutamine	Lennukite parkimisteenuse osutamine	Lennundustegevus kokku	Muu äritegevus (mitte-lennundustegevus)	Kõik tegevusalad kokku
		1	2	3	4	5	6
	<b>Metoodika § 5 lõige 7 [(rida 7 + rida 9 + rida 10) x rida 11]</b>						
13	<b>Lennujaamasteenuse lubatud müügitulu eurodes, Metoodika § 6 lõige 1 (rida 6 + rida 12)</b>	<b>16 618 072</b>	<b>16 076 733</b>	<b>215 638</b>	<b>32 910 442</b>	x	x
13a	<i>s.h Eesti riigi sihtfinantseering pääste kulude katmiseks eurodes (proгноos)</i>	1 700 000	x	x	x	x	x
13b	<i>s.h lennujaama kasutajatelt maandumistasust saadav tulu eurodes (proгноos)</i>	14 918 072	x	x	x	x	x
14	2023. aastaks prognoositud õhusõidukite maksimaalsete lubatud stardimasside summa (inglise keeles <i>maximum take-off weight</i> ), MTOW	1 053 727	x	x	x	x	x
14a	<i>s.h täistasmääraga maanduvate õhusõidukite maksimaalsete lubatud stardimasside prognoositud summa, MTOW</i>	873 403	x	x	x	x	x
15	<b>Maandumistasu, eurot/MTOW, Metoodika § 6 lõige 3 (rida 13b / rida 14a)</b>	<b>17,08</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>

Tabelist 1 selgub, et kui Tallinna Lennujaam arvestaks maandumistasu lennukite maandumisteenuse osutamiseks vajalike kulude alusel koos mõistliku ärikasumiga maksimaalses lubatud määras, siis kujuneks maandumistasuks 17,08 eurot/MTOW, mis on ettevõtja arvatud tasust (15,2 eurot/MTOW) 12,4% suurem ( $17,08 \text{ eurot/MTOW} / 15,2 \text{ eurot/MTOW} - 1 \times 100\% = 12,4\%$ ). **Tulenevalt eeltoodust ning Tallinna Lennujaama põhjendustest rakendada soovitava maandumistasu (7,50 eurot/MTOW) kujundamisel mitte arvestada ainult nimetatud teenuse osutamisega seotud kulusid, vaid arvestada ka rahvusvahelise konkurentsiolekorruga ja tasumääradega lähilennujaamades (Riias on maandumistasu neli korda odavam kui Tallinnas,<sup>22</sup> Helsingis on maandumistasu 38% odavam kui Tallinnas<sup>23</sup>) ning eelnevast lähtuvalt Eesti turismisektori ja lennureisijate huviga laiemalt (tihe lennuühendus transiitlennujaamadega, mis pakuvad võimalust lennata soovitud sihtpunktidesse üle maailma), on Konkurentsiamet seisukohal, et Tallinna Lennujaama otsust diferentseerida lennujaamatasusid LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 alusel üldistest huvidest lähtudes võib pidada põhjendatuks.**

<sup>22</sup> Riia lennujaamas on maandumistasu 2,05 eurot/MTOW (vt <https://www.riga-airport.com/en/media/1138/download>), Tallinna lennujaamas on kehtiv maandumistasu 8,31 eurot/MTOW (vt <https://www.tallinn-airport.ee/wp-content/uploads/2022/12/Tallinn-Airport-Conditions-of-Use-01012023.pdf>), 8,31 eurot/MTOW / 2,05 eurot/MTOW = ca 4 korda).

<sup>23</sup> Helsinki lennujaamas on maandumistasu 5,16 eurot/MTOW [68 tonnise lennuki (Airbus A220) korral  $149,08 \text{ eurot/MTOW} + 6,12 \text{ eurot/MTOW} \times (68 \text{ MTOW} - 35 \text{ MTOW}) = 351,04 \text{ eurot} / 68 \text{ MTOW} = 5,16 \text{ eurot/MTOW}$ , vt [https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia\\_Terms\\_of\\_Services\\_01.01.2023.pdf](https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia_Terms_of_Services_01.01.2023.pdf)], Tallinna lennujaamas on kehtiv maandumistasu 8,31 eurot/MTOW (vt <https://www.tallinn-airport.ee/wp-content/uploads/2022/12/Tallinn-Airport-Conditions-of-Use-01012023.pdf>), 5,16 eurot/MTOW / 8,31 eurot/MTOW - 1 x 100% = ca 38%.

LennS § 50<sup>5</sup> lõigetes 3 ja 4 sätestatu<sup>24</sup> kontrollimiseks saatis Konkurentsiamet 16.01.2023 Tallinna Lennujaamale teabetaotluse täiendava info saamiseks, s.h erinevate tegevusalade vahel kulude jaotamise põhimõtete kohta ning jaotatud kulude osas. 31.01.2023 ja 02.02.2023 edastas lennujaama haldaja Konkurentsiametile vastused, mis sisaldasid muuhulgas selgitusi erinevate tegevusalade vahel kulude jaotamise printsiipide kohta (vt käesoleva otsuse eelnõu lehekülgedelt 13-17 Tallinna Lennujaama 31.01.2023 selgitust) ning

- 1) **tegevusalade** – näiteks reisijate teenus, lennukite maandumisteenus, lennukite parkimisteenus, reisijate autode parkimisteenus, reklaamide lubamine reisiterminalis ja reisiterminali territooriumil, kaubanduse ja toitlustamise lubamine reisiterminalis, lennujaamateenuste osutamiseiga mitteseotud infrastruktuuri haldamine reisijate ja lennukite teenindamiseks, lennujaamateenuste osutamiseiga mitteseotud ruumide ja angaaride üürimine ning nende üürnikele teenuste osutamine jne;
- 2) **objektide** – näiteks reisiterminal, lennurajad, lennukite parkimiskohad, peakontor, muud lennujaamateenustega mitteseotud hooned;
- 3) **objektide sees olevate kohtade** – näiteks reisiterminalis reisijate alad, reisijate registreerimise ehk *check-in* alad, pagasi sorteerimise ala, piiri, tolli, politsei alad, Schengeni eelootealad, Schengeni välised eelootealad, kaupluste ja toitlustuskohtade all olevad alad jne;
- 4) **kuluridade** – näiteks julgestuskulud, päästekulud, elektrienergia kulud, küttekulud, vee- ja kanalisatsiooniteenuse kulud, lennuradade hooldusmaterjalide kulud, hoonete ja rajatiste hoolduskulud, lennujaama territooriumil reisijaid ja lennukeid teenindavate sõidukite kütuste ning remondi- ja hoolduskulud, tööjõukulud, töötajatele vajalike töövahendite kulud (IT-seadmed koos vajalike tarkvarade ning tugiteenustega, telefonid, tööriided, isikukaitsevahendid jms);
- 5) **üksuste** – näiteks juhatus, raamatupidamine, personalitöö, juriidiline tugi, IT haldus ja infoturve, infoteenindus (klienditoe spetsialistid), pääste, rajahoolde grupp, tehnikahalduse grupp, kinnisvara haldusgrupp, avarii ja remonttööde grupp jne;
- 6) **erinevate tehniliste süsteemide** – näiteks tehnika erivajadustega reisijate teenindamiseks, valve- ja tulekahjusüsteem, julgestussüsteem x-ray, läbipääsu, valvesüsteem, lennuinfosüsteem, müramonitooringusüsteem, meteosüsteem, perroonide info- ja hoiatussüsteem, personali ja koolituse infosüsteem, raamatupidamise infosüsteem, dokumendihaldussüsteem jne;

lõikes väga detailset ülevaadet aastate 2019 kuni 2023 kulude jagunemisest lennujaamateenuste ning mittelennunduse teenuste osutamise tegevusalade vahel [viis MS Exceli faili, igas failis vähemalt 30 lehte, milles üle 150 rea ning paarkümmend veergu (osadel lehtedel isegi üle 60 veeru)].

**Nimetatud andmetest selgub, et Tallinna Lennujaam peab oma raamatupidamises (ABC kulumudeli alusel) eraldi kulude arvestust lennujaamateenuste ja enda muu tegevuse kohta nagu nõuab LennS § 50<sup>5</sup> lõige 3.**

Täiendavalt võrdles Konkurentsiamet Tallinna Lennujaama lennujaamatasude tõusu soovi (ca 30%) aastate 2009 kuni 2023 tarbijahinnaindeksi muutusega, mis hõlmab ajaperioodi, kui Tallinna Lennujaam viimati rahvusvahelistele lendudele lennujaamatasusid tõstis (pärast 2009. aastat ei ole eelmainitud tasusid suurendatud). Nimetatud võrdlus näitab, et

---

<sup>24</sup> Lennujaama haldaja peab oma raamatupidamises pidama eraldi tulude ja kulude arvestust lennujaamateenuste ja enda muu tegevuse kohta. Kulud omistatakse sellele teenusele, mis on põhjastanud nende kulude tekkimise. Lennujaama haldaja kuluarvestussüsteem peab tagama, et teenuse kulu ei sisaldaks selle teenuse osutamiseks mittevajalikke kulusid.

alates aastast 2009 on tarbijahinnaindeks suurenenud koguni 56,5%<sup>25</sup> ning suureneb 2023. aastal Rahandusministeeriumi 2022. aasta suvise majandusprognoosi<sup>26</sup> kohaselt veel 6,7% (võrreldes 2022. aasta indeksiga). Kokku teeb see tarbijahinnaindeksi kasvuks 63,2%, mida on kaks korda rohkem võrreldes Tallinna Lennujaama lennujaamatasude tõstmise sooviga (ca 30%). Seega eeltoodust selgub, et Tallinna Lennujaam ei kujunda oma lennujaamatasusid inflatsiooni põhiselt, vaid lennujaamateenuste osutamiseks vajalike kulude alusel. **Lähtudes eelnevast on Konkurentsiamet seisukohal, et Tallinna Lennujaam omistab kulud sellele teenusele, mis on põhjustanud nende kulude tekkimise ning et teenuse kulu sisaldab ainult selle teenuse osutamiseks vajalikke kulusid nagu näeb ette LennS § 50<sup>5</sup> lõige 4. Nimetatud tegevust kontrollivad iga-aastaselt ka sõltumatud audiitorid.**

Ettevõtte üldjuhtimiskulude osas selgus, et need ei ole jagatud Metoodika § 3 lõikes 8 sätestatud päris täpselt järgides (Metoodika § 3 lõike 8 kohaselt jaotatakse üldkulud lennujaama haldaja poolt osutatavate teenuste vahel proportsionaalselt kõikide teenuste otsekulude summale, kuid Tallinna Lennujaam on jaganud otsekulude ja kapitalikulu summale), kuid lennujaama haldaja kasutatud meetodil kujunevad lennundustegevusse arvestatud üldkulud mõnevõrra väiksemaks (4 714 719 eurot) võrreldes Metoodika § 3 lõikes 8 sätestatu kohaselt jaotatud üldkuludega (4 889 385 eurot).<sup>27</sup> **Seetõttu on Konkurentsiamet seisukohal, et kuna Tallinna Lennujaama kasutatud üldkulude jagamise põhimõtte ei kahjusta lennujaama kasutajate huve, siis ei pea Konkurentsiamet vajalikuks nõuda lennujaama haldajalt üldkulude ümber jagamist selliselt, nagu näeb ette Metoodika § 3 lõige 8.**

Investeeringuprojektide majanduslike põhjuste osas on Tallinna Lennujaam 08.06.2022 lennujaamatasude konsultatsioonidokumendi lk-1 13 avalikustanud, et Tallinna lennujaamas on tiptundidel probleeme terminali läbilaskevõimega. Seetõttu ehitatakse uued Schengeni ja Schengeniväliste riikide pardale mineku eelsed alumise korruse alad, laiendati väljuva pagasi käitlemise ala ja rajati uus pagasikäitlussüsteem, loodi pagasi iseteeninduse võimalus (*Self-bagdrop*) ning võetakse kasutusele uus EDSCB C3 tehnoloogia, et parandada olemasoleva viie turvakontrolliliini läbilaskevõimet (reisijad ei pea vedelikke ja elektroonikat pagasist välja võtma). Toodud investeeringute eesmärk on suurendada lennureisijate mugavust (loodi pagasi iseteeninduse võimalus, turvakontrollis ei pea pärast investeeringute teostamist vedelikke ja elektroonikat pagasist välja võtma) ja seda ka tiptundidel (ehitatakse uued Schengeni ja Schengeniväliste riikide pardale mineku eelsed alumise korruse alad, et tagada reisijate heaolu ka nendel tundidel, kui lennujaamas on inimesi keskmisest rohkem). Investeeringud väljuva pagasi käitlemise ala laiendamiseks ja uue pagasikäitlussüsteemi rajamiseks on vajalikud pagasikäitlussüsteemi võimsuse suurendamiseks ning automaatse sorteerimise võimaldamiseks, kuid mis veelgi olulisem, **nimetatud investeeringud avasid maapealse käitlemise turu rohkem kui ühele ettevõtjale.**

**Seega, kõiki eeltoodud asjaolusid arvesse võttes on Konkurentsiamet seisukohal, et Tallinna Lennujaam on piisavalt selgitanud ja põhjendanud tehtud ja veel pooleli olevate investeeringute vajalikkust (vt käesoleva otsuse eelnõu lisa 1 (Ryanair kaebuse lisa 3 „Tallinna lennujaama AUC koosolek Lennujaamatasude konsultatsioon 2023. aastaks, lk 14 kuni 27)), mille põhjal on võimalik mõista kapitalikulu mõju lennujaamateenuste tõhususe kasvule.**

<sup>25</sup> <https://www.stat.ee/et/avasta-statistikat/valdkonnad/rahandus/hinnad/tarbijahinnaindeks>

<sup>26</sup> <https://www.fin.ee/riigi-rahandus-ja-maksud/fiskaalpoliitika-ja-majandus/rahandusministeeriumi-majandusprognoos>

<sup>27</sup> Üldjuhtimiskulude erinevus on 174 666 eurot ehk 3,6%.

Kokkuvõtteks:

- 1) asjaolu, et Tallinna Lennujaam on kasumis tänu mitte-lennundustegevuse tuludele, ei ole aluseks keelata Tallinna Lennujaamal lennujaamatasusid tõsta põhjendusel, et lennujaama haldaja saab lennundustegevuse kahjumit katta mitte-lennundustegevuse tulude arvelt ning seeläbi muuta võimatuks lennujaama haldajal LennS § 50<sup>5</sup> lõike 2 täitmine. Tulenevalt eeltoodust ei nõustu Konkurentsiamet Ryanairi seisukohaga, et Tallinna Lennujaama lennujaamatasude ca 30% tõstmise soov on oluline turuvõimu kuritarvitamine, kuna Tallinna Lennujaam on kasumis tänu mitte-lennundustegevuse tuludele.
- 2) LennS ei seo lennujaamatasude muutmise lubatavust teiste Euroopa lennujaamade tegevusega lennujaamatasude kehtestamisel. See tähendab seda, et kui Tallinna Lennujaam oleks ainus lennujaam, mis soovib lennujaamatasusid tõsta, siis asjaolu, et teised Euroopa lennujaamad seda ei tee, ei anna Konkurentsiametile alust keelata ka Tallinna Lennujaamal seda tegemast.
- 3) Konkurentsiamet ei pea põhjendatuks Ryanairi taotlust kohustada kulusid ristsubsideerima. LennS ega selle alusel kehtestatud Metoodika ei pane lennujaama haldajale (antud juhul Tallinna Lennujaam) kohustust kasutada lennujaamateenustega mitteseotud tegevusaladelt saadavat tulu lennujaamateenuste osutamiseks vajalike kulude vähendamiseks.
- 4) Põhjendatuks võib pidada Tallinna Lennujaama otsust diferentseerida lennujaamatasusid LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 alusel üldistest huvidest lähtudes.
- 5) Tallinna Lennujaam peab oma raamatupidamises eraldi kulude arvestust lennujaamateenuste ja enda muu tegevuse kohta nagu nõuab LennS § 50<sup>5</sup> lõige 3.
- 6) Kulud omistatakse sellele teenusele, mis on põhjendanud nende kulude tekkimise ning teenuse kulu sisaldab ainult selle teenuse osutamiseks vajalikke kulusid nagu näeb ette LennS § 50<sup>5</sup> lõige 4.
- 7) Ettevõtte üldjuhtimiskulud ei ole jagatud Metoodika § 3 lõikes 8 sätestatud päris täpselt järgides, kuid lennujaama haldaja kasutatud üldkulude jagamise põhimõtte ei kahjusta lennujaama kasutajate huve. Seetõttu ei pea Konkurentsiamet vajalikuks nõuda Tallinna Lennujaamalt üldkulude ümber jagamist selliselt, nagu näeb ette Metoodika § 3 lõige 8.
- 8) Tallinna Lennujaam on piisavalt selgitanud ja põhjendanud tehtud ja veel pooleli olevate investeeringute vajalikkust, mille põhjal on võimalik mõista kapitalikulu mõju lennujaamateenuste tõhususe kasvule.

**Võttes arvesse kõiki eeltoodud põhjendusi, jääb Konkurentsiamet oma 29.11.2022 esialgse seisukoha juurde ning leiab, et Tallinna Lennujaama poolne lennujaamatasude muutmine on põhjendatud, mistõttu kavandab tasude nõuetele vastavust puudutavalt jätta Ryanairi taotluse rahuldamata.**

## **4.2. Kassastruktuur**

### **4.2.1. Ryanairi 01.11.2022 kaebus**

Ryanair toob kaebuse punktides 29–34 välja järgmist:

*29. Lennujaam on arvutanud lennujaamatasusid, arvestamata lennujaamatasudest maha muud äritulud, hoolimata sellest, et Lennujaam toimib „ühe kassa“ („single till“) põhimõttel. Teisisõnu, Lennujaam arvestab lennujaamatasude põhilise komponendi – lennunduskulude – arvutamisel kõiki lennundusega seotud kulusid, mis tekitavad Lennujaamale ka muid äritulusid, kuid mis jäetakse lennunduskulude arvutamisel maha arvestamata.*

*30. Ryanair ei ole teadlik ühestki teisest lennujaamast ELis, mis selliselt lennujaamatasusid arvutaks.*



31. Kui lennujaamatasude puhul lähtutaks ühe kassa põhimõttest, siis oleks see kooskõlas Euroopa Liidus väljakujunenud õiguspraktikaga ja Lennujaamatasude direktiiviga, et lennundusteenustest ja ärituludest tulenevaid tulusid arvestatakse koos. Näiteks Dublini lennujaamas arvatakse äritulud kuludest maha, kui määratakse maksimaalseid lennujaamatasusid.<sup>28</sup> Lennujaamad nagu Heathrow, Swedavia võrgu lennujaamad (sh Stockholm, Göteborg), Avinori võrgu lennujaamad (st Norra lennujaamad), Aena võrgustiku lennujaamad (st Hispaania lennujaamad) kasutavad kõik „ühe kassa“ põhimõtet, mis võimaldab tagada lennujaamatasude arvutamise läbipaistvuse ja järjepidevuse.

32. Määrus nr 74 § 3 lg 3 sätestab: „Lennujaama haldaja on kohustatud pidama eraldi arvestust iga lennujaamateenusega seotud tulude ja kulude kohta, lähtudes järjepidevalt kohaldatavatest ja objektiivselt põhjendatud arvestuspõhimõtetest, mis tuleb selgelt määratleda lennujaama haldaja raamatupidamise siseeeskirjades. Tulude ja kulude arvestus peab võimaldama hinnata, kas teenuse hind on mõistlikus vahekorras teenuse väärtusega.“

33. Otsusest ja ülal Tabelist 3 nähtuvalt seob Lennujaam oma kulud lennundusteenustega (lennujaamatasudega), kuid ei seo Lennujaama poolt lennundusteenustest jm teenitud äritulu. Näiteks on Lennujaama enda kodulehel<sup>29</sup> välja toodud, et teenitakse tulu lennundusrajatistel olevast reklaamist. Selle tulu peaks maha arvama mõistlikest lennujaamatasudest, kuna reklaami kasutatava infrastruktuuri eest tasutakse just lennujaamatasudest. See tagaks, et Lennujaam on nagu iga teine „ühe kassa“ (single till) lennujaam ja see vastaks määruse nr 74 § 3 lg 3 nõuetele. Kuid Tabelist 3 nähtub, et Lennujaam soovib tõsta lennujaamatasusid lennunduskulude katmiseks, kuid äritegevusest saadavaid tulusid ei arvestata.

34. Konkurentsiamet peaks nõudma lennujaamalt nõuete järgimist, mida saab teha „ühe kassa“ põhimõtte rakendamise teel, st et lennundustasud põhinevad asjaomaste teenuste ja infrastruktuuri osutamise netokuludel (kulud miinus vastava infrastruktuuri lennundustulud). Lennujaama poolt rakendatav praegune süsteem ei ole asjakohane, objektiivne ega läbipaistev.

#### 4.2.2. Tallinna Lennujaama 23.11.2022 seisukoht

Tallinna Lennujaam toob seisukoha punktides 42-44 välja järgmist:

AS Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvutamisel Määruses toodud kassasüsteemist

42. Euroopa Liidu seadusandja Aruande kohaselt annab Direktiiv liikmesriikidele vabaduse otsustada, kas nad lähtuvad siseriiklikus regulatsioonis single-till või dual-till struktuurist (mööndes seejuures ka võimalust hübriidkassa toimimiseks).<sup>30</sup> LennS § 50<sup>5</sup> lg 7 sätestab, et lennujaamatasude arvestamise meetodika kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega (käesolevas vastuskirjas „Määrus“).

43. Nagu eelnevalt analüüsitud käesolevas vastuskirjas, siis siseriiklik Määrus sätestab, et tasu arvestamisel tuleb eristada lennundusega ja mittelelennundusega seotud tulusid. Sellest lähtuvalt on Ryanair DAC oma 30.10.2022 taotluse punktis 31 esitatud põhjendus ja nõue selle kohta, et AS-il Tallinna Lennujaam tuleks lennujaamatasude arvutamisel arvestada lennundusteenustest ja mittelelennundus teenuse ärituludest tulenevaid tulusid koos, alusetu ja perspektiivitu. Siseriiklik seadusandja ei ole lennujaama haldajale sellist võimalust ette näinud.

<sup>28</sup> Iiri lennunduse reguleerimise komisjon (2019): Lõplik otsus, kokkuvõte, punkt 1.6.

<sup>29</sup> Vt <https://www.tallinn-airport.ee/en/partners/advertising-at-the-airport/> <sup>9</sup> Tallinna lennujaama AUC kohtumise slaidid, vt Lisa 3, slaid 34.

<sup>30</sup> Euroopa Komisjoni 19.05.2014 aruanne Euroopa Parlamendile ja Nõukogule lennujaamatasude direktiivi kohaldamise kohta, lk 7, p 3.2. Aruanne on kättesaadav veebilehel: <https://docplayer.ee/208606057-Komisjoni-aruanne-euroopa-parlamendile-ja-n%C3%B5ukogulelennujaamatasude-direktiivi-kohaldamise-kohta.html> (21.11.2022).

44. AS Tallinna Lennujaam on eelnevalt juba kinnitanud ning kinnitab jätkuvalt, et on lennujaamatasude muutmisel järginud seaduses ning Määruses sätestatud. Määrus ei anna võimalust lennujaamatasude muutmisel rakendada erinevaid kassasüsteeme ning on sätestanud kindla reeglistiku lennujaamatasude arvutamiseks.

#### 4.2.3. Ryanairi 29.12.2022 seisukoht

Ryanair toob seisukoha punktides **21–29** välja:

21. Tallinna Lennujaam väidab, et kuna Määrus eristab lennundusega ja mittelelennundusega seotud tulusid, siis see iseenesest välistab ühe kassa (single till) süsteemi rakendamise. Tegemist on ebaõige seisukohaga alljärgnevatel põhjustel.

23. Lennujaam eitab 23.11.2022 vastuskirja punktides 43-44 võimalust, et Määrus lubaks üleüldse Eesti lennujaamadel ühe kassa süsteemi rakendada. Seega tekib loogiline küsimus, mis õiguslikul alusel on Lennujaam senini ühe kassa süsteemi rakendanud. Lennujaam ise väidab, et on rakendanud ajalooliselt ühe kassa süsteemi, kuid alates 2023. a asutakse rakendama hübriidkassa (hybrid till) süsteemi (vt taotluse lisa 3, slaid 53). Nüüd väidab Tallinna Lennujaam, et ühe kassa süsteemi rakendamine on õigusvastane.

24. Juhul kui peaks vastama tõele, et Määrus ega LennS ei võimalda Lennujaamal kasutada ühe kassa süsteemi, siis palub Ryanair DAC Konkurentsiametil alustada menetlust praeguse süsteemi õigusvastasuse tuvastamise osas, sest Lennujaam on rikkumises (Lennujaam kasutab hetkel ühe kassa süsteemi).

25. Ei saa nõustuda, et Määrus keelab ühe kassa süsteemi rakendamise. Ühe kassa süsteem eeldab sisuliselt, et lennujaam peab arvestama äritulud maha lennujaamateenuse kuludest, sest lennujaamatasud peavad üleval seda infrastruktuuri, millega lennujaam äritulusid saab. Tegemist on loogilise nõudega, mis tagab ülekompanseerimise vältimise.

26.-27. (kokkuvõtvalt) Euroopa Komisjoni aruanne „Lennujaamatasude direktiivi kohaldamise kohta“<sup>31</sup> nõuab, et juhul kui lennujaam plaanib muuta tasu süsteemi (nagu praegu muudab Lennujaam tasu süsteemi ühe kassa süsteemist mitme kassa süsteemile), siis peab tasude arvutamise läbipaistvus ja konsultatsioonide selgus olema tagatud eriti suurel määral. Praegu aga mistahes läbipaistvus puudub, mis on LennS-i oluline rikkumine.

28. Thessaloniki Foorumi 2021. aasta dokument „Lennujaama kassastruktuuri kulude jaotamine“ kirjeldab erinevaid kassastruktuure ning toob välja järgmist: „kui lennujaama reguleeritakse kahe kassa või hübriid-kassastruktuuri alusel, on reguleeriva asutuse hindamis- või järelevalveroll seoses kulude jaotamisega otsustava tähtsusega“.<sup>32</sup> Lennujaama kasutajad (sh Taotleja) ei ole näinud ühtegi tõendit selle kohta, et reguleeriv asutus (Konkurentsiamet) oleks osalenud kulude jaotamise üle tehtavas järelevalves. Veelgi enam, lennujaama kasutajad ei ole näinud ühtegi tõendit kulude jaotamise kohta lennundus- ja mittelelennundustegevuse vahel.

29. Ka olukorras, kus Lennujaam on otsustanud jagada tulud lennundustegevuse ja mitte-lennundustegevuse kassa vahel, puudub lennujaama kasutajatel läbipaistvus alljärgneva suhtes:

- i. Millist kulude jaotamise süsteemi kasutatakse? Nt tegevuspõhine kuluarvestus vms.
- ii. Kuidas teeb Lennujaam jaotuse lennundusliku ja mitte-lennundusliku tegevuse vahel? Mittelelennundustegevused nõuavad sarnaselt lennundustegevustele kulutusi (osakonna ressursid,

<sup>31</sup> Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja Nõukogule lennujaamatasude direktiivi kohaldamise kohta. COM/2014/0278 final. Kättesaadav <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52014DC0278>

<sup>32</sup> Thessaloniki Foorumi 2021. aasta dokument „Lennujaama kassastruktuuri kulude jaotamine“ jaanuar 2021. Kättesaadav: [https://www.aviationreg.ie/\\_fileupload/TF%20papers%202020/Airport%20Till%20Structure%20Cost%20Allocation%20paper%20TF-Adopted%20January%202021.pdf](https://www.aviationreg.ie/_fileupload/TF%20papers%202020/Airport%20Till%20Structure%20Cost%20Allocation%20paper%20TF-Adopted%20January%202021.pdf).

sh peakontori palk; juhtkonna palk ja kulud; personaliosakonnapalk ja kulud; operatiivpersonal; palgaarvestusepersonal; turvalisus; autode parkimine; koristus; elektrikulud; turvakontroll (nt kaubanduslikes poodides olev turvakontroll); reklaamiteenuste kulud; hoolduskulud; IT- ja telekommunikatsioonikulud; kommunaalkulud: gaas, vesi, kütus ja elekter; kindlustuskulud, maksud; teenustasud, sealhulgas konsultatsioonikulud; turundus ja reklaam; lennujaama hooned, mida renditakse tasu eest; terminalihoone struktuuri amortisatsioonikulu, mis sisaldab nii kauplusi kui ka väravaid; kaupluste seinte fassaadide kulud jne.), millede jaotust Lennujaam lennujaama kasutajatele esitanud ei ole.

#### 4.2.4. Tallinna Lennujaama 31.01.2023 seisukoht

Tallinna Lennujaam seisukohas ja selle punktides 33–41 välja:

*AS Tallinna Lennujaam on seisukohal, et siseriiklik õigus ei tunne mõisteid „single-till“ ja „dual-till“. AS-il Tallinna Lennujaam ja Konkurentsiametil tuleb asja lahendamisel lähtuda Määruses ja LennS-is sätestatud loogikast.*

33. *Ryanair DAC väidab enda 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 21, et Lennujaam oleks justkui väitnud, et olukorras, kus Määrus eristab lennundusega ja mittelelennundusega seotud tulusid, siis see iseenesest välistab ühe kassa (single-till) süsteemi rakendamise. Lennujaam ei ole sellist väidet esitanud. Lennujaam viitab enda 23.11.2023 seisukoha punktis 43 vaid asjaolule, et Määruse järgi tuleb tasu arvestamisel eristada lennundusega ja mittelelennundusega seotud tulusid. Lisaks selgitab Lennujaam taaskord, et kehtiv siseriiklik õigusraamistik ei tunne selliseid mõisteid nagu „single-till“ ja „dual-till“ – tegemist on valdkonnas kasutusel olevate terminitega, millel puudub siseriiklik õiguslik definitsioon, mis ei asetu Eesti õigusraamistikku. Lennujaam palub Konkurentsiametil asja lahendamisel eelnevalt viidatud mõistetest mitte lähtuda, kuivõrd tegemist ei ole õigusmõistetega ning lähtuda asja lahendamisel Määruses toodud loogikast. Seetõttu ei ole võimalik ka Lennujaamal üheselt vastata Konkurentsiameti 16.01.2023 teabetaotluses esitatud küsimusele, kas ühe kassa (single-till) kassastruktuuri rakendamine on lubatud/mittelubatud. Lennujaam ei välista, et Määrus hõlmab endas ühe või teise (või mistahes) kassastruktuurile omaseid põhimõtteid ja printsiipe. Küll aga prevaleerib jätkuvalt tõsiasi, et Määrus sätestab selged valemid lennujaamatasude arvutamiseks. Sellistest valemitest tuleb lähtuda nii lennujaama haldajal (siinkohal Lennujaam), lennujaama kasutajatel (siinkohal Ryanair DAC) kui ka kohtuvälisel menetlejal (siinkohal Konkurentsiamet). Küsimus sellest, kas Määrus käsitleb ühe või kahe kassa kassasüsteemi, ei ole asjakohane. Kui seadusandja oleks soovinud anda lennujaama haldajale võimaluse valida, millist kassasüsteemi rakendada, siis pidanuks Määruses olema toodud eraldi valemid eri kassasüsteemide lõikes, et lennujaama haldaja saaks vastava valiku teha. Ei saa välistada, et enda ärimudelil ning äritegevuses (s.o. tegevuses väljaspool lennujaamatasude arvutamist) võib Lennujaam lähtuda põhimõtetest, mis võivad rahvusvahelisel tasandil olla omistatavad nõ ühe kassa kassasüsteemile.*

34. *Lisaks märgib Lennujaam, et olenemata sellest, kuidas Ryanair DAC peab õigeks Lennujaama lennujaamatasude arvestamise meetodikat ja loogikat nimetada, lähtub Lennujaam Määruses toodud loogikast. Lennujaam ei ole teinud ega ole ka saanud teha valikut lennujaamatasude arvutamisel kassasüsteemide vahel ega lähtu lennujaamatasude arvutamisel ei „single-till“ ega „dual-till“ põhimõtetest, kuivõrd seadusandja ei ole sellist valikut ette näinud. Lennujaam rõhutab taaskord, et lennujaamatasud arvutatakse otseselt Määrustes toodud valemide ja põhimõtete arvestades. Ka Konkurentsiamet on oma 29.11.2022 esialgses seisukohas selgitanud, et Lennujaam ei saa lennujaamatasude arvutamisel arvestada lennundusteenustest ja mittelelennunduse teenuse ärituludest tulenevaid tulusid koos, kuivõrd seda Määrus ei võimalda. Samuti on Konkurentsiamet 29.11.2022 esialgses seisukohas märkinud, et mis puudutab Direktiivis sätestatud võimalust hübriidkassa toimimiseks, siis peavad taolised alused olema sätestatud siseriiklikus õiguses, kuid hetkel need puuduvad ja Lennujaam peab järgima kehtivaid aluseid.*

35. Eeltoodust lähtuvalt palub Lennujaam Konkurentsiametil jätta tähelepanuta Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 22-23 esitatud väited, justkui eitaks Lennujaam võimalust, et Määrus lubaks Eesti lennujaamadel ühe kassa süsteemi rakendada. Lennujaam rõhutab veelkord, et nii lennujaamatasude arvutamisel kui ka järelevalve teostamisel tuleb lähtuda kehtivast õigusraamistikust, mitte laskuda siseriiklikule õigusele tundmatute mõistete sisustamisse ja rakendamisse.

36. Samuti palub jätta Lennujaam tähelepanuta Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 24 esitatud täies ulatuses põhjendamata taotlus „alustada menetlust praeguse süsteemi õigusvastasuse tuvastamiseks, sest AS Tallinna Lennujaam on rikkumises (AS Tallinna Lennujaam kasutab hetkel ühe kassa süsteemi)“. Lennujaam selgitab veelkord, et ei lähtu lennujaamatasude arvutamisel siseriiklikus õiguses defineerimata kassasüsteemide loogikast, vaid kehtivast õigusraamistikust, sh Määruses toodud valemitest ja põhimõtetest. Lennujaam on lennujaamatasude arvutamisel järginud oma äri loogikat ning hoidnud lennunduse tegevusala kasumlikkuse lubatud piirist oluliselt madalamal või isegi miinuses.

37. AS Tallinna Lennujaam rõhutab, et lähtub lennujaamatasude arvutamisel Määrusest ja LennS-ist, jättes kõrvale õiguslikult defineerimata kassasüsteemid (v.a osas, milles sellised põhimõtted kattuvad Määruses tooduga). See, kui Lennujaam on varasemalt enda äri loogikat/-mudelit (s.o osas, mis ei puuduta tasude arvutamise metoodikat) ning sisemisi juhtimispraktikaid nimetanud rahvusvaheliselt kõnekeeles käibes olevalt, ei mõjuta kuidagi lennujaamatasude arvutamise metoodikat, kehtestatavaid lennujaamatasusid ja nende määra ning Määruses esitatud valemeid. Samuti juhib Lennujaam tähelepanu asjaolule, et isegi kui Lennujaam on varasemalt dokumentides kasutanud valdkonnas esinevat kõnekeelset väljendit „single-till“, „dual-till“ või „hybridtill“, loeb siiski esmajoones tasude arvutamise loogika sisuline pool, mis lähtub kehtivast õigusest (mille Lennujaam on lennujaama kasutajatele samuti esitanud). Lennujaam selgitab veel, et ei saa välistada, et enda ärimudelid ning äritegevused (s.o. tegevused väljaspool lennujaamatasude arvutamist) võib Lennujaam lähtuda põhimõtetest, mis võivad rahvusvahelisel tasandil sarnaneda nõ kõnekeeles käibel oleva ühe kassa kassasüsteemi põhimõtetega.

38. AS Tallinna Lennujaam möönab, et on Ryanair DAC Taotluse lisa 3 slaidil 53 viidanud kassasüsteemidele, kuid on seda teinud selleks, et lennujaama kasutajatele rahvusvahelises kontekstis arusaadavalt ning hea usu põhimõtet järgides Lennujaama ärimudelit selgitada. Arusaadavalt lähtub Lennujaam lennujaamatasude kehtestamisel Määrusest ning nagu on Lennujaam varasemalt selgitanud, Määrus ega muu siseriiklik õigus ei tunne erinevaid kassastruktuure.

39. Eelnevast lähtuvalt on asjakohatud ka Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 26-27 esitatud väited, justkui oleks Lennujaam tasude arvutamisel kassasüsteemi muutnud ning jätnud seejuures muutuse lennujaama kasutajatega konsulteerimata, rikkudes seeläbi oluliselt tasude kehtestamise läbipaistvuse nõuet. Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvestamisel Määruses esitatud loogikast ning ei ole sellist loogikat muutnud, kuivõrd siseriiklik õigus seda ei võimalda.

40. AS Tallinna Lennujaam on lennujaamatasude kehtestamisel olnud Konkurentsiametiga pidevas suhtluses ning on tutvustanud ja kooskõlastanud enda arvutuskäike ning lähenemist enne uute tasude kehtestamist. Konkurentsiamet on põhjalikumalt analüüsinud 2020. aastal Lennujaama lennujaamatasude arvutamise õiguspärasust lennujaama tasude arvutamise (aastatel 2015-2019) kontrolli raames. Samuti analüüsis Konkurentsiamet Lennujaama kulude jaotust aastatel 2010-2019. Kontrolli tulemusena korrigeeris Lennujaam WACC arvutuse valemit. Teisi antud vaidluse eseme kontekstis asjakohaseid puuduseid Konkurentsiamet ei tuvastatud ega etteheiteid ei teinud, sh osas, mis puudutas ettevõtte kulubaasi ning selle jagamise loogikat lennunduse ja mittelennunduse vahel. Ryanair DAC heidab 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 28 Lennujaamale ette, et lennujaama kasutajad (sh Ryanair DAC) ei ole näinud ühtegi tõendit selle kohta, et Konkurentsiamet oleks osalenud kulude jaotamise üle tehtavas järelevalves. Lennujaam palub jätta Ryanair DAC sellesisulise väite arvestamata,

kuivõrd kehtiv õigus ei näe ette kohustust esitada järelevalve raames koostatud dokumentide ning nende tulemuste tutvustamise kohustust lennujaama kasutajatele. Samuti väljub järelevalve teostamise fakt ning mistahes järelevalvemenetluste tulemused käesoleva vaidluse esemest ning Lennujaam palub Konkurentsiametil nimetatud argument tähelepanuta jätta.

41. Ryanair DAC väide, justkui Lennujaam ei ole kulude jaotamise meetodikas olnud läbipaistev (vt Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punkti 29-30), ei vasta tõele. LennS § 50<sup>9</sup> lg 1 sätestab LennS §-s 50<sup>8</sup> sätestatud korralise konsultatsiooni ajal avaldatava tasumäärade arvutamise aluseks oleva teabe avatud loetelu. Lennujaam kinnitab, et on eelviidatud teabe korrektselt esitanud (vt Ryanair DAC 01.11.2022 esialgse taotluse Lisa 5 – AUC meeting).

#### 4.2.5. Konkurentsiameti seisukoht kassastruktuuri osas

Võtmaks seisukohta Tallinna Lennujaama kassastruktuuri osas, peab Konkurentsiamet esmalt vajalikuks selgitada erinevate kassastruktuuride olemust. Thessaloniki Foorumi 2021. jaanuari raporti „Lennujaama kassastruktuurid ja kulude jaotamine (edaspidi Raport)“<sup>33</sup> kohaselt teenivad lennujaamad tulu lennundusteenustest, mida osutatakse otse lennuettevõtjatele (nt lennurajal liikumise tasu), aga ka selle põhitegevusega seotud mittelelennundusteenustest (nt parklad, toit ja jook ning lennujaama jaemüük). Kui lennujaama suhtes kohaldatakse mingit majanduslikku reguleerimist, reguleeritakse üldiselt ainult lennundusteenuseid. Lennujaama kassastruktuur viitab sellele, mil määral võetakse lennundusteenuste osutamise eest makstavate lennujaamatasude arvestamisel arvesse mittelelennundusteenustega seotud kulusid ja tulusid. See on lennujaama suhtes oluline poliitiline otsus. Laias laastus on Euroopa Ühenduse lennujaamades praegu kasutusel kolme tüüpi lennujaama kassastruktuuri:

- ühe kassa kassastruktuur võtab lennujaamatasude taseme kaalumisel arvesse kõiki lennujaama kulusid ja tulusid. Mittelelennundustegevusega seotud kulud kaasatakse seetõttu lennujaamatasude arvutamise kulubaasi, samas kui nendega seotud tulud tasaarvestatakse enne lennujaamatasude arvutamist. Majandusregulatsiooni kontekstis on oluline märkida, et mittelelennundustegevused ise ei ole reguleeritud, vaid pigem käsitatakse neid osana lennundusteenuste tasude regulatsioonist, mida maksavad lennujaama kasutajad;

- kahe kassa kassastruktuur tähendab, et lennujaamatasude määramisel võetakse arvesse ainult lennundustegevusega seotud kulusid ning mittelelennundustegevusega seotud kulud arvatakse välja. Seetõttu on kulude asjakohaseks jaotamiseks vajalik jagada kulud lennundus- ja mittelelennunduskassade vahel. Lennujaamatasude arvutamisest jäetakse vastavalt välja tulud, mis on saadud mittelelennundustegevusest;

- hübriidkassa kassasüsteem asub ühe kassa ja kahe kassa kassasüsteemide vahel, kus tavaliselt hoitakse eraldi lennundus- ja mittelelennunduskassasid, kusjuures osa (kuid mitte kogu) mittelelennundustegevusest saadavast tulust arvatakse maha lennujaamatasudest. Seetõttu on kulude jaotamine vajalik ka hübriidkassa kassasüsteemi puhul. Tasaarvestus võib toimuda ühe või mitme kindlaksmääratud mittelelennundustegevuse kaasamisel regulatiivsesse kassasse või teise võimalusena mittelelennundustegevuse üldise panuse kindlaksmääramise kaudu.

Konkurentsiamet on seisukohal, et Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvutamisel Meetodikast ja LennS-ist. Asjaolu, kas Tallinna Lennujaam on varasemalt enda ärimudelit (s.o osas, mis ei puuduta tasude arvutamise meetodikat) ning sisemisi juhtimispraktikaid nimetanud rahvusvaheliselt erialases kõnekeeles käibes olevate terminitega, ei mõjuta kuidagi Meetodikat, kehtestatavaid lennujaamatasusid ja nende määra ning Meetodikas esitatud valemeid. Isegi kui

<sup>33</sup> Vt:

<https://www.aviationreg.ie/fileupload/TF%20papers%202020/Airport%20Till%20Structure%20Cost%20Allocation%20paper%20TF-Adopted%20January%202021.pdf>. Konkurentsiamet juhib tähelepanu, et Raporti punktis 1.2 selgitatakse, et Thessaloniki Foorumi ülesanne on anda soovitusi paremaks lennujaamatasude implementeerimiseks ja tutvustada parimaid praktikaid. Kuna tegemist on soovitustega, ei ole need järgimiseks kohustuslikud.

Tallinna Lennujaam on varasemalt dokumentides kasutanud valdkonnas esinevat kõnekeelset väljendeid „ühe kassa süsteem“, „kahe kassa süsteem“ ja „ hübriidkassa süsteem“ [nt 08.06.2022 AUC kohtumise (ehk lennujaamatasude konsultatsiooni) slaidid, slaid 53 (01.11.2022 Ryanairi taotluse lisa 3)], loeb siiski tasude arvutamise sisuline pool, mis lähtub kehtivast õigusest. Ei saa välistada, et enda ärimudelid ning äritegevused (s.o tegevused väljaspool lennujaamateenuste osutamist ja lennujaamatasude arvutamist) võib Tallinna Lennujaam lähtuda põhimõtetest, mis võivad rahvusvahelisel tasandil sarnaneda n-ö erialases kõnekeeles käibel oleva ühe kassa kassasüsteemi põhimõtetega. Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvutamisel Metoodikast ning nagu lennujaama haldaja on varasemalt selgitanud. Konkurentsiamet nõustub, et Metoodika ega LennS ei tunne erinevaid kassastruktuure.

Konkurentsiamet juhib tähelepanu, et Raporti punktis 1.2 selgitatakse, et Thessaloniki Foorumi ülesanne on anda **soovitusi** paremaks lennujaamatasude implementeerimiseks ja tutvustada parimaid praktikaid. Kuna tegemist on soovitustega, ei ole need järgimiseks kohustuslikud - raporti punkti 2.2 kohaselt ei tohiks seda raportit kasutada piiranguna liikmesriikidele oma metoodikate rakendamisel, võttes arvesse konkreetseid asjaolusid, regulatsioone või muid põhjuseid.

Seoses Taotleja väitega, et Tallinna Lennujaam ei ole kulude jaotamise metoodikas olnud läbipaistev, on Konkurentsiamet seisukohal, et lennujaama haldaja on korrektselt esitanud lennujaama kasutajatele LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 sätestatud korralise konsultatsiooni ajal avaldatava tasumäärade arvutamise aluseks oleva teabe (vt 01.11.2022 Ryanairi taotluse lisad 3 ja 5 ning otsuse eelnõu punkt 4.4, mis puudutab uue konsultatsiooni läbiviimist).

Konkurentsiamet nõustub, et Direktiivis on sätestatud võimalus hübriidkassa rakendamiseks. Samas on oluline, et taolise süsteemi kohustuslikuks muutmiseks peavad need alused kohustuslikus korras olema välja toodud siseriiklikus õiguses. Hetkel need puuduvad. Tallinna Lennujaama kassastruktuur vastab seadusandluses toodud nõuetele, mida Tallinna Lennujaam on ka kohustatud järgima. Puuduvad ka alused arvata, et hübriidkassa struktuur oleks võrreldes Tallinna Lennujaama poolt rakendatava ja seaduse nõuetele vastava kassastruktuuriga võrreldes läbipaistvam, parem või õiguspärasem.

Mis puudutab Ryanairi väidet, et tuginedes Thessaloniki Foorumi 2021. aasta jaanuari raportile<sup>34</sup>, mille kohaselt „*kui lennujaama reguleeritakse kahe kassa või hübriidkassastruktuuri alusel, on reguleeriva asutuse hindamis- või järelevalveroll seoses kulude jaotamisega otsustava tähtsusega*“, pole Taotleja näinud ühtki tõendit, et Konkurentsiamet oleks osalenud kulude jaotamise üle tehtavas järelevalves, märgib amet, et sellise järelevalve menetluse läbiviimiseks on eelnevalt puudunud vajadus – asjaolud, mis oleksid võimaldanud järeldada või kahelda, et Tallinna Lennujaama kassastruktuur ei vasta seaduses sätestatud nõuetele, on puudunud ning kuna riiklik järelevalvemenetlus on isikute jaoks väga koormava iseloomuga, siis sellise menetluse põhjendamatu läbiviimine on vastuolus seadusega. Samuti ei sätesta seadus Konkurentsiametile kohustust sellise järelevalve menetluse läbiviimiseks kindlast ajaperioodist lähtuvalt.

Asjaolu, et Tallinna Lennujaama kassastruktuur vastab seaduses sätestatud nõuetele, on leidnud käesoleva menetluse raames kinnitust, mh, et kulud omistatakse sellele teenusele, mis on põhjendanud nende kulude tekkimise ning teenuse kulu sisaldab ainult selle teenuse osutamiseks vajalikke kulusid, nagu näeb ette LennS § 50<sup>5</sup> lõige 4. Ka ei võimalda Metoodika Tallinna Lennujaamal arvestada lennundusteenustest ja mitte-lennundusteenuse ärituludest tulenevaid tulusid koos, nagu seda taotleb Ryanair.

---

<sup>34</sup> Vt

[https://www.aviationreg.ie/\\_fileupload/TF%20papers%202020/Airport%20Till%20Structure%20Cost%20Allocation%20paper%20TF-Adopted%20January%202021.pdf](https://www.aviationreg.ie/_fileupload/TF%20papers%202020/Airport%20Till%20Structure%20Cost%20Allocation%20paper%20TF-Adopted%20January%202021.pdf)

**Lähtudes eeltoodust, ei ole Ryanairi kaebus kassastruktuuri puudutavas osas põhjendatud.**

### **4.3. Reisijate arvu prognoos**

#### **4.3.1. Ryanairi 01.11.2022 kaebus**

Ryanair toob kaebuse punktides **35-48** välja, et puudub läbipaistvus reisijate arvu prognoosi arvutamise meetoodika kohta:

35. *Lennujaam ei ole olnud oma reisijate arvu prognooside meetoodika osas läbipaistev, mistõttu on Lennujaama uues tasumudel iselgeid vastuolusid.*

36. *Kuna reisijate arvu (traffic) prognoos määrab lennujaamatasude suuruse, on väga oluline, et lennujaamad kasutaksid läbipaistva ja objektiivse meetoodika alusel koostatud järjepidevat prognoosi. Konsultatsioonide (Lisa 3) ja konsultatsioonide 22.06.2022 järelkaja (Lisa 9) käigus on Lennujaam kasutanud mitmeid erinevaid vastuolulisi reisijate arvu prognoose aastaks 2023:*

1) *1 476 961 on esitatud kui tasuliste väljuvate reisijate arv;<sup>9</sup>*

2) *2023. aasta tulude arvutamisel 0,30 euro suurusest piiratud liikumisvõimega isiku tasust kasutatakse reisijate arvu 1 499 453;<sup>35</sup>*

3) *2023. aasta tulude arvutamisel 10,50 euro suurusest reisijatasust kasutatakse reisijate arvu 1 124 138;<sup>36</sup>*

4) *2023. aasta tulude arvutamisel, kui 2022. aasta tasud jääksid kehtima, kasutatakse reisijate arvu 1 059 459.*

37. *Piiratud liikumisvõimega isiku tasu ja reisijatasu võetakse samadelt reisijatelt, seega on ebaselge, miks on siinkohal 375 315 reisija suurune erinevus.*

38. *Kui eeldada, et 1 476 961 on õige prognoos, oleks 2023. aasta tulu, kui reisijatasu jääks 7,03 euro tasemele, vähemalt 10,38 miljonit eurot, mitte 7,448 miljonit eurot nagu Lennujaam väitis (vt ülal Tabel 3). Selline ebajärjekindlus ei tekita usaldust Lennujaama prognoosimisvõime osas, on läbipaistmatu ja ebajärjepidev.*

39. *Võttes arvesse tasude määramise struktuuri olemust, on Lennujaamal arusaadavalt stiimul alahinnata prognoositavat reisijate arvu, et tõsta lennujaamatasusid, mis tähendab, et lennujaama kasutajad (sh Taotleja) ja reisijad saavad lõppkokkuvõttes kahju, makstes teenuse eest rohkem. Samas eeldab LennS ja määrus nr 74, et ka 2023. aasta lennujaamatasud peavad põhinema järjekindlal, objektiivsel ja usaldusväärsel reisijate arvu prognoosil.*

40. *Määruse nr 74 § 1 lg 2 kohaselt peab lennujaamatasude määramisel lähtuma läbipaistvusest. Määruse nr 74 § 3 lg 3 kohaselt tuleb lennujaamatasude puhul lähtuda „järjepidevalt kohaldatavatest ja objektiivselt põhjendatud arvestuspõhimõtetest“. Ka lennujaamatasude muutmise menetlus peab olema läbipaistev ning põhinema järjepidevatel andmetel nagu nõuab LennS § 50<sup>9</sup> lg 1 ja Lennujaamatasude direktiivi artikkel 7.*

41. *Kuna praegusel juhul oli Lennujaama poolne 2023. aasta lennujaamatasude määramine läbipaistmatu ja põhineb vastuolulistel andetel, siis ei saa neid arvestada.*

<sup>35</sup> Järelkaja slaidid 08.06.2022 kohtumisele, vt Lisa 9, slaid 13.

<sup>36</sup> Järelkaja slaidid 08.06.2022 kohtumisele, vt Lisa 9, slaid 13.

**Lennujaam on kasutanud ebaobjektiivset ja liiga pessimistlikku reisijate arvu prognoosi.<sup>37</sup>**

42. Lennujaama poolt pakutud reisijate arvu prognoos on liiga pessimistlik, kuna see eirab senist reisijate arvu taastumist, ei ole kooskõlas tööstusharu prognoosidega ja ei võta arvesse lennuettevõtjate poolseid allahindluste võimekusi.

**Tabel 4.** Tallinna lennujaama reisijate arvu prognoosid vs. 2019. aasta tegelik liiklus (reisijate arv).

	2019 tegelik	2022 prognoos	2023 prognoos	2024 prognoos
<b>Väljuvad reisijad</b>	1,66m	1,29m	1,49m	1,67m
<b>Taastumisprotsent (vs 2019)</b>		78%	90%	101%
<b>Õhusõidukite õhkutõusud</b>	23,9 tuhat	19,8 tuhat	23,1 tuhat	25 tuhat
<b>Taastumisprotsent (vs 2019)</b>		83%	97%	105%

Allikas: Tallinna lennujaama konsulteerimisdokumendid (vt Lisa 3, slaid 34)

**Lennujaam on valesti hinnanud reisijate arvu taastumist (2022 aasta algusest praeguseni)**

43. Lennujaam on jaganud konsultatsiooni käigus vastuolulist ja potentsiaalselt eksitavat teavet. Konsultatsiooni käigus lennujaama kasutajatega jagatud reisijate arvu ja Lennujaama veebilehel avaldatud reisijate arvu vahel on selge lahknevus, mida ei ole selgitatud (tabel 5).

**Tabel 5.** Tallinna lennujaama liiklus alates aasta algusest - veebilehel avaldatud liiklusnäitajad<sup>3839</sup> vs. AUCi koosolekul tutvustatud liiklusnäitajad (vt Lisa 3, slaidid 9-10).<sup>14</sup>

	Jaani	Veebr	Märts	Apr	Mai	Juuni	Juuli
2019 (AUC kohtumine)	200000	195000	230000	266000	300700	317530	319000
2022 (Lennujaama veebileht)	132546	127457	172686	216857	272183	281260	283644
Taastumise %	66%	65%	75%	82%	91%	89%	89%
2022 (AUC kohtumine)	115763	111639	154487	193791	-	-	-
Taastumise %	58%	57%	67%	73%	-	-	-

44. See erinevus on äärmiselt murettekitav. Taotleja hinnangul rikub Lennujaam sellega nii Lennujaamatasude direktiivi Artiklis 7 sätestatud läbipaistvuskohustust kui ka LennS-st ja määrust nr 74. Kui lahknevusele ei ole objektiivselt kontrollitavat selgitust, siis tuleb oletada, et Lennujaam vähendab taastumise taset, et jätta mulje, et on vajalik lennujaamatasusid tõsta (mis, nagu Tabel 3 ülal kinnitab, ei ole vajalik kulude katmiseks, kui reisijate arv taastub).

45. Isegi kui erinevused reisijate arvudes tähelepanuta jätta, on Lennujaama prognoos 2022. aastaks liiga pessimistlik. Tabelis esitatud andmete pinnalt oli septembri alguseks saavutatud 81% 2019. aasta tasemest (sama perioodi kohta), kuid seejuures tuleb arvestada, et see number sisaldab ka koroonaviiruse Omikron tüve mõju, mis vähendas reisijate arvu 2022. aasta jaanuaris ja veebruaris. Kui need erilised asjaolust tingitud kõikumised välja jätta, oleks reisijate arv septembri alguseks 86% 2019. aasta tasemest (perioodi märts kuni septembri kohta). Et saavutada lennujaama „optimistliku stsenaariumi“ kohaselt „kuni 80%“ 2019. aasta reisijatest (konsultatsioonide AUC koosolek slaid 9, taotluse lisa 3), peaks

<sup>37</sup> Arvestades vastuolusid Lennujaama poolt presenteeritud prognoosides, tugineme järgnevas osas reisijate arvu prognoosile, mis on esitatud AUC 08.06.2022 koosoleku slaididel (vt Lisa 3, slaid 34).

<sup>38</sup> Vt <https://www.tallinn-airport.ee/ettevotest/statistika/>

<sup>39</sup> aasta reisijate arvud on umbkaudsed, sest AUC koosoleku slaididel (vt Lisa 3, slaid 9) on vaid graafik. <sup>15</sup> Airport Traffic Forecast - 2022 Scenarios & 2022-2026 Outlook, vt rohkem: <https://www.acieurope.org/economic-forecasts>



reisijate arv 2022. aasta viimase kvartalil olema umbes 76% 2019. aasta tasemest. Arvestades, et juulis oli liiklus 89%, on see väga ebatõenäoline.

Lennujaama prognoosid on vastuolus tööstusharu prognoosidega

46. Kooskõlas Taotleja seisukohaga prognoosivad Rahvusvahelise Lennujaamade Nõukogu Euroopa üksus (ACI Europe) (mille liige on ka Tallinna lennujaam)<sup>45</sup>, IATA (Rahvusvaheline Lennutranspordi ühendus)<sup>40</sup> ja Eurocontrol<sup>41</sup>, et 2022. aasta hoogustub taastumine, st reisijate arvu taastumine 2022. aasta kolmandas ja neljandas kvartalis on prognooside kohaselt suurem kui esimesel poolaastal. Näiteks ACI „optimistlikus“ prognoosis ennustatakse II kvartalis 83% 2019. aasta tasemest, III kvartalis 88% ja IV kvartalis 90% (vt teine slaid veebilehel). Kombineerides Lennujaama seniseid tulemusi ja tööstusharu prognoose, on ebaselge ja ebaveenev, kuidas Lennujaam ei ületa enda „optimistlikku“ 80% taastumise taset (konsultatsioonide AUC koosolek, slaid 9, Lisa 3).

47. Lisaks prognoosivad nii ACI kui ka IATA, et 2023. aasta reisijate arv ületab 2022. aasta reisijate arvu, st jätkub tugev kasv. Arvestades, et Tallinna lennujaama reisijate arv on viimase kolme kuu jooksul olnud umbes 90% 2019. aasta tasemest, viitab Lennujaama prognoos 90%-lise taastumise kohta 2023. aastal taastumise peatumisele 2023. aastal. Taotlejale kui rahvusvahelisele lennuettevõtjale teadaolevalt ei ennusta seda ükski teine lennujaam ega lennuettevõtja, sest tegemist on ilmselgelt ebaloogilise prognoosiga.

48. Samuti tuleb märkida, et Lennujaam ei ole arvesse võtnud ACI hiljutist 2022. aasta prognoosi 10 protsendipunkti võrra ülespoole korrigeerimist.<sup>42</sup>

#### **4.3.2. Tallinna Lennujaama 10.11.2022 seisukoht**

Tallinna Lennujaam toob seisukoha punktides 7–14 ja 18 välja:

7. Järgnevalt kirjeldab AS Tallinna Lennujaam reisijate arvu prognoosi, selle kujunemist ja arvutamise meetodikat.

8. Lühiajaline (jooksva ja järgneva aasta) prognoos koostatakse alt-üles (ingl. k. bottom-up) põhimõttel. See põhimõte rajaneb prognoosi koostamise ajaks teadaoleval ja eeldataval lennuplaanil ning selle üksikasjadel: lendude sagedusel ja täituvusel liinide ning lennuettevõtjate lõikes, mis arvestab nii konkreetsete lennufirmade lennukiparki (sh õhusõidukite kaalu) kui ka lennuliikluse hooajalisust. Lühiajalist prognoosi korrigeeritakse vastavalt vajadusele, kui on ilmnunud olulised muutused alusandmetes.

9. Pikemaajalise prognoosi puhul, mida korrigeeritakse üks kord aastas, modelleeritakse reisijate arvu kasvu aastate ja lennufirmade lõikes ning selle puhul võetakse arvesse majanduskonjunktuuri ja rahvusvaheliste lennundusorganisatsioonide prognoose. Prognoosi ülesehituse näited on toodud käesoleva vastuskirja Lisas 4. Esitatud prognooside erinevad versioonid lähtuvad nende koostamise ajal teadaolevatest lähteandmetest.

10. Prognoosi koostamisel võtab AS Tallinna Lennujaam arvesse lennufirmadelt laekunud informatsiooni nende planeeritavate teenindusmahtude kohta Tallinnas. Lennujaamatasude konsultatsiooni käigus, lähtuvalt Ryanair DAC taotlusest prognoosi täpsustada, pöördus AS Tallinna Lennujaam 17.06.2022 täiendavalt lennufirmade poole palvega täpsustada 2023 aasta prognoose. Viieteistkümnest Tallinnast regulaarlande teostavast lennufirmast, andis vastavat tagasisidet kaks, mille hulka ei kuulunud Ryanair DAC. Ülejäänud osas, sh pikema perspektiivi prognoosi koostamisel on kasutatud ajalooliste andmete ekstrapoleerimise abil tuletatud

<sup>40</sup> Air Passenger Numbers to Recover in 2024, vt rohkem: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022releases/2022-03-01-01/>

<sup>41</sup> EUROCONTROL Forecast Update 2021-2027 European Flight Movements and Service Units Three Scenarios for Recovery from COVID-19, vt rohkem: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021/10/eurocontrol-7-year-forecast-2021-2027.pdf>

<sup>42</sup> Vt: <https://www.internationalairportreview.com/news/176992/upward-revision-of-european-trafficforecast-comes-with-hefty-warnings/>

mahte, hinnates konkreetsete liinide toimimise perspektiivi ka makrovaates. Näiteks pandeemia eelsel 2019. aastal oli Tallinna lennujaamast Ukraina, Venemaa ja Valgevene sihtkohtadesse reisijaid ca 240 000, mis moodustas 7,3% kõikidest Tallinna lennujaama reisijate mahust. See maht oli prognoositud tulevikus kasvama, sest lisaks Kiievi, Minski ja Moskva ühendustele olid 2022 aastaks planeeritud ka lennud Lvivi ja Harkivisse. Geopoliitilistel põhjustel ei ole nende turgude taastumist lähiaastatel ette näha, mis mõjutab otseselt üldist reisijate arvu taastumise kiirust Tallinna lennujaamas.

11. Rahvusvaheliste lennundusorganisatsioonide prognoosidega võrdluses on kõige asjakohasem lähtuda ACI Europe (ingl. k Airports Council International Europe) prognoosist, kuivõrd selle peamiseks mõõdikuks on reisijate arv. IATA (ingl. k. International Air Transport Association) lähtub oma prognoosides reisija-kilomeetrite arvust ja Eurocontrol instrumentaallennureeglite järgi toimuvatest lennuoperatsioonidest.

12. Konsultatsiooni toimumise ajal kehtiv värskem ACI Europe prognoos avaldati 20.05.2022. Eelviidatud prognoos lähtub võrdlusest 2019.a. baastasemega ja on leitav aadressil <https://www.aci-europe.org/economic-forecasts>. Järgnevas tabelis on toodud Tallinna lennujaama ja ACI Europe (Euroopa keskmise) reisijate arvu prognoosi võrdlus.

Aasta	Reisijate arv Tallinna lennujaamas	Tallinn, baasiga	vrdl	Euroopa keskmine
2019	3 267 910	baastase		baastase
2022	2 574 862	-21%		-22%
2023	2 998 906	-8%		-10%
2024	3 341 589	2%		0%

13. Eelnevast tulenevalt võib väita, et Tallinna lennujaama reisijate arvu prognoos on kooskõlas Euroopa keskmisega ning sellest isegi optimistlikum. Eriti arvestades Ukraina, Venemaa ja Valgevene turu täielikku sulgumist.

14. Nagu ka ACI Europe on märkinud (samas.), siis pingeline geopoliitiline keskkond, kiiresti nõrgenevad majandustingimused ja endiselt ebastabiilne epidemioloogiline olukord on kaasa toonud märkimisväärse ebakindluse ja suurenenud riski lennuliikluse mahtude vähenemiseks terves Euroopas. Lühiajalises vaates (2022. aasta suvi) varjas neid riske nõudluse kiire kasv, mis oli tingitud COVID-19 piirangutest taastumisest, kuid mis on tänaseks ammendunud. Eestis 2022.a. sügisel kiirenenud inflatsiooni, halveneva majanduskonjunkturi, kõrgete energiahindade ja väheneva eratarbimise tingimustes ei näe AS Tallinna Lennujaam mingit alust muuta lennuliikluse prognoosi senisest positiivsemaks. Pigem võib hetkel kehtivat prognoosi pidada isegi optimistlikuks.

18. Lennujaama haldaja mõistliku ärikasumi ja lubatud müügitulu leiab AS Tallinna Lennujaam Määruses toodud valemite ja põhimõtete alusel. Reisijatasu ühikhind leitakse alljärgnevatest eeldustest lähtuvalt:

- reisijate koguarvust on (...) % saabu vaid ja (...) % lahku vaid reisijaid;
- tasu arvestus ja tasumine toimub (...) \* pealt;
- (...) % lahkuvatest reisijatest on tasu mittemaksvad reisijad nagu imikud, transiit- ja transfeer reisijad jne;
- 2023.aastal on hinnakirjajärgsete hindadega reisijaid (...) % reisijate kogu arvust ning liinitoetusprogrammi alusel lisandu vaid reisijaid on (...) % reisijate kogu arvust. Liinitoetusprogramm kehtib 2022. aasta lõpuni ning kehtib kõikidele kasutajatele samadel tingimustel (vt Lisa 3, leht „Lennunduse algandmed“);
- (...) \* Tulenevalt hinnangutest eeldab AS Tallinna Lennujaam, et liinitoetusprogrammi mitte rakendamisel väheneb 2023. aastal reisijate arv kokku (...) %. Seega, kui AS Tallinna Lennujaam rakendab 2023. aastal vaid hinnakirjajärgseid hindu, siis on reisijate arv (...) % madalam, kui siis kui rakendaks ka liinitoetusprogrammi. 2023. aastal on liinitoetusprogrammi rakendamisel reisijate arv kokku (...) \* milj. reisijat ning

liinitoetusprogrammiga (...) miljonit reisijat. AS Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvestamisel liinitoetusprogrammiga reisijate arvust, millest tehakse omakorda asjakohased mahaarvamised (saabuvad reisijad ning tasu mittemaksivad reisijad). Liinitoetusprogrammi rakendamise kasumlikkust tõestab ettevõtte kasutades market economy operator ehk MEO testi. MEO test lähtub liinide ja reisijate arvust, mis oleks hinnakirjajärgsete hindadega ning hindab liinitoetusprogrammi meetmete tulemuslikkust. Lubatud kõrgeima reisijatasu ühikuhinna arvutamisel on aluseks võetud samuti reisijate arv, kui ettevõtte rakendab vaid hinnakirjajärgset hinda. Sama loogikat on rakendatud maandumistasu arvutamisel (vt. Lisa 3, leht „Lubatud müügitulu“).

#### 4.3.3. Tallinna Lennujaama 23.11.2022 seisukoht

Tallinna Lennujaam toob seisukoha punktides 9–23 välja järgmist:

9. Lennuliikluse mahu arendamise eesmärgil rakendab AS Tallinna Lennujaam liinitoetusprogrammi ((pöörame tähelepanu asjaolule, et Ryanair DAC teostab enda äritegevust Tallinna lennujaamas vaid liinitoetusprogrammi raames) – Tallinna Lennujaam on 09.03.2023 kirjas välja toonud, et sulgudes olev informatsioon ei ole Ryanairi ees ärisaladuseks, kuid kuivõrd tegemist on kommertstingimustega lennujaama ja lennufirma vahel ning lepingutes on sätestatud konfidentsiaalsuskohustus, käsitleb Tallinna Lennujaam üldsuse ees ärisaladusena), mis sisaldab erinevaid allahindlusi kehtestatud tasumääradest kõigile vedajatele ühtsete kriteeriumite alusel. 2023.a. prognoosi alusel kvalifitseerub erinevatele allahindlusele (...) % kõikidest reisijatest.

10. Reisijatasu ühikuhinna arvutamisel (Määrus § 6 lg 3) lähtub AS Tallinna Lennujaam reisijate arvust, mis oleks asjakohane juhul, kui AS-is Tallinna Lennujaam kehtiksid vaid põhitasud ehk täistasud ning millele lisatakse (...) % liinitoetusprogrammi reisijaid. Kõnealust teemat oleme analüüsinud 10.11.2022 saadetud vastuskirja punktis 18.

11. Lisaks on Euroopa Komisjon Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ<sup>43</sup> (edaspidi **Direktiiv**) Aruandes selgitanud, et lennujaamatasude arvutamisel tuleb võtta arvesse lennujaamade tegevuse majanduslikku konteksti ning võimalust kehtestada tasumäärad konkurentsi tingimustest – näiteks võib olla asjakohane tagada, et lennuliikluse suurendamiseks lennujaamas lennuettevõtjatele antavaid soodustusi kohaldatakse nii, et see ei mõjuta kavast kasu mittedaavate lennuettevõtjate makstavaid tasusid.

12. Ryanair DAC on taotluse punktis VI 36 3) leidnud reisijate arvu, lähtudes prognoositud reisijatasu tuludest ning jagades selle tasumääraga (...) eurot reisija kohta. Kuna tulud reisijatasudest moodustuvad lisaks nimetatud tasumäärade maksvatele reisijatele ka liinitoetusprogrammi alusel teenindavate reisijate poolt makstavast madalamast tasumäärast, siis tegelik tulu reisija kohta on madalam kui (...) eurot. Seetõttu ei saa Ryanair DAC esitatud arvutuskäiku korrektseks lugeda. Samasugune põhimõtteline viga sisaldub Ryanair DAC taotluse punktis 36 4) ja punktis 38, kus ei arvestata liinitoetusprogrammi alusel teenindatavaid reisijaid.

13. Seejuures kehtib reisijatasu arvutuste tegemisel eeldus, et kõik reisijad pöörduvad tagasi oma reisi alguspunkti, st väljuvad reisijad ka saabuvad ehk tulevad tagasi või vastupidi ning seega kasutatakse saabuva ja lahkuva reisija proportsiooni (...) % / (...). See ei pruugi juhtuda samal aastal või samal ajahetkel (näiteks pikaajalised siinviibijad). Teatud juhtudel võivad reisijad saabumisel ja väljumisel kasutada erinevaid lennujaamasid (nt Tartu elanik läheb reisile Tallinna lennujaamast, kuid naaseb Riia lennujaama kaudu, või vastupidi) – sellise proportsiooni arvutamine ja prognoosimine ei ole mõistlikult võimalik ning selle mõju arvestades ka vajalik. Seetõttu lähtume arvutuste tegemisel üldisest eeldusest, mille järgi (...) %.

<sup>43</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/12/EÜ, 11. märts 2009, lennujaamatasude kohta, EL T L 70, 14.3.2009.

14. Lisaks kehtib reisijatasu arvutuste tegemisel AS-is Tallinna Lennujaam transiit- ja transfeerreisijatele 100% allahindlus, kuivõrd antud reisijad ei kasuta AS Tallinna Lennujaama rajatisi või kasutavad neid piiratud mahus ning nende proportsioon on marginaalne. Transfeerehk ümberistumisreisija saabub ühe lennuga ning väljub teisega, vahepeal terminalist lahkumata. Seega ei kasuta transfeerreisija suurt osa lennujaama rajatistest (avalikke juurdepääsuteid, terminali avatud ala, Schengeni lendude puhul ka julgestusala jms). Transfeerreisijatele reisijatasust allahindluste tegemine on Euroopas tavapärane praktika. Näiteks (...) \* lennujaamas on 2022. aastal kehtiv reisijatasu transfeerreisijatele (...) \* eurot ning teistele väljuvatele reisijatele (...) \* eurot. Viimase kuue aasta (2017 – 2022) transfeerreisijate osakaal Tallinna lennujaamas on olnud (...) %- (...) %- kõikidest reisijatest. Transiitreisija saabub ja väljub lennujaamas vahemaandumist tegeva lennuki pardal ning ei välju vahepeal lennukist. Seega ei kasuta transiitreisija lennujaama terminali ning seetõttu ei kohaldata neile ka reisijatasu.

15. Puudega ja piiratud liikumisvõimega reisija tasu puhul võetakse arvesse kõik lahkuvad reisijad, millest on maha arvestatud kokkuleppeline koefitsient 1,5% (Ryanair DAC taotluse lisa 4 – Tallinn AUC meeting 08.06.2022 slides (ENG), slaid 33 – billable ja departing passengeri arvude vahe) transiit, transfeer ja tasu mittemaksvate reisijate osas. Tasu on kulupõhine ja katab ära otsekulud.

#### Lennujaamatasude määramine ei põhine vastuolulistel andmetel

16. AS Tallinna Lennujaam on esitanud lennujaama kasutajatele 2023 ja 2024 aasta lennuliikluse prognoosi (vt Ryanair DAC taotluse lisa 3 AS Tallinna Lennujaama AUC koosolek 08.06.2022 “Lennujaamatasude konsultatsioon aastaks 2023”, slaid 34) ja lähtunud sellest oma tulude arvestamisel.

17. Kõik muud Ryanair DAC poolt esitatud väidetavad reisijate arvud on Ryanair DAC poolt lähtuvalt tuludest kaudselt tuletatud, arvestamata tuludes sisalduvate tasumäärade erinevusi (liinitoetusprogrammi mõjusid). Seega ei saa põhjendatuks pidada Ryanair DAC taotluse punktis 41 esitatud väidet, et lennujaamatasude määramine põhineb vastuolulistel andmetel.

18. AS Tallinna Lennujaam juhib tähelepanu ka asjaolule, et Ryanair DAC taotluse punktides 43-44 on lähtunud omavahel mittevõrreldavatest andmetest (regulaarreisijad vs kõik reisijad), mistõttu vastavaid väited ei saa arvestada. Lennujaama veebilehel ([www.tallinnairport.ee/ettevottest/statistika/](http://www.tallinnairport.ee/ettevottest/statistika/)) avaldatakse kõikide lennujaama läbivate reisijate arv, samas kui taotleja poolt viidatud slaid (vt Ryanair DAC taotluse lisa 3 - AUC koosolek 08.06.2022 “Lennujaamatasude konsultatsioon aastaks 2023”, slaid 10) sisaldab ainult regulaarlendude tulemusi, nagu on näha ka slaidi pealkirjas ning see ei kajasta tellimuslendude ega üldlennunduse tulemusi. Seetõttu taotleja väide punktis 43, et AS Tallinna Lennujaam on konsultatsiooni käigus jaganud vastuolulist ja potentsiaalselt eksitavat teavet, ei ole õigustatud. Samuti ei ole õigustatud taotleja väide punktis 44, milles oletatakse, et AS Tallinna Lennujaam üritab tahtlikult taastumise taset väiksemana näidata. Kui lähtuda samas esitluses slaidil 9 toodud andmetest, võib näha, et AS Tallinna Lennujaam plaanis 2022. aastal reisijate arvu taastumist 80% tasemele 2019.aasta reisijate arvust. 2022 I poolaasta seisuga oli tegelik taastumise määr 79%.

19. Sarnaselt Ryanair DAC taotluse punktis 36 1) märgitule, on AS Tallinna Lennujaam leidnud 2023. aasta tasuliste väljuvate reisijate arvuks 1 476 961. Vastavalt Ryanair DAC taotluse punktis 36 2) märgitule on piiratud liikumisvõimega isiku tasu arvutamisel AS Tallinna Lennujaam ekslikult (vt Ryanair DAC taotlus lisa 11 - Järelokaja 08.06.2022 toimunud kohtumisele (EST), slaid 13) lähtunud kõikidest väljuvatest reisijatest (1 499 453), mistõttu on tegelik erinevus vastavate reisijate arvus 22 492. Eeltoodust saab järeldada, et Ryanair DAC taotluse punktis 37 esitatud väide, et esineb 375 315 reisija suurune erinevus, on alusetu.

20. Piiratud liikumisvõimega isiku tasumäär 0,30 euro rakendamisel ainult tasulistele väljuvatele reisijatele on tegelik teenuse tulu 443 088 eurot ja kasum 6557 eurot, mis on 6748

euro võrra väiksem, kui lennujaama kasutajatele esitatud andmetes (Ryanair DAC taotluse lisa 11 Järelokaja slaidid 08.06.2022 kohtumisele (EST), slaid 13). Seega võib väita, et punktis 15 kirjeldatud eksitusel puudub sisuline mõju.

Kuivõrd lennundus on äärmiselt hooajalise iseloomuga tegevusvaldkond, siis tervikpildi saamiseks ei ole prognoosimisel korrektne keskenduda lühiajalistele (mõne kuulistele või kvartaalsetele) kasvudele, vaid on vajalik lähtuda aastast tervikuna. Tallinna lennujaamas on kõrghooaeg aprillist-oktoobrini ning madalhooaeg novembrist- märtsini.

21. Taotluse punktis 46 on Ryanair DAC viidanud ACI Europe prognoosi 2022.a. II-IV kvartalitele, jättes kõrvale asjaolu, et aasta kokkuvõttes on Euroopas sama prognoosi kohaselt reisijate arv keskmiselt 22% madalam (st moodustab 78%) 2019.aasta reisijate arvust ning positiivse stsenaariumi kohaselt 18% madalam (st moodustab 82% 2019. aasta reisijatest) (<https://www.aci-europe.org/economic-forecasts>). Seega on Tallinna lennujaama prognoos otseselt kooskõlas tööstusharu prognoosidega, jäädes keskmise ja optimistliku stsenaariumi vahelisse suurusjärku.

22. ACI Europe on samas prognoosis viidanud lennuliikluse tõenäolisele taastumisele aastal 2024 ning viidanud sellega seotud süvenevatele geopoliitilistele ja majanduslikele riskidele. Samuti tuleb märkida, et punktis 48 on taotleja viidanud artiklile, mis põhineb samale, eelkirjeldatud prognoosi versioonile. Seetõttu on meelevaldne ja vale väita, et AS Tallinna Lennujaam ei ole ACI Europe 2022.aasta prognoosi arvesse võtnud.

Taotluse läbivaatamise seisukohalt olulised majanduskeskkonna muutused.

23. AS Tallinna Lennujaam muutis hinnakirjajärgseid põhitasusid viimati 2010.aastal. Võrreldes selle ajaga on AS-i Tallinna Lennujaam kulubaas oluliselt kasvanud. Kauba, materjali ja teenuste kulud on tõusnud 125%, tööjõukulud 220% ning investeringutest tulenev amortisatsioonikulu 41% (Ryanair DAC lisa 4 – Tallinn AUC meeting 08.06.2022 slides (ENG), slaid 32). Kulude kasv tingis vajaduse suurendada müügitulu ühikhindade muutuse teel. AS Tallinna Lennujaam ei maksimeeri lennunduse kasumit, vaid soovib tagada jätkusuutliku toimimise. AS Tallinna Lennujaama tegelik müügitulu on viimase 4 aasta (2017-2022) jooksul jäänud alla lubatud müügitulu (Ryanair DAC taotluse lisa 4 – Tallinn AUC meeting 08.06.2022 slides (ENG), slaid 39). Ka korrigeeritud ühikhindadega on 2023.aastal tegelik müügitulu madalam lubatud müügitulust 11% (Ryanair DAC taotluse lisa 4 – Tallinn AUC meeting 08.06.2022 slides (ENG), slaid 39).

#### **4.3.4. Ryanairi 29.12.2022 seisukoht**

Ryanair toob seisukoha punktides 31–54 ja 95 välja:

31. Taotleja on taotluses läbivalt olnud seisukohal, et Lennujaama pakutud reisijate arvu prognoosi arvutamise meetodika ei ole läbipaistev. Ryanair jääb 01.11.2022 taotluses esitatu juurde ning leiab, et Lennujaama 23.11.2022 kirjas esitatud seisukoht kinnitab Taotleja välja toodud probleemi.

32. Määruse § 6 lg-s 3 välja toodud valemi kohaselt arvutatakse lennujaamatasu järgmiselt: lennujaamateenuse lubatud müügitulu jagatakse vastava lennujaamateenuse ühikute arvuga. Seega on selge, et mida väiksemana näitab lennujaam reisijate arvu arvestusperioodil, seda suurem saab olla küsitav lennujaamatasu. Seega on reisijate prognoos ehk vastava lennujaamateenuse (reisijateenus) ühikute arv (reisija) arvestusperioodil tasu arvestamise oluline komponent.

33. Reisijate prognoositav arv on määrava tähtsusega komponent, mille arvutuskäik peab olema läbipaistev selleks, et lennujaama tasu arvutuskäik oleks läbipaistev ja seega oleks tagatud nii Määruses kui ka LennS-is seatud läbipaistvuse nõue.

34. Lennujaam on konsultatsioonide kestel esitanud mitu prognoosi, aga endiselt jääb arusaamatuks, millal ühest või teisest prognoosist lähtutakse. Lennujaam ei ole lähtunud reisijate arvu prognoosi kujundamisel seejuures ühestki kehtivast õigusaktist ning reisijate arvutamise meetodika on äärmiselt segadusttekitav. Taotleja on seisukohal, et lennujaamatasude määramisel (ja sellega seonduvatel konsultatsioonidel) on oluline selgete kriteeriumite alusel kindlaks määratud, asjakohane ja reaalne reisijate prognoos, millele nii Lennujaam kui ka Lennujaama kasutajad saavad tugineda. Praegusel juhul see nii ei ole.

35. Reisijate arvu pessimistlik prognoos lennujaamatasude arvutamisel on seda vastuolulisem, et avalike pressiteadete kohaselt läheb Lennujaamal hästi ning Lennujaama prognoosid tuleviku osas on optimistlikud.

36. Novembrikuu pressiteate kohaselt prognoosib Lennujaam 2022. aastaks 2,7 miljonit reisijat.<sup>44</sup> See on umbes 130 000 reisijat rohkem kui konsultatsiooni ajal prognoositud 2,57 miljonit reisijat.<sup>45</sup> Lisaks nähtub Lennujaama statistikast, et Lennujaama kaudu on juba reisinud üle 2 574 862 reisija, st rohkem kui konsultatsiooni ajal prognoositud.

37. Teisisõnu, selle aasta reisijate arv on 5% kõrgem kui Lennujaama prognoos. Kuigi on arusaadav, et prognoosid ei ole oma olemuselt täiesti täpsed, tuleb 5%-list kõrvalekaldumist vaadata prognoosi koostamise seisuga. Prognoos tehti 2022. aasta kevadel, st siis, kui kogu suvine veomaht (aprillist 2022. a kuni oktoobri lõpuni 2022. a) oli juba müügis ja sõiduplaan oli kasutusel. Talvine veomaht (novembrist kuni detsembrini 2022. a) oli samuti enamiku lennuettevõtjate puhul juba müügis. Seetõttu ei prognoositud 2022. aastaks veomahtu, vaid ainult täituvust. Kõik lennuettevõtjad teatasid pidevalt tugevast nõudlusest alates kevadest 2022. a kuni käesoleva hetkeni. Eeltoodu tähendab, et Lennujaam prognoosis teadlikult 2022. aastaks tegelikkusest märksa väiksemat reisijate arvu, mis seab kahtluse alla ka 2023. aastaks prognoositud reisijate arvu.

38. Samuti on alusetu Lennujaama 10.11.2021 vastuskirja p-s 14 esitatud väide, et nõudluse kiire kasv on Eestis tänaseks 2022. aastal ammendunud. Taotleja märgib, et 2022. aasta oktoobri reisijateveo näitajad olid 90% pandeemia-eelsest tasemest.<sup>46</sup>

39. Väiksem reisijate arv novembris 2022. a on märk sellest, et algab IATA talihooaeg, mil lennuettevõtjad lendavad väiksema sagedusega. See on tavapärane ega ole seotud majandustingimustega. Oluline on lennukite täituvus. Lennujaama andmetel oli täituvus novembris 68%. See on üldjoontes kooskõlas aprillis täheldatud täituvusega (66,4%)<sup>47</sup>, kui inflatsioon Eestis oli 19,1%.<sup>48</sup> Lisaks kinnitab Taotleja, et Taotleja broneeritud piletite arv Tallinna lennujaamas on praegu (...) \* kui Taotleja liinivõrgustiku detsembrikuu keskmine.

40. Lennujaama väide, et Taotleja reisijate prognoosid on ebaõiged, sest need ei ole arvestanud soodustuste kavadega, ilmestab selgelt läbipaistvuse puudumist prognooside esitamisel. Lennujaam peab koostama reisijate arvu prognoosi, mida jagatakse lennujaama kasutajatega ja kasutatakse kulude arvutamiseks. Lennujaam ei saa jagada mitut üksteisele vastu käivat prognoosi, sest see ei ole läbipaistev ega usaldusväärne ning takistab tulemuste ja kulude reaalsel arvestamist. Reisijate arvu prognoosi suhtes ei saa Taotleja hinnangul kohaldada „soodustuste kavasid“ või muid maha-arvestusi, mida ei ole selgitatud ja mille arvutuskäiku ei ole võimalik kontrollida.

41. **Esiteks**, Lennujaam on oma vastuskirjades välja toonud, et on reisijate prognoosi osas arvesse võtnud soodustuskavasid (liinitoetusprogramm), saabuva ja lahkuva reisija

<sup>44</sup> Kättesaadav internetis: <https://www.tallinn-airport.ee/uudised/novembris-labis-tallinna-lennujaama-pea207-000-reisijat/>

<sup>45</sup> Slaid 6, AUC kohtumise slaidid 08.06.2022. Taotleja rõhutab, et kõik ülaltoodud arvud viitavad „reisijateveole“ ega tee vahet regulaar- ja tšarterliiklusel.

<sup>46</sup> Vt rohkem: <https://www.tallinn-airport.ee/en/news/nearly-282-000-passengers-passed-through-tallinnairport-in-october-the-highest-number-of-charter-passengers-ever/>.

<sup>47</sup> Tallinna lennujaama konsultatsioon, slaid 10.

<sup>48</sup> Euroopa Keskpank (aprill 2022): [Inflatsiooni mõõtmine - ühtlustatud tarbijahinnaindeks \(THHI\)](#).

proportsiooni, transiit- ja transferreisijate allahindlusi ning puudega ja piiratud liikumisvõimega reisija tasu puhul lahkuvaid reisijaid. Lennujaama esitatud vastustest ei ilmne, kuidas ja mis õiguslikul alusel selliseid maha-arvestusi on tehtud.

42.-43. (kokkuvõtvalt) Lennujaam püüab jätta muljet, nagu oleks Euroopa Komisjon kinnitanud, et soodustuskavasid võib igal juhul võtta arvesse lennujaamatasude määramisel. Taotleja hinnangul see nii ei ole. Lennujaamatasude varieerumine, nt soodustuskavade põhjal, ei ole miski, mis oleks igal juhul lubatav. Arvestada tuleb endiselt, et mistahes kriteeriumite kohaldamine peab olema asjakohane, objektiivne ja läbipaistev, nagu näeb ette Direktiivi artikkel 3.<sup>49</sup>

44. **Teiseks**, Lennujaama tegevus on vastuolus LennS § 59 lg-ga 10. LennS § 59 lg 10 sätestab kinnise loetelu, millistes olukordades on reisijad reisijatasust vabastatud. LennS § 50<sup>5</sup> lg 6 sätestab, et lennujaamatasudele kohaldatakse LennS § 59 lg-s 10 sätestatud. See tähendab, et antud juhul ei ole seadusega lubatud transfer- ja transiitreisijate reisijatasust vabastamine.

45. Lennujaam on oma vastuses leidnud, et transferreisijad ei kasuta suurt osa lennujaama rajatisi. Taotleja vaidleb esitatud väitele vastu. Transferreisijad kasutavad lennujaama reisiterminale ning terminalides leiduvaid kohti, nt registreerimislaudu, ooteplatvorme, tualette jms (koos vajaliku kütte, valgustuse, majahooldusteenuse ja juurdepääsuteedega), reisijate teavitamise teenust, tolliametnike/piirivalveametnike või politseiametnike teenust jms. Sõltuvalt transferlendude vahemikust võivad transferreisijad viibida lennujaamas oluliselt kauem kui teised reisijad, mistõttu ei ole objektiivselt võimalik väita, et transferreisijatest kulused lennujaamale ei teki. Seetõttu ei ole põhjendatud Lennujaama poolt transferreisijate täielik vabastamine reisijatasust.

46. Lennujaam on toonud 23.11.2022 vastuskirjas eksitava näite: „Näiteks (...) \* lennujaamas on 2022. aastal kehtiv reisijatasu transferreisijatele (...) \* eurot ning teistele väljuvatele reisijatele (...) \* eurot.“ Lennujaam viitab oma näites, et ühes teises lennujaamas on transferreisijatele tehtud teatud ulatuses allahindlus, mis arvestab sellega, et transferreisijad võivad lennujaama kasutada piiratud ulatuses. Käesoleval juhul ei ole Lennujaam pakkunud allahindlust, vaid pakkunud teenust tasuta, seega on Lennujaama poolt toodud näide eksitav ja vastuolus seadusega.

47. Tuleb rõhutada, et Lennujaama käsitluse korral toimub Määruse ja LennS-i nõuetega vastuolus olev ristsubsideerimine, kuivõrd transferreisijate tasu maksavad kinni teised regulaarlide korraldavad lennuettevõtted, kellele tasu rakendub.

48. Euroopa Komisjoni aruande „Lennujaamatasude direktiivi kohaldamise kohta“ p-s 3.3 on täiendavalt toodud: „Komisjon on tunnistanud, et reisijad, kes peavad läbima piirikontrolli, võivad tekitada suuremaid kuluseid kui teised reisijad, mis seega õigustab suuremaid reisijatasusid.“<sup>50</sup>

49. Seega on ebaõige Lennujaama väide, et transferreisid ei tekita Lennujaamale kuluseid.

50. Lennujaam on ise 23.11.2022 kirjas maininud, et esinevad erisused Schengeni ja mitte-Schengeni lendude vahel. Lennujaam ei ole esitanud mistahes tõendeid, et transferreisidega ja Schengeni piiriületusega seotud reisijate kulud oleks näiteks olematud (võrreldes regulaarreisijate kulud).

<sup>49</sup> Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja Nõukogule lennujaamatasude direktiivi kohaldamise kohta. COM/2014/0278 final, punkt 3.3. Kättesaadav internetis: <https://eur-lex.europa.eu/legal content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52014DC0278>.

<sup>50</sup> Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule lennujaamatasude direktiivi kohaldamise kohta. COM/2014/0278 final, punkt 3.3. Kättesaadav internetis: <https://eur-lex.europa.eu/legal content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52014DC0278>.

51. Isegi juhul, kui hüpoteetiliselt väita, et reisijatasu allahindlus mingis ulatuses on transfeer- ja transiitreisijate puhul õigustatud (mida Taotleja ei mööna), siis reisijatasust 100%-line vabastamine ei ole õiguslikult lubatud ning on vastuolus LennS § 59 lg-ga 10.

52. **Kolmandaks**, arusaamatuks jääb Lennujaama seisukoht, kuidas tuleb arvestada saabuva ja lahkuva reisija proportsiooni. Taotleja arvutused on näidanud, et erinevus „väljuvad reisijad“ ja „reisijate koguarv jagatuna 2ga“ vahel on ebaoluline. Lennujaam ei ole näidanud, milliste arvutusmeetodite ja andmete põhjal on jõutud teistsugusele järeldusele. Lennujaama prognoos on seetõttu vastuolus läbipaistvuse põhimõttega.

53. **Neljandaks**, kuivõrd Lennujaam on esitanud mitmeid erinevaid prognoose, siis on Taotlejale jäänud esitatust arusaam, et Lennujaam ei ole reisijate prognoosi arvestuses arvesse võtnud ka tšarterlendudest tulenevate reisijate arvu. Siinkohal tuleb märkida, et näiteks oktoobris 2022. aastal oli Tallinna lennujaamas kõigi aegade suurim arv tšarterreisijaid ühe kuu jooksul.<sup>51</sup> On pretseedenditu, et tšarterreisijad jäetakse reisijateveo prognoosidest välja (Taotlejale teadaolevalt ei tee seda ükski teine lennujaam) ning sellise prognoosi esitamist võiks lugeda Lennujaama tahtlikuks katseks näidata reisijatevedu tegelikkusest väiksemana.

54. Kokkuvõtlikult on Lennujaam reisijate prognoosi osas lennujaamatasude määramisel olnud eksitav ja mitte-läbipaistev, mille tulemusena on määratud õigusvastased lennujaamatasud. Reisijate arvu prognoosi arvutuskäiku ei ole Lennujaama esitatud andmete põhjal võimalik kontrollida ning reisijate arvu osas tehtud maha-arvestused ei ole objektiivselt ega läbipaistvalt põhjendatud.

95. Lennujaam on rikkunud reisijate arvu prognoosi läbipaistvuse põhimõtet järgmistes olukordades:

- i. Esitatud on mitmeid erinevaid prognoose ja meetodeid;
- ii. Reisijate prognoosi arvestamisel arvesse võetud nn maha-arvestusi on selgitatud alles järelevalvemenetluses ning neid ei ole avalikustatud.
- iii. Reisijate prognoosi arvestuse alusandmed on ebaselged ning selgusetuks jääb erinevate maha-arvestuste lubatus, arvutusmeetodid ning nende objektiivsus.

#### **4.3.5. Tallinna Lennujaama 31.01.2023 seisukoht**

Tallinna Lennujaam toob seisukoha punktides **10, 48 (d)** ja **55-71** välja järgmist:

10. Ryanair DAC püüab kunstlikult suuremana näidata lennureisijate arvu, jättes seejuures enda seadusest tuleneva kohustuse õigeaegselt täitmata. Lennujaam selgitab, et LennS § 50<sup>9</sup> lg 2 sätestab, et lennujaama kasutajad (Ryanair DAC) on kohustatud konsultatsiooni raames esitama lennujaama haldajale (Lennujaam) enda kohta teavet, sh liiklusprognoosid, õhusõidukite koosseisu ja kasutuse prognoosid vähemalt kuni järgmise korralise konsultatsioonini, tegevusplaanid lennujaamas vähemalt kuni järgmise korralise konsultatsioonini ning vajadused lennujaamas pakutavate teenuste järele. Seda teavet Ryanair DAC Lennujaamale esitanud ei ole (sh konsultatsiooni raames). Lennujaam on täitnud enda seadusest tulenevat kohustust ning teinud heauskselt koostööd lennujaama kasutajatega uute tasumäärade kehtestamisel, sealjuures esitanud kogu konsultatsiooni käigus LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 loetletud nõutava teabe. Seetõttu jääb arusaamatuks, miks ei ole näidanud samaväärset heauskset käitumist üles Ryanair DAC, vaid esitab enda vastuväited etapis, mil konsultatsioonid on juba lõppenud ning tasude määra muutmine toob endaga kaasa olulisi keerukusi ning komplikatsioone nii Lennujaamale kui ka teistele lennujaama kasutajatele.

48(d). Ryanair DAC väide, et Lennujaama poolt on esitatud mitmeid erinevaid prognoose ja meetodeid, on eksitav ja pahatahtlik. Lennujaam esitas konsultatsiooni käigus vaid ühe reisijate arvu prognoosi ning sellest prognoosist on ka läbivalt lähtutud. Esitatud reisijate arvu prognoos koosneb erinevatest komponentidest, sisaldades kõigi, s.o nii tasuliste (sh nii

<sup>51</sup> Vt rohkem: <https://www.tallinn-airport.ee/en/news/nearly-282-000-passengers-passed-through-tallinnairport-in-october-the-highest-number-of-charter-passengers-ever/>.



täishinna kui soodusprogrammiga tasustatud) kui tasuta reisijate arvu. Prognoos sisaldab ka regulaarseid tellimuslende. Lennujaam selgitab täiendavalt, et prognoose koostades ei osatud arvestada Ukraina sõjast tulenevate mõjutuste ja tagajärgedega lennundussektorile. Detailne prognoos, mis koostati enne Ukrainas puhkenud sõja mõjutuste mastaapsuse ilmumist, on toodud käesoleva seisukoha **lisas 8**. Lisaks väidab Ryanair DAC, et reisijate prognoosi arvestamisel arvesse võetud nn mahaarvestusi on selgitatud alles järelevõlumenetluses ning neid ei ole avalikustatud. Reisijate prognoosi arvestuse alusandmed on ebaselged ning selgusetuks jääb erinevate mahaarvestuste lubatus, arvutusmeetodid ning nende objektiivsus. Lennujaam ei nõustu Ryanair DAC väitega. Esiteks märgib Lennujaam, et ebaselguse korral oli lennujaama kasutajatel võimalus küsida täpsustavaid küsimusi. Teiseks märgib Lennujaam, et ükski teine konsultatsioonil osalenud lennujaama kasutaja ei ole andmete selgust kahtluse alla seadnud.

55. AS Tallinna Lennujaam nõustub Ryanair DAC esitatud väidetega 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 32 ja 33, et prognoositav reisijate arv on tasu arvestamisel oluline komponent ning selle arvutuskäik peab olema läbipaistev. AS Tallinna Lennujaam on konsultatsiooni käigus kasutatud prognoosi koostamise meetodikat oma 10.11.2022 (alapeatükk B) vastuskirjas Konkurentsiametile põhjalikult kirjeldanud. Prognoosi meetodikat ega asjakohasust ei ole vaidlustanud ükski teine lennujaama kasutaja, mistõttu palub AS Tallinna Lennujaam jätta arvestamata Ryanair DAC üldistava väite punktis 31, et prognoosi meetodika on kasutajatele segadusttekitav. Seejuures on kõigil lennujaama kasutajatele, sh Ryanair DAC-l, olnud võimalus konsultatsiooni käigus täpsustavaid küsimusi ja selgitusi küsida – sealhulgas ka reisijate arvu prognoosi meetodikaga seonduvalt.

56. 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 34 väidab Ryanair DAC, et Lennujaam on konsultatsioonide kestel esitanud mitu prognoosi ning jääb arusaamatuks, millal ühest või teisest prognoosist lähtutakse. Ryanair DAC väidab ka, et Lennujaam ei ole lähtunud reisijate arvu prognoosi kujundamisel kehtivatest õigusaktidest ning reisijate arvutamise meetodika on segadusttekitav. Taaskord on Ryanair DAC esitanud eksitavaid ja mittetõeseid väiteid. AS Tallinna Lennujaam esitas konsultatsiooni käigus vaid ühe reisijate arvu prognoosi ning sellest prognoosist on ka läbivalt lähtutud. Esitatud reisijate arvu prognoos koosneb erinevatest komponentidest, sisaldades kõigi, s.o. nii tasuliste (sh nii täishinna kui soodusprogrammiga tasustatud) kui tasuta reisijate arvu.

57. Ryanair DAC on 29.12.2022 täiendava seisukohta punktis 35 viidanud, et reisijate arvu pessimistlik prognoos lennujaamatasude arvutamisel on seda vastuolulisem, et avalike pressiteadete kohaselt läheb Lennujaamal hästi ning tema prognoosid tuleviku osas on optimistlikud. Lennujaam selgitab, et 2023. aastaks eelarvestatud prognoos erineb konsultatsioonil kasutatud prognoosist 2,6% võrra. Seetõttu ei saa väita, et konsultatsioonil esitatud prognoos oli oluliselt pessimistlikum praegusest situatsioonist. Seejuures märgib Lennujaam, et Ryanair DAC on juba Lennujaama käesoleva menetluse kestel teavitanud, et plaanib oluliselt vähendada Tallinna lennujaamast väljuvate lendude ja liinide mahtu juba käesoleva aasta alguses ning seda vaatamata asjaolule, et hetkel kehtivad jätkuvalt vanad lennujaamatasud. Eelnev tähendab, et 2023. aasta reisijate arv saab olema veelgi madalam, kui konsultatsiooni käigus esitatud prognoos. Seega võib väita, et Lennujaam on konsultatsioonide raames oma prognoosides olnud pigem optimistlikum.

58. Ryanair DAC on viidanud 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 36, et Lennujaama novembrikuu pressiteate kohaselt prognoosib Lennujaam 2022. aastaks 2,7 miljonit reisijat. Ryanair DAC lisab, et see on umbes 130 000 reisijat rohkem kui konsultatsiooni ajal prognoositud 2,57 miljonit reisijat. Lisaks viitab Ryanair DAC, et Lennujaama statistikast nähtub, et Lennujaama kaudu on juba reisinud üle 2 574 862 reisija, st rohkem kui konsultatsiooni ajal prognoositud. Lennujaam selgitab, et reisijate arv 2022. aastal oli esialgsetel andmetel 2 748 074 reisijat, mis ületas planeeritud reisijate arvu 6,7%. 2022. aasta reisijate prognoos koostati 2021. aasta sügisel, kui lennujaama kasutajad ei olnud veel teatavaks teinud 2022.a. suvise ja sellele järgneva lennundushooaja lennugraafikuid. Seega ei

olnud võimalik liicluse mahte täpselt hinnata. Samuti oli sel ajal Euroopas kasvamas koroonaviirusesse nakatumine ning sellest tulenenud üldine teadmatuse arengute osas, mis puudutas erinevatesse riikidesse reisimise võimalikke tingimusi ja piiranguid. Eelnevalt kirjeldatud olukorrast lähtuvalt on Ryanair DAC väide, nagu oleks 6,7% viga prognoosi ja kujunenud tegelikkuse vahel liialt suur; hinnanguline ja utreeritud, mistõttu palub Lennujaam seda mitte arvestada. Ryanair DAC väidab 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 37, et konsultatsioonil esitatud reisijate prognoos oli koostatud 2022. aasta kevadel, kui sama aasta (2022) veomahud olid juba teada. See väide ei vasta tõele. Lähtuvalt eelarve planeerimise protsessist koostatakse jooksva kalendriaasta kohta prognoos sellele eelneval sügisel, järelikult koostati 2022-2024 aastate reisijate prognoos 2021.a. sügisel. Arvestades prognoosi koostamise seisuga turul valitsenud ebakindlust, mis oli 2021.aasta lõpus tingitud epidemioloogilisest olukorrast ning sellele järgnevalt 2022. aasta kevadel alanud sõjast Ukrainas, siis on Ryanair DAC väide selle kohta, nagu Lennujaam oleks teadlikult prognoosi moonutanud, eksitav ja alusetu.

59. Samuti ei ole asjakohane Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 38 esitatud väide, nagu oleks nõudluse kiire kasv Eestis tänaseks ammendunud. Lennujaam leiab jätkuvalt, et COVID-19 piirangutest taastumisega seotud kiire kasv on ammendunud, mis tähendab, et reisijate arvu kasv 2022. aastal võrreldes 2021. aasta vastavate kuudega on pidurdunud ning nõudlus on liicluse hooajalisust arvesse võttes püsinud alates 2022. aasta maikuust stabiilselt uuel, ca (...) \*% tasemel võrreldes 2019. aastaga. Seda kinnitavad andmed on lisatud käesoleva seisukoha **lisasse 9 (Lisa 9)**. Edasist taastumist pidurdab lisaks üldisele majandusolukorrale ka Ukraina, Venemaa ja Valgevene sihtkohtade kadumine lennuvõrgustikust, mille nõudluse maht oli pandeemia eelselt ca (...) \* reisijat aastas **(Lisa 9)**.

60. Ryanair DAC väidab 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 39, et novembri reisijate arvu vähenemine on tavapärane hooajaline muutus. Lennujaam on nõus seisukohaga, et lennuliicluses on tavapärane reisijate arvu hooajaline muster. Hooajalisuse välistamiseks aegreas hinnatakse reisijate arvu vastu varasemate aastate samade kuudega (nt novembrit novembriga). Võrreldes 2022. aasta reisijate arvu viimase pandeemia-eelse täisaasta 2019 samade kuudega on näha, et novembris langes reisijate arv (...) \*% tasemele võrdlusbaasist, mis on madalam võrreldes varasemate kuudega **(Lisa 9)**.

61. Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punkti 40 osas märgib Lennujaam, et on esitanud lennujaama kasutajatele vaid ühe reisijate arvu prognoosi, millel põhineb ka tulude prognoos. Lennujaam selgitab veelkord, et kuivõrd reisijate arvu prognoos sisaldab kõiki, erinevate tasumääradega reisijaid, siis Lennujaama prognoositavad tulud sisaldavad sellele vastavalt samuti kõikide reisijatega seotud tulusid vastavalt nende reisijate proportsioonile. Seetõttu ei saa lugeda korrektseks Ryanairi DAC loogikat ja sellel põhinevat väidet, nagu oleks Lennujaam esitanud mitu vastuolulist prognoosi.

62. Ryanair DAC on 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 41 tõstatanud küsimuse sellest, kuidas ja mis õiguslikul alusel tehakse reisijate arvu prognoosist maha-arvestusi. Lennujaam selgitab, et Tallinna lennujaamas on põhitasud ja soodustuskavad ehk liinitoetusprogramm. Reisijaprognos võtab arvesse nii põhitasu maksvad reisijad kui soodustuskava alusel lendavad reisijad. Tasude konsultatsioonil ei avalikustata reisijate arvu tasuliikide kaupa, kuivõrd see on Lennujaama ärisaladus. Tasude konsulteerimisel konsulteeritakse põhitasusid. Lennujaam selgitab, et võtab tuluprognosist koostamisel arvesse kõik lahkuvad reisijaid vastava tasuliigiga, kuid Lennujaam ei tee maha-arvestusi reisijate liicluse (reisijate arvu) prognoosis.

63. Reisijatasu kehtestamisel ehk nn. reisija põhitasu leidmisel võetakse arvesse põhitasu maksvate reisijate prognoos ja (...) \*% soodustuskava programmiga reisijatest. Soodustuskava on eraldi meede ja selle kehtestamiseks tehakse erainvestoritest. Juhul kui soodustuskava ei ole, siis ei ole ka selle programmi alusel toimivaid lennuliine ja lennufirmasid, kes neid lennuliine opereeriksid. (...) \* AS Tallinna Lennujaama lähenemist tõestab ka tänane Ryanair DAC käitumine. Ryanair DAC kasutas kuni 2022. aasta lõpuni Tallinnast opereerimiseks soodustuskava meedet. Seoses põhitasude vaidlusega, ei ole võimalik AS-il Tallinna

Lennujaama kehtestada 2023. aasta soodustuskava ning Ryanair DAC opereerib põhitasude alusel. Täna on Ryanair DAC teatanud, et ta sulgeb osad liinid algusega Tallinnast (Tallinna Lennujaam on 09.03.2023 kirjast välja toonud, et antud informatsioon ei ole Ryanairi ees ärisaladuseks, kuid kuivõrd tegemist on kommertstingimustega lennujaama ja lennufirma vahel ning lepingutes on sätestatud konfidentsiaalsuskohustus, käsitleb Tallinna Lennujaam üldsuse ees ärisaladusena).

64. Ryanair DAC on 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 42-43 heitnud ette, et Lennujaam püüaks justkui jätta muljet, et Euroopa Komisjon on kinnitanud, et soodustuskavasid võib igal juhul võtta arvesse lennujaamatasude määramisel ning leidis, et tegelikkuses see nii ei ole ning leidis, et lennujaamatasude varieerumine, nt sooduskavade põhjal, ei pruugi olla igal juhul lubatud. Lennujaam leiab, et Ryanair DAC esitatud järeldused ei ole antud küsimuses korrektsed.

65. Siseriiklik seadusandja on andnud lennujaama haldajale õigusliku aluse rakendada erinevaid allahindluseid ning allahindlusprogramme. Nimelt, LennS § 59 lg-st 3 nähtub, et lennujaamatasude määrad kehtestab teenuse osutaja. Säte täpsustab, et tasude määramisel ja allahindluste tegemisel peab lähtuma Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni tasude määramise põhimõtetest, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 550/2004 ja komisjoni rakendusmäärusest (EL) nr 391/2013, milles sätestatakse ühine aeronavigatsioonitasude süsteem (ELT L 128, 09.05.2013, lk 31–58), arvestades, et tasude suurus ja allahindluse tingimused peavad olema selgelt kindlaks määratud ja kehtima kõigile kehtestatud tingimustele vastavatele teenuse kasutajatele ning olema avalikustatud. Lennujaama tegevus on kooskõlas LennS § 59 lg-s 3 sätestatud nõuetega - allahindluse tingimused on selgelt kindlaks määratud ja kehtivad kõigile kehtestatud tingimustele vastavatele teenuse kasutajatele ning on vastavalt avalikustatud. Transiit- ja transfeerreisijate reisijatasu tase on samasugune, kui teistel reisijatel. Lennujaam on sellest tasust kehtestanud 100% allahindluse Lennujaama Kasutustingimustes (p 8.4.2). Transiit- ja transfeerreisijate allahindluse kehtestamise eesmärk on seotud liiniarenduse eesmärgiga meelitada lennufirmasid müüma pileteid vahepeatumisega läbi Tallinna lennujaama ning sellega tekitada täiendavat reisijasegmenti. Tallinna geograafilisest asukohast tulenevalt ja tänase ida-lääne suuna reisimise praktilisel puudumisel on transfeer- ja transiitreisijate arv Tallinna lennujaamas ca (...) \*% reisijate koguarvust. Seetõttu on võimalik mõju kehtestatud allahindlusel üldistele kuludele minimaalne. Transfeerreisijatele rakendatav allahindlus on sarnane teistele allahindlustele, mille eesmärgiks on lennujaamas reisijate arvu kasvatada. Lennujaama hinnangul ei ole sellise allahindluse puhul tegemist Määruse ja LennS nõuetega vastuolus.

66. AS-ile Tallinna Lennujaam on mõistmatud Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 48-49 esitatud väited. On ilmne, et Ryanair DAC püüab taaskord Konkurentsiametit eksitada. Ryanair DAC poolt viidatud Euroopa Komisjoni Aruande punkt ütleb expressis verbis, et „võivad tekitada suuremaid kulusid kui teised reisijad“, kuid kindlasti mitte ei ütle viidatud Aruanne, et see on just nii Lennujaama lennujaamades. Samuti on mõistmatu Ryanair DAC järeldus antud argumendile, mis on täies ulatuses tõendamata.

67. Seda, millises ulatuses võib lennujaama haldaja selliseid allahindluseid teha, ei ole seadusandja piiranud. Lennujaam märgib, et näiteks (...) \* lennujaamades kehtib transfeerreisijatele tavapärasest reisijatasust soodsam hind ning (...) \* lennujaamades on otsetransiitreisijad reisijatasust täies ulatuses vabastatud. Allahindluse näol ei ole tegemist millegi erakordsega. Lennujaam palub eelnevast johtuvalt jätta tähelepanuta Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 44-51 esitatud eksitavad väited selle kohta, et transfeer- ning transiitreisijate reisijatasust vabastamine ei ole seadusega lubatud – allahindluste tegemiseks esineb seaduses vastav õiguslik alus (LennS § 59 lg 3). Seda, millistel kaalutlustel vastavaid allahindluseid rakendatakse, on Lennujaam põhjalikumalt käsitletud nt 23.11.2022 täiendava seisukoha punktis 14.

68. Mitte ükski õigusakt ei keela vastavate allahindluste ja soodusprogrammide rakendamist ning samuti ei ole Ryanair DAC vastavale alusele viidanud. Sellisele keelule ei viidata ka Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 42 kopeeritud Aruande seisukohas, mis Lennujaama hinnangul toetab pigem isegi vastupidist lähenemist. Veelgi enam, Aruande punktis 3.3. selgitatakse, et kuigi lennujaama kasutajate võrdne kohtlemine lennujaamatasude kohaldamisel on äärmiselt tähtis, ei välista see tasude varieerimist, kuivõrd seda tehakse kooskõlas direktiivi artiklis 3 sätestatud nõuetega, st varieerimine toimub avalikes ja üldistes huvides, sealhulgas keskkonna huvides, ning sellega seoses kasutatavad kriteeriumid on asjakohased, objektiivsed ja läbipaistvad.

69. AS Tallinna Lennujaam selgitab Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 52 väljendatud selgusetuse täpsustamiseks veelkord, millest lähtutakse saabuva ja reisija proportsiooni arvutamisel (50% ja 50%). Reisijatasu arvutuste tegemisel kehtib eeldus, et kõik reisijad pöörduvad tagasi oma reisi alguspunkti, st väljuvad reisijad ka saabuvad ehk tulevad tagasi või vastupidi ning seega kasutatakse saabuva ja lahkuva reisija proportsiooni 50%/50%. Naasmine ei pruugi aset leida samal aastal või samal ajahetkel (näiteks pikaajalised siinviibijad). Teatud juhtudel võivad reisijad saabumisel ja väljumisel kasutada erinevaid lennujaamasid (nt Tartu elanik läheb reisile Tallinna lennujaamast, kuid naaseb Riia lennujaama kaudu, või vastupidi) – sellise proportsiooni arvutamine ja prognoosimine (nt kümnendik komakohaga) ei ole mõistlikult võimalik ning selle mõju arvestades ka vajalik. Seetõttu lähtume arvutuste tegemisel üldisest eeldusest, mille järgi saabuvate ja väljuvate reisijate arv on võrdne. Reisijatasu arvutatakse ühe reisija kohta, mitte külastuste arvu kohta. Seejuures märgib Lennujaam, et esitatud protsendi muut aastate lõikes on marginaalne (2019 kuni 2021 on nimetatud osakaalud olnud vastavalt (...)%, (...)%, ja (...)%).

70. AS Tallinna Lennujaam juhib Konkurentsiameti tähelepanu Ryanair DAC korduvatele pahatahtlikele eksitavatele väidetele ja arvandmetele, püüdes näidata reisijate arvu suuremana, kui tegelikkus, et saavutada madalam reisijatasu. Niisamuti ei vasta tõele Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 53 esitatud väide, justkui jätaks Lennujaam reisijaveo prognoosidest välja tšarterreisijad. 08.06.2022 toimunud Lennujaamatasude konsultatsiooni kohtumisel näidatud esitlusel on slaidil 34 „Tallinna lennujaama reisijate prognoos“ (“Tallinn Airport’s aviation forecast”) märgitud “Total number of passengers”. Esitatud materjalides on toodud reisijate koguarv ja ei ole kusagil mainitud, et tegemist on ainult regulaarlendudel veetavate reisijate arvuga.

71. Samuti pöörab Lennujaam tähelepanu asjaolule, et Ryanair DAC on küll enda 29.12.2022 täiendavas seisukohas esitanud väiteid, et tema hinnangul on tegelik reisijate arv suurem, kuid ei ole seda väidet kuidagi tõendanud.

#### 4.3.6. Konkurentsiameti seisukoht reisijate prognoosi osas

Tallinna Lennujaama 10.11.2022 vastusest Konkurentsiameti 01.11.2022 teabetaotlusele selgub (Lisa 1, leht „Lennunduse algandmed“), et 2023. aastal Tallinna lennujaama läbivate reisijate arvuks prognoositakse 2 998 906 inimest (lennujaama saabuvad ja lennujaamast lahkuvad reisijad). Toodud reisijatest 1 898 956 inimest lendab prognoosi kohaselt lennufirmadega, mis ei täida lennujaama haldaja seatud tingimusi reisijatasu täistasumäärast<sup>52</sup> allahindluse saamiseks. Eelmärgitud reisijate arvust (1 898 956 inimest) maksavad täistasumääraga reisijatasu 935 236 inimest ehk ca 49% 1 898 956 reisijast. Toodud prognoosi koostamisel on Tallinna Lennujaam lähtunud järgmistest põhimõtetest:

- 1) reisijatasu makstakse ainult Tallinna lennujaamast lahkuvate reisijate pealt;
- 2) reisijatasust on vabastatud alla kahe aastased lapsed, *transfeer* ja transiit reisijad jm LennS § 59 lõikes 10 sätestatud isikud.

Konkurentsiamet koostas seisukohta võtmiseks Tallinna Lennujaama prognoositud reisijate arvu põhjendatuse osas seisukoha võtmiseks alljärgneva tabeli 2.

<sup>52</sup> Reisijatasu täistasumäär on Tallinna Lennujaama kehtestatud lennujaamatasu ilma allahindluseta.

**Tabel nr 2.** Täistasmääraga reisijatasu kujunemine Tallinna Lennujaama prognoositud reisijate arvu korral ning olukorras, kui reisijate arvu prognoos oleks ca 9% suurem ehk aluseks oleks Tallinna Lennujaama läbiaegade parima aasta (2019. aasta) reisijate tegelik arv

Rea nr		Lennukite maandumis-teenuse osutamine	Reisijate käitlemis-teenuse osutamine	Lennukite parkimis-teenuse osutamine	Lennundus-tegevus kokku	Muu äritegevus (mitte-lennundus-tegevus)	Kõik tegevusalad kokku
		1	2	3	4	5	6
1	Teenusega seotud otsekulud eurodes, Metoodika § 3 lõige 2	8 247 215	9 078 976	114 044	<b>17 440 235</b>	5 786 582	<b>23 226 817</b>
2	Teenusega seotud otsekulude osakaal, Metoodika § 3 lõige 8 (veerg 1 / veerg 6, veerg 2 / veerg 6, veerg 3 / veerg 6 jne)	35,51%	39,09%	0,49%	<b>75,09%</b>	24,91%	<b>100,00%</b>
3	Lennujaama haldaja üldkulud eurodes, Metoodika § 3 lõige 9	6 511 658					
4	Teenuse proportsionaalne osa üldkuludest eurodes, Metoodika § 3 lõige 9 (rida 2 x rida 3)	2 312 114	2 545 299	31 972	<b>4 889 385</b>	1 622 273	<b>6 511 658</b>
5	Teenusega otseselt seotud kapitalikulu eurodes, Metoodika § 4	2 941 397	2 190 753	26 536	<b>5 158 685</b>	2 826 630	<b>7 985 315</b>
6	<b>Teenusega seotud kulud kokku eurodes (rida 1 + rida 4 + rida 5)</b>	<b>13 500 725</b>	<b>13 815 028</b>	<b>172 551</b>	<b>27 488 305</b>	<b>10 235 485</b>	<b>37 723 790</b>
7	Teenuse osutamiseks otseselt kasutatava põhivara soetusmaksumus eurodes lennujaamatasu määramisele eelneva majandusaasta lõpu seisuga ehk 2021. aasta lõpu seisuga, millest on maha arvatud allahindlused ja tagastamatu abi (s.h sihtfinantseerimise teel) raames soetatud põhivara soetusmaksumus, Metoodika § 3 lõike 5 punkti 1 ja § 5 lõike 7 koosmõju	63 094 286	44 779 515	872 746	<b>108 746 547</b>	62 639 307	<b>171 385 854</b>
8	Lennujaama haldaja üldhalduse põhivara ehk peakontori soetusmaksumus eurodes lennujaamatasu määramisele eelneva majandusaasta lõpu seisuga ehk 2021. aasta lõpu seisuga, millest on maha arvatud allahindlused ja tagastamatu abi (s.h sihtfinantseerimise teel) raames soetatud põhivara soetusmaksumus, Metoodika § 3 lõike 5 punkti 1 ja § 5 lõike 7 koosmõju	5 971 384					
9	Teenuse proportsionaalne osa üldhalduse põhivara ehk peakontori soetusmaksumusest eurodes, Metoodika § 3 lõige 9 (rida 2 x rida 8)	2 120 277	2 334 115	29 319	<b>4 483 711</b>	1 487 673	<b>5 971 384</b>
10	Lennujaamateenuse osutamiseks käibekapital eurodes, mille arvestuse aluseks võetakse 5% arvestusperioodi vastava lennujaamateenuse müügitulust, Metoodika § 5 lõige 5 (rida 13 x 5%)	830 904	803 837	10 782	<b>1 645 522</b>	x	<b>x</b>
11	Lennujaamateenuse ärikasumi norm, mis võrdub Metoodika alusel arvatud WACC-iga, Metoodika § 5 lõiked 1 kuni 4 (detailne arvutus on toodud käesoleva otsuse lisa 1 (16.03.2023 otsuse eelnõu) lisa 11).	4,72%	4,72%	4,72%	<b>4,72%</b>	x	<b>x</b>
12	<b>Lennujaamateenuse mõistlik ärikasum eurodes, Metoodika § 5</b>	<b>3 117 346</b>	<b>2 261 704</b>	<b>43 086</b>	<b>5 422 137</b>	x	<b>x</b>

Rea nr		Lennukite maandumis-teenuse osutamine	Reisijate käitlemis-teenuse osutamine	Lennukite parkimis-teenuse osutamine	Lennundus-tegevus kokku	Muu äritegevus (mitte-lennundus-tegevus)	Kõik tegevusalad kokku
		1	2	3	4	5	6
	<b>lõige 7 [(rida 7 + rida 9 + rida 10) x rida 11]</b>						
13	<b>Lennujaamateenuse lubatud müügitulu eurodes, Metoodika § 6 lõige 1 (rida 6 + rida 12)</b>	16 618 072	16 076 733	215 638	32 910 442	x	x
14	Tallinna Lennujaama poolt LennS § 50 <sup>5</sup> lõike 5 alusel üldistest huvidest lähtudes diferentseeritud lennujaamatasudega ning Eesti riigilt sihtfinantseeringuna saadav prognoositud tulu eurodes	8 346 662	18 759 219	770 029	27 875 909	x	x
14a	<i>s.h Eesti riigi sihtfinantseering julgestuskulude katmiseks eurodes (prognoos)</i>	x	6 408 245	x	x	x	x
14b	<i>s.h lennujaama kasutajatelt reisijatasust saadav tulu eurodes (prognoos)</i>	x	12 350 974	x	x	x	x
15	Reisijate käitlemisteenuse lubatud müügitulu eurodes, Metoodika § 6 lõige 2 (rida 14 veerg 2 / rida 14 veerg 4 x rida 13 veerg 4 - rida 14a veerg 2)	x	15 738 985	x	x	x	x
<b>Täistasumääraga reisijatasu kujunemine Tallinna Lennujaama poolt 2023. aastaks prognoositud reisijate arvu korral</b>							
16	2023. aastaks prognoositud reisijate koguarv (saabuvad ja väljuvad reisijad)	x	2 998 906	x	x	x	x
16a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos</i>	x	1 476 961	x	x	x	x
17	Reisijatasu keskmine määr, eurot/reisija, Metoodika § 6 lõige 3 (rida 15 / rida 16a)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
17a	<i>s.h Tallinna Lennujaama poolt LennS § 59 lõike 3 kohase allahindlusega arvestatud reisijatasu keskmine määr, eurot/reisija</i>	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
18	Allahindlusega reisijatasuga 2023. aastal lendavate reisijate arvu prognoos (saabuvad ja väljuvad reisijad)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
18a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos</i>	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
19	Allahindlusega reisijatasuga 2023. aastal kogutav prognoositud tulu eurodes (rida 17a x rida 18a)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
20	Täistasumääraga reisijatasust 2023. aastal saadav prognoositud tulu eurodes (rida 15 - rida 19)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
21	Reisijatasu täistasumääruga 2023. aastal lendavate reisijate arvu prognoos (saabuvad ja väljuvad reisijad)	x	1 898 956	x	x	x	x
21a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos</i>	x	935 236	x	x	x	x
22	<b>Reisijatasu täistasumäär, eurot/reisija, Metoodika § 6 lõige 3 (rida 20 / rida 21a)</b>	x	13,76	x	x	x	x

Rea nr		Lennukite maandumis-teenuse osutamine	Reisijate käitlemis-teenuse osutamine	Lennukite parkimis-teenuse osutamine	Lennundus-tegevus kokku	Muu äritegevus (mitte-lennundus-tegevus)	Kõik tegevusalad kokku
		1	2	3	4	5	6
<b>Täistasumääraga reisijatasu kujunemine Tallinna Lennujaama läbiaegade parima aasta (2019. aasta) reisijate tegeliku arvu korral</b>							
23	2019. aastal Tallinna lennujaama tegelikult läbinud reisijate arv (saabunud ja väljunud reisijad)	x	3 267 910	x	x	x	x
23a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos aastatel 2019 kuni 2021 väljunud reisijate keskmise osakaalu 50,53% alusel reisijate koguarvust (rida 23 x 50,53%)</i>	x	1 651 275	x	x	x	x
24	Reisijatasu keskmine määr, eurot/reisija, Metoodika § 6 lõige 3 (rida 15 / rida 23a)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
24a	<i>s.h Tallinna Lennujaama poolt LennS § 59 lõike 3 kohase allahindlusega arvestatud reisijatasu keskmine määr, eurot/reisija (rida 17a / rida 17 x rida 24)</i>	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
25	Allahindlusega reisijatasuga 2023. aastal lendavate reisijate arvu prognoos (saabuvad ja väljuvad reisijad) (rida 18 / rida 16 x rida 23)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
25a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos aastatel 2019 kuni 2021 väljunud reisijate keskmise osakaalu 50,53% alusel reisijate koguarvust (rida 25 x 50,53%)</i>	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
26	Allahindlusega reisijatasuga 2023. aastal kogutav prognoositud tulu eurodes (rida 24a x rida 25a)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
27	Täistasumääraga reisijatasust 2023. aastal saadav prognoositud tulu eurodes (rida 15 - rida 26)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
28	Reisijatasu täistasumääruga 2023. aastal lendavate reisijate arvu prognoos (saabuvad ja väljuvad reisijad) (rida 23 - rida 25)	x	2 069 294	x	x	x	x
28a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos aastatel 2019 kuni 2021 väljunud reisijate keskmise osakaalu 50,53% alusel reisijate koguarvust (rida 28 x 50,53%)</i>	x	1 045 614	x	x	x	x
29	<b>Reisijatasu täistasumäär, eurot/reisija, Metoodika § 6 lõige 3 (rida 27 / rida 28a)</b>	x	<b>12,31</b>	x	x	x	x

Tabelist 2 selgub, et kui Tallinna Lennujaam arvestaks reisijate käitlemisteenuse lubatud müügitulusse mõistliku ärikasumi maksimaalses lubatud määras, siis kujuneks reisijatasu täistasumääraks 13,76 eurot/reisija, mis on ettevõtja rakendada soovitavast tasust (10,80 eurot/reisija) ca 27%<sup>53</sup> suurem. Samuti selgub, et kui reisijate arvu prognoosimisel lähtuda eeldusest, et 2023. aastal läbib Tallinna lennujaama sama palju inimesi nagu 2019. aastal ehk ca 9%<sup>54</sup> rohkem Tallinna Lennujaama poolt reisijatasu arvutamisel aluseks võetud reisijate prognoositud arvust (2 998 906 reisijat), mis ühtlasi on Tallinna Lennujaama läbiaegade parim tulemus, ka siis kujuneb reisijatasu täistasumäär lennujaama haldaja poolt rakendada soovitavast reisijatasust (10,80 eurot väljuva reisija kohta) suurem ehk 12,31 eurot väljuva reisija kohta. Seejuures ei ole eelmainitud reisijatasu (12,31 eurot väljuva reisija kohta) arvutamisel aluseks võetud reisijate prognoositud arvust (1 045 614 inimest, vt ülaltoodud tabel rida 28a) elimineeritud ühtegi reisijat, isegi alla kahe aasta vanuseid lapsi, kes tegelikult on reisijatasust vabastatud (kui nad reisivad ilma eraldi piletitä). **Tulenevalt eeltoodust on Konkurentsiamet seisukohal, et Tallinna Lennujaama poolt reisijatasu arvutamisel aluseks võetud reisijate prognoositud arvu (2 998 906 reisijat, s.h reisijatasu täistasumääraga lendavad reisijad 1 898 956 inimest, kellest 935 236 inimest maksaksid täistasumääraga reisijatasu) võib aktsepteerida, kuna ka reisijate ca 12%<sup>55</sup> suurema arvu korral (935 236 inimese asemel 1 045 614 inimest) ei kujune täistasumääraga reisijatasu lennujaama haldaja rakendada soovitavast reisijatasust (10,80 eurot väljuva reisija kohta) väiksemaks.**

Seega kokkuvõtvalt puuduvad alused, mis võimaldaksid järeldada või võtta seisukohta, et Tallinna Lennujaama reisijateveo prognoos, mis on võetud lennujaamatasude kehtestamise aluseks, oleks vale ning Tallinna Lennujaam peaks korrigeerima 2023. aasta reisijate arvu prognoosi ülespoole, nagu nõuab seda Ryanair 01.11.2022 taotluse punktis 1.7.

**Lähtudes eeltoodust, ei ole Ryanairi kaebus reisijate arvu prognoosi puudutavas osas põhjendatud.**

#### 4.4 Uue konsultatsiooni läbiviimine

##### 4.4.1. Ryanairi 29.12.2022 seisukoht

Ryanair toob 29.12.2022 seisukoha punktides **90** ja **96-97** välja:

90. *Direktiivi 2009/12/EÜ artikkel 7 sätestab, et liikmesriigid tagavad, et lennujaama juhtorgan annab igale lennujaama kasutajale või lennujaama kasutajate esindajatele või ühendustele iga artikli 6 lõikes 1 osutatud konsultatsiooni ajal teavet komponentide kohta, mille alusel kõnealuse lennujaama juhtorgan määrab igas lennujaamas kehtestatud kõigi tasude süsteemi või määra.*

96. *Direktiivi 2009/12/EÜ artiklist 6 tuleneb konsulteerimise kohustus. Eesti õigusesse on direktiivist tulenev nõue vastu võetud LennS § 50<sup>6</sup> lg-s 2. Konsulteerimise eesmärk on jagada teavet vastavalt läbipaistvuse põhimõtetele lennujaamatasu komponentide osas. Lennujaama kasutajatele peab olema selge, kuidas üks või teine komponent kujuneb, et konsulteerimise eesmärki täita. Kui sellist teavet ei jagata või Lennujaam vajalikke selgitusi lennujaama kasutajatele ei jaga, siis rikub Lennujaam ka LennS § 50<sup>6</sup> lg-s 2 sätestatud konsulteerimise kohustust.*

97. *Eeltoodust tulenevalt palub Taotleja Konkurentsiametil keelata Lennujaamal lennujaamatasude muutmine kuni uute ja õiguspäraste konsultatsioonide läbiviimiseni, kus oleks järgitud nii Euroopa Liidu kui Eesti õigusest tulenevat läbipaistvuse põhimõtet.*

<sup>53</sup> 13,76 eurot/reisija / 10,80 eurot/reisija – 1 x 100% = ca 27%

<sup>54</sup> 3 267 910 reisijat / 2 998 906 reisijat – 1 x 100% = ca 9%.

<sup>55</sup> 1 045 614 reisijat / 935 236 reisijat – 1 x 100% = ca 12%.



#### 4.4.2. Tallinna Lennujaama 10.11.2022 seisukoht

Tallinna Lennujaam toob seisukoha punktides 4–6 välja, et:

4. Lennundusseaduse § 50<sup>6</sup> lg 1 ls II märgib, et lennujaama haldaja esitab lennujaama kasutajatele uute tasumäärade ettepaneku hiljemalt neli kuud enne uute tasumäärade kavandatavat jõustumist. AS Tallinna Lennujaam esitas lennujaama kasutajatele uute tasumäärade ettepaneku 27.05.2022 (s.o. enam kui 7 kuud enne kavandatavat jõustumist) (**Lisa 1**). Seega on AS Tallinna Lennujaam enda seadusest tulenevat kohustust korrektselt ja õigeaegselt täitnud. Eelviidatud paragrahvi lg 2 ls I seab lennujaama haldajale kohustuseks konsulteerida uute tasumäärade asjus lennujaama kasutajatega ja võtta võimaluse korral lennujaama kasutajate seisukohti tasumäärade kehtestamisel arvesse. AS Tallinna Lennujaam saatis vastavasisulise e-kirja lennujaama kasutajatele 17.06.2022 (**Lisa 2**). Taotleja aga AS Tallinna Lennujaama päringule ei vastanud. Eeltoodust järeldub, et AS Tallinna Lennujaam on täitnud enda seadusest tuleneva hoolsuskohustust ning püüdnud igakülgselt ja heas usus arvestada tasumäärade kehtestamisel ka lennujaama kasutajatega, sh Ryanair DAC-ga.

5. Lennundusseaduse § 50<sup>6</sup> lg 3 näeb ette, et lennujaama haldaja esitab oma otsuse uute tasumäärade kohta lennujaama kasutajatele ja avalikustab selle oma veebilehel kaks kuud enne uute tasumäärade kavandatavat jõustumist – ka vastavat kohustust on AS Tallinna Lennujaam nõuetekohaselt täitnud. AS Tallinna Lennujaam avaldas teavituse uute tasumäärade kohta enda veebilehel 02.09.2022 ning teavitus on leitav aadressil <https://www.tallinn-airport.ee/arikliendile/liiniarendus/>.

6. Kuivõrd lennufirmad koguvad reisijapõhiseid lennujaamatasusid reisijalt lennupileti ostu hetkel, siis peab AS Tallinna Lennujaam oluliseks juhtida Konkurentsiameti tähelepanu muuhulgas ka asjaolule, et kuigi uued planeeritavad lennujaamatasud rakenduvad lennujaama kasutajatele alates 01.01.2023, on rahvusvahelistes müügisüsteemides kättesaadavatel piletitel (st. reisidele, mis toimuvad pärast 01.01.2023) juba tänase päeva seisuga rakendatud 01.01.2023 kehtima hakkavaid reisijapõhiseid tasusid. Eelkirjeldatud olukorra tekke põhjuseks on ühest küljest lennujaama haldajal lasuv kohustus avaldada lennujaamatasud vähemalt kaks kuud enne tasumäärade kavandatavat jõustumist ja teisest küljest lennufirmade vajadus müüa järgmise hooaja lennupileteid võimalikult varakult. Piletite ettemüügiperiood võib ulatuda kuni 6-12 kuuni ja lennufirmal peab pileti müügi hetkel olema võimalikult ajakohane info, millised kulud kaasnevad hiljem teenuse osutamisega.

#### 4.4.3. Tallinna Lennujaama 31.01.2023 seisukoht

Tallinna Lennujaam toob seisukoha punktides 9, 11, 42–45 ja 49 välja järgneva:

9. Ryanair DAC ei ole käesoleva vaidluse lahendamisel järginud hea usu põhimõtte praktikat. Ryanair DAC on enda seisukohtades esitanud mitmeid eksitavaid väiteid, mis võivad kahjustada Lennujaama positsiooni käesolevas vaidluses ning ka mainet ja suhteid teiste lennujaama kasutajatega. Ryanair DAC ei ole konsultatsiooni käigus esitanud käesolevas vaidluses tõusetunud teemadega seonduvalt mistahes täpsustavaid küsimusi, kuigi talle on selleks vastav võimalus antud. Lennujaam täpsustab, et esitas konsultatsiooni materjalid 2022. aasta mais, s.o 7 kuud enne uute planeeritavate tasumäärade kehtestamist, kuigi LennS § 50<sup>6</sup> lg 1 sätestab lennujaama haldajale kohustuse esitada lennujaama kasutajatele uute tasumäärade ettepaneku 4 kuud enne uute tasumäärade kavandatavat jõustumist. Lennujaam on olnud koostööaldis ning alustanud uute kavandatavate tasumäärade konsulteerimisega võimalikult vara, et anda lennujaama kasutajatele võimalus esiteks uute tasumääradega enda plaanide koostamisel arvestamiseks, ning teiseks osaleda aktiivselt konsulteerimise protsessis ja esitada lennujaama haldajale vajadusel täpsustavaid küsimusi, sealhulgas osaleda täiendavatel kohtumistel. Lennujaam on andnud Ryanair DAC-le võimaluse osaleda täiendaval kohtumisel, millest Ryanair DAC loobus.

11. Lisaks märgib Lennujaam, et lennujaamatasude konsultatsioon on korrektselt läbi viidud ning ei pea põhjendatuks uut konsultatsiooni läbi viia.

42. Lennujaam on sarnase ülesehitusega lennujaamatasude konsultatsioone viinud läbi alates 2017. aastast. Konsultatsioonide läbiviimise korra ja sisu osas on Lennujaam konsulteerinud ka lennufirmade rahvusvahelise ühenduse IATA-ga. Ühenduse esindajad on andnud suulise hinnangu, et materjalides esitatud andmed on liigse detailsusega. Materjalide saatmisel on lennujaama kasutajatele antud võimalus esitada küsimusi nii enne konsultatsiooni kui ka konsultatsiooni kohtumise käigus. Lennujaam viib konsultatsioone läbi lähtudes seadusandlusest kui ka IATA poolt heaks kiidetud praktikast. Lennujaama kasutajate poolt esitatud küsimustele on Lennujaam vastanud kohtumise käigus või pärast kohtumist, saates eraldi vastused koos kohtumise protokolliga, mida tehti ka 2022. aasta konsultatsiooni käigus. Kohtumise toimumise ajad on eelnevalt lepitud kokku lennujaama kasutajatega. Lennujaamatasude konsultatsioonid on vastavalt kokkuleppele lennujaama kasutajatega viidud eelnevalt läbi sügisel, kuivõrd selleks ajaks on täpsemalt teada nii lennujaama kasutajatel kui ka Lennujaamal järgmise kalendriaasta prognoosid ja tegevuskavad.

43. Aastatel 2018-2021 Ryanair DAC konsultatsioonidel ei osalenud ega küsinud varasematel aastatel saadetud materjalide kohta ühtegi küsimust või palunud andmeid detailsemalt esitleda. 2022. aasta lennujaamatasude konsultatsiooni läbiviimisel ega hiljem täiendavate küsimuste saatmisel ei esitanud Ryanair DAC küsimusi nt WACC arvutamise põhimõtete kohta. Seejuures esitas Ryanair DAC täiendavaid küsimusi muuhulgas seoses reisijate arvu prognoosiga, reisijatasuga ning esitas vastuväiteid hübriidkassa rakendamiseks (Lisa 6). Nagu käesolevas seisukohas juba varasemalt selgitatud, püüdis Lennujaam Ryanair DAC-le vastust anda heauskselt lennujaama kasutajatele rahvusvahelises kõnekeeles käibel oleva mõiste järgi, ent peab oluliseks siinkohal taaskord märkida, et Määrus ei võimalda lennujaama haldajal kassasüsteemide vahel valida. Lennujaam tegi Ryanair DAC-le peale 2022. aasta konsultatsiooni ettepaneku kohtuda täiendavate selgituste andmiseks, millele Ryanair DAC jättis vastamata (Lisa 7).

44. Lisaks pöörab Lennujaam tähelepanu asjaolule, et IATA on 15.11.2018 protokollis esitanud seisukoha, mille kohaselt peaks Lennujaam esitama vaid konsolideeritud informatsiooni ja on pidanud kasumi/kahjumi taseme esitamist piisavaks. Seega võib väita, et Lennujaam on käitunud heauskselt ning läbipaistvalt, kuivõrd Lennujaama eesmärgiks on alati olnud võimalikult läbipaistev tasude kehtestamise süsteem konsultatsioonide läbiviimisel.

45. Ryanair DAC on 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 90 väitnud, et lennujaamad on kohustatud jagama lennuettevõtjatega üksikasjalikke kulude jaotust, et põhjendada lennujaamatasude arvutamist, viidates Euroopa Komisjoni infomaterjalile, millel puudub mistahes õigustloov ning siduv mõju, ning allikatele, mida Ryanair DAC taotluses esitatud veebilehtedel ei eksisteeri. Seetõttu ei ole Ryanair DAC väide selle kohta, et konsultatsiooni käigus tuleb lennujaama haldajal esitada „üksikasjalik kulude jaotus“, ühelgi viisil mõistlikult kontrollitav ning tõendatav. Viidatud lähenemist ei toeta mitte ükski Direktiiviga ega ka siseriiklike õigusaktidega seotud õigustloov või tõlgendav siduv dokument. Lennujaam selgitab, et teave (sh kulude jaotus) ning selle detailsusaste, mis tuleb lennujaama haldajal konsultatsiooni käigus esitada, on märgitud Direktiivi artikli 7 lõikes 1. Direktiivi artikkel 7 on oma sisult identne LennS §-s 50<sup>9</sup> esitatud loeteluga. Sellise teabe on Lennujaam konsultatsiooni käigus ka esitanud. Seda, et esitatava teabe detailsusaste on tuletatav Direktiivi artikli 7 lõikest 1, kinnitab ka LennS seletuskiri.<sup>56</sup>

49. Ryanair DAC on 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 96 väitnud, et lennujaama kasutajatele peab olema selge, kuidas üks või teine komponent kujuneb, et konsulteerimise eesmärki täita. Samuti viitab Ryanair DAC, et kui sellist teavet ei jagata või Lennujaam vajalike selgituse Lennujaama kasutajatele ei jaga, siis rikub lennujaam haldaja ka LennS § 50<sup>6</sup> lg-s 2 sätestatud konsulteerimise kohustust. Lennujaam kordab veelkord, et on viinud konsultatsiooni

<sup>56</sup> LennS seletuskiri 41 SE § 50<sup>9</sup>, lk 3.

*läbi vastavalt LennS ette nähtud tingimustele ning esitanud LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 nõutava teabe ning vastavad dokumendid. Nagu Lennujaam on juba varasemalt käesolevas seisukohas märkinud, ei ole aga Ryanair DAC vastupidiselt Lennujaamale enda seadusest tulenevat kohustust täitnud. Nimelt, LennS § 50<sup>9</sup> lg 2 sätestab, et lennujaama kasutajad on kohustatud konsultatsiooni raames esitama lennujaama haldajale (Lennujaam) enda kohta teavet, sh liiklusproгноosid, õhusõidukite koosseisu ja kasutuse progноosid vähemalt kuni järgmise korralise konsultatsioonini, tegevusplaanid lennujaamas vähemalt kuni järgmise korralise konsultatsioonini ning vajadused lennujaamas pakutavate teenuste järele. Seda teavet Ryanair DAC Lennujaamale esitanud ei ole (sh konsultatsiooni raames). Konsultatsioon on oma iseloomult kahepoolne protsess ning kui lennujaama kasutajal jääb konsultatsiooni käigus midagi arusaamatuks või ta soovib rohkem teavet, siis tal on alati võimalus esitada lisaküsimusi või paluda lisainfot.*

#### **4.4.4. Konkurentsiameti seisukoht uue konsultatsiooni läbiviimise osas**

Kuna LennS-s sätestatud lennujaamatasude konsultatsiooni puudutavad alused on välja toodud eelnevas punktis 4.4.2, Konkurentsiamet neid siinkohal täiel määral ei korda.

Amet on seisukohal, et Ryanairi taotlus keelata Tallinna Lennujaama lennujaamatasude muutmine kuni uute ja õiguspärase konsultatsioonide läbiviimiseni, ei ole põhjendatud – Tallinna Lennujaam on konsultatsiooni läbi viinud õiguspäraselt.

Selleks, et lennujaamatasusid käsitlevad konsultatsioonid toimiksid nõuetekohaselt, peab lennujaama kasutajatel, kellega konsulteeritakse, olema juurdepääs piisavale teabele, mis võimaldab tal anda oma panuse. Tallinna Lennujaam on olnud lennujaamatasude konsultatsioone läbi viies koostööaldis ning alustanud uute kavandatavate tasumäärade konsulteerimisega võimalikult vara (LennS § 50<sup>6</sup> lg-s 1 sätestatud 4 kuu asemel 7 kuud enne uute tasumäärade kavandatavat jõustumist), et anda lennujaama kasutajatele võimalus esiteks uute tasumäärade enda plaanide koostamisel arvestamiseks ning teiseks osaleda aktiivselt konsulteerimise protsessis ja esitada lennujaama haldajale vajadusel täpsustavaid küsimusi, sealhulgas osaleda täiendavatel kohtumistel. Tallinna Lennujaam edastas selleks lennujaama kasutajatele uute tasumäärade ettepaneku 27.05.2022 [vt 29.11.2022 Konkurentsiameti esialgse seisukoha lisa 2 (st 10.11.2022 Lennujaama vastuse väljavõte) lisa 1]. Ettepanek edastati Tallinna lennujaama 16 kasutajale (s.h Ryanairile). Tallinna Lennujaam on vastanud Ryanairi poolt nii antud konsultatsiooni raames kui ka hiljem esitatud küsimustele (vt 01.11.2022 Taotleja kaebuse lisa 7; 31.01.2023 Lennujaama seisukoha **lisad 6 ja 7**). Samuti on Tallinna Lennujaam taganud Ryanairile võimaluse osaleda täiendaval kohtumisel, millele Ryanair ei reageerinud (vt 31.01.2023 Lennujaama seisukoha **lisa 7**). Ka nõustub Konkurentsiamet Tallinna Lennujaama poolt 31.01.2023 esitatud seisukohas väljatooduga, et Ryanairile oli tagatud võimalus küsida konsultatsiooni raames täiendavat teavet, mida aga ettevõtja ei teinud.

LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 on sätestatud teave, mille lennujaama haldaja on kohustatud lennujaama kasutajatele avaldama LennS §-s 50<sup>8</sup> sätestatud korralise konsultatsiooni ajal:

- 1) kehtivate lennujaamatasude eest osutatavate erinevate lennujaamateenuste ja kasutada antavate infrastruktuuriobjektide loetelu;
- 2) lennujaamatasude kehtestamise meetodika;
- 3) lennujaamatasudega seotud vahendite ja teenuste üldine kulustruktuur;
- 4) erinevatest lennujaamatasudest saadav tulu ning lennujaamatasude eest osutatavate teenuste kogumaksumus;
- 5) lennujaamatasudega seotud vahendite ja teenuste rahastamine riigi poolt;
- 6) lennujaamatasude, lennuliikluse kasvu ja investeeringute progноosid vähemalt kuni järgmise korralise konsultatsioonini;
- 7) lennujaama infrastruktuuri ja seadmete tegelik koormatus konsultatsioonile eelnenud aasta jooksul;
- 8) kõigi suuremate kavandatud investeeringute progноositav mõju lennujaama võimsusele.

Võttes aluseks Tallinna Lennujaama poolt konsultatsiooni ajal avaldatud teabe (vt 01.11.2022 Ryanairi taotluse lisad 1 ja 3) ja sellega kaasnevad asjaolud, vastab Tallinna Lennujaama poolt avaldatud teave LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 toodud nõuetele ning Tallinna Lennujaama tegevus konsultatsiooni läbiviimisel ei ole vastuolus seaduses sätestatud nõuetega.

Mis puudutab Ryanairi poolt Konkurentsiametile 01.03.2023 kirjaga esitatud teavet erinevates Euroopa riikides läbiviidavate konsultatsioonide vormi ja sisu kohta, ei tulene sealt aluseid või asjaolusid, mis seaksid kahtluse alla, et Tallinna Lennujaam ei ole viinud konsultatsiooni läbi LennS sätestatud nõuetele vastavalt, mh piisavalt läbipaistvalt ning korrektselt. Seetõttu puudub siinkohal ka vajadus täiendavate toimingute tegemise järele.

Kuna Tallinna Lennujaama poolt esitatud üksikasjalik tema tegevust puudutav kulude jaotus on käsitatav Tallinna Lennujaama ärisaladusena (Tallinna Lennujaam on selle mitteavaldamist taotlenud põhjendatult), siis võttes arvesse, et Konkurentsiamet on ärisaladuse kaitsmiseks seadusest tulenevalt kohustatud (vt otsuse eelnõu punkti 1.1), ei saa amet sellist teavet Ryanairile esitada. Selleks ei ole kohustatud ka Tallinna Lennujaam.

**Lähtudes eeltoodust, ei ole Ryanairi kaebus uue konsultatsiooni läbiviimiseks põhjendatud.**

## **4.5. Liinitoetuskavaga sätestatud allahindlused**

### **4.5.1. Ryanairi 14.02.2023 taotlus**

Ryanair taotleb Konkurentsiametilt:

*1. kohustada Lennujaama LennS § 50<sup>7</sup> lg 4 kohustuse täitmiseks ehk 2022. aasta tasumäärade, kaasa arvatud liinitoetuskavaga sätestatud allahindlused, säilitamiseks, kuni Konkurentsiameti lõpliku otsuseni;*

*2. võtta käimasolevas menetluses arvesse, et Lennujaam on rikkunud LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 sätestatud läbipaistvuse kriteeriumit ka liinitoetuskava osas ning on lennujaamatasude määramisel lähtunud eksitavatest ja vastuolulistest andmetest.*

Oma taotlusi põhjendab Ryanair taotluse punktides 7–19 järgmiselt:

*7. Liinitoetuskavas märgitud toetused on oma sisult allahindlused kehtestatud tasumääradest (edaspidi: **allahindlused**). Sellisteks allahindlusteks on näiteks uue lennuliini toetus, olemasolevatel lennuliinidel reisijate arvu kasvu toetus ning ühekordne esmalennu toetus. Allahindluste eesmärk on avada uusi lennuliine ning arendada olemasolevaid. Liinitoetuskava ja selle rakendamine toimub koos kehtestatud tasumääradega. Liinitoetuskavas määratud allahindlused moodustavad lahutamatu osa lõplikust lennujaamatasust.*

*8. Kuivõrd liinitoetuskava saab analüüsida vaid koos kehtivate lennujaamatasu määradega ning lõplikku lennujaamatasu lennujaama kasutajale saab hinnata teades liinitoetuskava määratud, siis on rahvusvaheline praktika, et liinitoetuskava arutatakse lennujaama haldaja ja kasutajate vahel konsultatsioonidel. Lennujaama 2022. aasta suvel toimunud konsultatsioonidel 2023. aasta liinitoetuskava ei arutatud.*

*9. 23.11.2022 pöördus Taotleja Lennujaama poole (vt 14.02.2023 seisukoha lisa 2 – 23.11.2022 Ryanair DAC kiri) palumaks kinnitust, et liinitoetuskava ei muudeta seni kuni Konkurentsiamet teeb tasumäärade muutmise osas lõpliku otsuse, st Taotleja palus kinnitust, et allahindlused säilivad samamoodi nagu tasumäärad.*

*10. 28.11.2022 saabus Lennujaamalt vastus (vt 14.02.2023 seisukoha lisa 3 – 28.11.2022 Lennujaama kiri). Lennujaam märkis, et seoses lennujaamatasude vaidlusega on 2023. aasta liinitoetuskava koostamine pandud ootele ning liinitoetuskava kehtib kuni 31.12.2022. Lennujaama juhatus ei kiida heaks ühtegi toetust kuni 2023. aasta tasude fikseerimiseni. Sisuliselt on Lennujaam andnud mõista, et algatatud järelevalvemenetluse tõttu ei ole Lennujaam saanud tasumäärasid tõsta ning seega loobub Lennujaam uue liinitoetuskava*

kehtestamisest seni, kuni Lennujaama poolt pakutud määradega nõustub ka Konkurentsiamet. Allahindlusi seega alates 01.01.2023 Taotlejale ei rakendata (v.a uue liini toetus).

11. LennS § 50<sup>7</sup> lg 4 kohaselt ei või lennujaama haldaja uusi tasumäärasid kehtestada enne, kui Konkurentsiamet on teinud tasumäärade muutmise põhjendatuse suhtes lõpliku otsuse, millega loeb tasumäärade muutmise täielikult või osaliselt põhjendatuks. See tähendab, et Konkurentsiameti lõpliku otsuseni peavad tasud säilima sellistena nagu varem. Sätte eesmärk on mitte seada lennujaama kasutajaid halvemasse olukorda järelevalve teostamise ajaks, kuni uute tasumäärade põhjendatust ei ole veel pädeva asutuse poolt kindlaks tehtud.

12. Kuivõrd Lennujaam on otsustanud liinitoetuskava alates 01.01.2023 mitte rakendada, siis suurenevad järelevalvemenetluse ajal lennujaamatasud lennujaama kasutajatele sellegipoolest. See tähendab, et tegemist on varjatud tasumäärade tõstmisega.

13. Lisaks eeltoodule on Lennujaam lennujaamatasude määramisel käitunud seoses liinitoetuskavaga vastuoluliselt ja eksitavalt.

14. **Esiteks**, Lennujaam on selgitanud, et lähtub reisijate prognoosi koostamisel liinitoetusprogrammiga reisijate arvust (vt Tallinna Lennujaama 10.11.2022 vastuskirja p 18). Lennujaam on samas punktis välja toonud: „2023. aastal on hinnakirjajärgsete hindadega reisijaid (...) \* reisijate kogu arvust ning liinitoetusprogrammi alusel lisanduvaid reisijaid (...) \* reisijate kogu arvust.“ Selliste arvude esitamine eeldab, et Lennujaamal oli juba konsultatsioonide kestel töötatud välja 2023. aasta liinitoetusprogramm, mida ta kasutas reisijate arvu prognoosimisel.

15. Lennujaam on oma 23.11.2022 vastuskirja p-s 12 ka Taotlejale ette heitnud, et Taotleja arvutuskäik on ebaõige, kuivõrd see ei arvesta liinitoetusprogrammi alusel teenindatavaid reisijaid. Ometi jäävad Lennujaama arvutuskäigud lennujaama kasutajatele mõistatuseks. Konsultatsioonidel 2023. aasta liinitoetuskava ei selgitatud. Lennujaama kasutajatel puudus konsultatsioonide hetkel ja puudub ka praegu ettekujutus, kas liinitoetuskava kehtestatakse ning mis ulatuses peaks seda lennujaamatasude määrade puhul arvestama. Eeltoodu ilmestab järjekordselt LennS 50<sup>5</sup> lg 5 ja Majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr 74 „Lennujaamatasude arvestamise meetodika“ § 1 lg 2 sätestatud läbipaistvuse kriteeriumi olulist rikkumist (vt rohkem Taotleja 29.12.2022 täiendava seisukoha p 89 jj).

16. Lisaks annab Lennujaam 28.11.2022 kirjas (vt 14.02.2023 seisukoha lisa 3) mõista, et liinitoetusi jätkatakse, kuid liinitoetuskava on käesoleval hetkel veel lõplikult välja töötamata. See tähendab, et Lennujaam lähtus tasumäärade kehtestamisel liinitoetuskavast, mida ei olnud lõpuni välja töötatud ja mida ei olnud kinnitatud. Samuti eeldas Lennujaam, et lennujaama kasutajad lähtuvad reisijate arvu ja reisijatulu arvutustes liinitoetuskavast, mida ei olnud avalikustatud. Eeltoodu muudab Lennujaama prognoosi täielikult ebausaldusväärseks ning läbipaistvuse kriteeriumiga vastuolus olevaks.

17. **Teiseks** jääb selgusetuks, miks on Lennujaam reisijate arvu prognoosimisel lähtunud liinitoetusprogrammiga reisijate arvust, kuid reisijatasu ühikhinna arvutamisel on selgitatud, et liinitoetusprogrammiga reisijatega on arvestatud (vt Lennujaama 23.11.2022 p 10 ja 12). Lennujaama selgitus on järgnev: „Reisijatasu ühikhinna arvutamisel (Määrus § 6 lg 3) lähtub AS Tallinna Lennujaam reisijate arvust, mis oleks asjakohane juhul, kui AS-is Tallinna Lennujaam kehtiksid vaid põhitasud ehk täistasud ning millele lisatakse (.....)\*% liinitoetusprogrammi reisijaid.“ Eeltoodu annab alust kahelda Lennujaama esitatud reisijate prognoos on õigsuses, kuivõrd ei ole aru saada, kas liinitoetusprogrammiga reisijaid võetakse tasumäära kujundamisel arvesse või mitte ning millises ulatuses. Tuleb veelkord rõhutada, et tegemist on ilmselgelt olulise osaga tasu kujunemisel, mistõttu on õigusvastane seda lennujaama kasutajate eest varjata.

18. **Kolmandaks**, Lennujaama 28.11.2022 kirjast tuleneb, et 2023. a liinitoetuskava ei kehtestata enne kui Lennujaama tasumäärad on Konkurentsiameti poolt kinnitatud. Samas võib juhtuda, et Lennujaam otsustab sõltumata Konkurentsiameti otsusest kehtestada liinitoetuskava

väiksemate allahindlustega või jätta liinitoetuskava kehtestamata. Kuivõrd liinitoetuskava osas ei ole toimunud läbirääkimisi ning seda ei ole arutatud ka konsultatsioonidel, siis on liinitoetuskava kehtestamine Lennujaama enda suva ning Lennujaama kasutajaid ei kaitse miski selle eest, kui allahindlusi vähendatakse. Sellisel juhul suurenevad lõplikud lennujaamatasud lennujaama kasutajate jaoks aga veelgi rohkem kui 33%.

19. **Kokkuvõtlikult**, Lennujaama tegevus näitab, et Lennujaam on lennujaamatasusid käimasoleva menetluse kestel varjatult suurendanud. Taotleja on sisuliselt pandud positsiooni, kus tasumäärade suurenemisest tingitud järelevalvemenetluse algatamise tõttu on ta ilma jätud allahindlustest ning tema lennujaamatasud on seetõttu suurenenud. See aga ei ole kooskõlas LennS § 50<sup>7</sup> lg 4 mõttega.

#### 4.5.2. Tallinna Lennujaama 28.02.2023 seisukoht

Tallinna Lennujaam on seisukoha punktides **12-21** välja toonud:

12. LennS § 50<sup>5</sup> lg 1 sätestab, et lennujaamatasud on tasud teenuste eest, mida lennujaama kasutajatele pakub lennujaama haldaja ja mis on seotud õhusõiduki maandumise, õhku tõusmise ja parkimisega, lennujaama valgustamise, reisijate ja kauba käitlemise ning lennundusjulgestusega. Lennujaamatasude määrad kehtestab lennujaama haldaja. LennS § 59 lg 2 täpsustab, et lennuvälja või kopteriväljaku teenuste kasutamise eest võetavad tasud on tasud lennuväljal või kopteriväljakul osutatud teenuste eest – maandumistasu, parkimistasu, reisijatasu, puudega ja piiratud liikumisvõimega reisija tasu, starditasu ja lennundusjulgestustasu.

13. Lennujaamatasude arvutamise aluseks olev valem on esitatud Määruse §-s 6. Ka Määruse § 6 ei käsitle lennujaamatasude arvutamise osana allahindluseid, nagu seda eksitavalt väidab Ryanair DAC.

14. Eelnevast nähtub, et lennujaamatasude hulka ei arvestata mistahes sooduskavasid, liinitoetusprogramme, allahindlusprogramme või -protsente. Eelnevast lähtuvalt märgib AS Tallinna Lennujaam, et liinitoetusprogrammi käsitlev arutelu ei ole käimasoleva vaidluse esemeks, mistõttu palub AS Tallinna Lennujaam Konkurentsiametil Ryanair DAC vastavasisulised taotlused ja seisukohad täies ulatuses tähelepanuta jätta.

**Teiseks**, lennujaama haldajal puudub kohustus allahindlusprogrammide rakendamiseks.

15. Kuigi liinitoetusprogramme käsitlev arutelu väljub käesoleva vaidluse esemest, selgitab AS Tallinna Lennujaam siiski järgmist. AS Tallinna Lennujaam juhib tähelepanu LennS § 50<sup>5</sup> lg-le 6, mis sätestab, et lennujaamatasudele kohaldatakse LennS § 59 lg-s 3 allahindluste tegemise kohta sätestatud ning sama paragrahvi lõikeid 4–8, 10, 12 ja 13. LennS § 59 lg 3 II ls näeb ette, et allahindluste tegemisel peab [...] arvestama, et tasude suurus ja allahindluse tingimused peavad olema selgelt kindlaks määratud ja kehtima kõigile kehtestatud tingimustele vastavatele teenuse kasutajatele ning olema avalikustatud. AS Tallinna Lennujaam kinnitab, et on selliseid nõudeid täitnud ning on seda enda varasemates seisukohtades juba tõendanud.

16. LennS ei näe ette sätteid, mis kohustaks lennujaama haldajat allahindluseid rakendada. Liinitoetusprogrammide rakendamine on olnud AS-i Tallinna Lennujaam äriiline otsus, mis lähtub muuhulgas AS-i Tallinna Lennujaam omaniku ootustest. Samuti ei näe LennS ette piiranguid allahindluste suuruse osas.

**Kolmandaks**, lennujaama haldajal puudub kohustus allahindlusprogrammide konsulteerimiseks ning lennujaama haldaja on esitanud konsulteerimise käigus nõutavad materjalid. AS Tallinna Lennujaam on olnud oma tegevuses läbipaistev.

17. LennS § 50<sup>9</sup> lg 1 esitab loetelu lennujaamatasude arvestamise aluseks oleva teabest, mida lennujaama haldaja on kohustatud lennujaama kasutajatele avaldama. AS Tallinna Lennujaam ei hakka käesolevaga enda varasemates seisukohtades esitatud tõendeid ja väiteid kordama, kuid kinnitab veelkord, et on kõik eelnevas lauses viidatud sättes nõutud teabe lennujaama

kasutajatele esitanud. Seejuures ei nõua LennS § 50<sup>9</sup> lg 1, et lennujaama haldaja konsulteeriks lennujaama kasutajatega muuhulgas liinitoetusprogrammide rakendamist või avaldaks programmidega seonduvat teavet.

**Vahekokkuvõtteks**, asjakohatud on Ryanair DAC väited, justkui oleks liinitoetusprogramm osaks lennujaamatasudest. Lennujaamatasude mõiste on määratletud LennS 50<sup>5</sup> lg-s 1 ning lennujaamatasude arvutamise aluseks olev valem on määratletud Määruse §-s 6. Seejuures ei käsitle ei LennS vastav säte ega ka Määruses toodud valem allahindluseid osana lennujaamatasudest nagu seda väidab Ryanair DAC. AS-il Tallinna Lennujaam puudub mistahes õiguslik kohustus liinitoetusprogrammi kehtestada ning Ryanair DAC puudub seega õigus liinitoetusprogrammi kehtestamist nõuda. Liinitoetusprogrammide rakendamine on olnud AS-i Tallinna Lennujaam omaniku ootustest lähtuv äriplaneerimine. AS Tallinna Lennujaam palub Konkurentsiametil Ryanair DAC asjassepuutumatud väited ja taotlused liinitoetusprogrammi rakendamise kohta tähelepanuta jätta.

**Samuti on AS Tallinna Lennujaam seisukohal, et tal puudub käesoleval ajahetkel kehtiv õiguslik alus liinitoetusprogrammi kohaldamiseks ning AS Tallinna Lennujaam ei ole lennujaamatasusid tõstnud, sealhulgas ka varjatult.**

18. Pahatahtlik on Ryanair DAC väide, justkui oleks AS Tallinna Lennujaam liinitoetusprogrammi mitterakendamise varjatult lennujaamatasusid tõstnud. Liinitoetusprogrammist saadavatest hüvedest on võimalik osa saada igal lennujaama kasutajal, kelle liinid vastavaid tingimusi täidavad. Seejuures ei ole liinitoetusprogrammist saadavate hüvede näol tegemist garanteeritud õigusega ning liinitoetusprogrammist saadavate hüvede näol ei ole tegemist lennujaamatasudega, mis vajaks käesoleva vaidluse raames menetlemist. AS Tallinna Lennujaam on lennujaama kasutajatele, kes täidavad liinitoetusprogrammiga ette nähtud tingimusi, lubanud soodustusi kuni poolte vahel sõlmitud lepingu lõpuni. (...)\*

19. Siinkohal märgib AS Tallinna Lennujaam, et Ryanair DAC 13.02.2023 seisukohas esitatud taotlus liinitoetusprogrammi taastamiseks on asjakohatu ning põhjendatu. Konkurentsiametil puudub vastavaks tegevuseks õiguslik alus, kuivõrd LennS § 50<sup>7</sup> sätestab Konkurentsiameti kohustuse tasumäärade põhjendatuse hindamiseks. Liinitoetusprogrammi rakendamine on AS Tallinna Lennujaama äriplaneerimine, mille tegemine on käesolevast vaidlusest tingitud AS-i Tallinna Lennujaam 2023. kalendriaasta eelarve ebakindlusest tulenevalt ootel. Seejuures on AS-il Tallinna Lennujaam liinitoetusprogrammi kehtestamiseks vaja eelnevalt läbi viia erainvestori test (MEO). AS Tallinna Lennujaam planeeris rakendada liinitoetusprogrammi kehtivusega alates 01.01.2023 ning AS-il Tallinna Lennujaam on soov kehtestada uus liinitoetusprogramm võimalikult kiiresti. Liinitoetusprogramm eeldab kasumlikkuse analüüsi läbiviimist, mis tugineb kehtestatud lennujaamatasudele. Kuivõrd lennujaamatasud vaidlustati, siis AS Tallinna Lennujaam ootab vaidluses lõplikku lahendit, et selle põhjal hinnata oma võimekust rakendada uut kavandatavat liinitoetusprogrammi ning viia läbi vastav erainvestortest. Erainvestori testi läbiviimine olukorras, kus lennujaamatasud ja sellest tulenevalt ka AS-i Tallinna Lennujaam finantsandmed on ebaselged, ei ole aga võimalik.

20. AS Tallinna Lennujaam selgitab, et ta peab tegutsema müügi- ja turundusalase koostöö tegemisel „turuinvestorina“ (market economy operator principle), s.t nii, et kõnealune müügi- ja turunduskoostöö suurendab lennujaama kasumlikkust (incremental profitability) ja see on tõendatud ex ante erainvestori testiga. See peab olema kooskõlas riigiabi reeglitega.

21. Seejuures kehtivad kõigile lennujaama kasutajale ühtsed lennujaamatasud, mis on lennujaama kasutajatele nõuetekohaselt teatavaks tehtud ning millega on lennujaama kasutajatel enda majandustegevust planeerides võimalik arvestada. Ka Ryanair DAC-le rakenduvad käesoleval ajahetkel juba aastaid AS-is Tallinna Lennujaam kehtinud lennujaamatasud. AS Tallinna Lennujaam kinnitab, et ei ole lennujaamatasusid tõstnud ning ei tee seda seni, kuni Konkurentsiamet ei ole asjas teinud lõplikku otsust.

*Vahekokkuvõtteks, AS Tallinna Lennujaam ei ole kavandavat liinitoetusprogrammi saanud kehtestada. Ryanair DAC ja AS Tallinna Lennujaam vahel sõlmitud Leping lõppes 31.12.2022. AS Tallinna Lennujaam on Ryanair DAC-le teinud ettepaneku Lepingu pikendamiseks või eraldiseisva uue liini toetusega seotud liinitoetusprogrammi lepingu sõlmimiseks vastavalt eelnevat kokkulepitule, kuid Ryanair DAC on sellest keeldunud. AS Tallinna Lennujaam on käitunud läbipaistvalt ja objektiivselt liinitoetusprogrammi rakendamisel ning ei saa teha Ryanair DAC-le erisusi, nagu Ryanair DAC seda soovib.*

#### **4.5.3. Konkurentsiameti seisukoht liinitoetuskavaga sätestatud allahindluste osas**

Võtmaks seisukohta Tallinna Lennujaama liinitoetuskavaga sätestatud allahindluste osas, peab Konkurentsiamet esmalt vajalikuks selgitada liinitoetuskava olemust. Tallinna Lennujaama Lennuliinide soodustuse kava, mis on toodud 01.03.2023 Ryanairi kirja lisa 1 (vt käesoleva otsuse lisa 1 (16.03.2023 otsuse eelnõu) lisa 10) kohaselt pakub Tallinna Lennujaam lennuliikluse edendamise eesmärgil lennuettevõtjatele erinevaid lennuliinidega seotud soodustusi, et julgustada lennuettevõtjaid laiendama oma lennutegevust Tallinna lennujaamas.

Lennuliini soodustused põhinevad Tallinna lennujaama kasutamisel kohaldatavatest Tallinna lennujaama tasude allahindlustel. Soodustusele kvalifitseeruvad Tallinna lennujaamas rahvusvahelisi reisijate regulaarlande teostavad lennuettevõtjad (lennuettevõtja).

Kokkuvõtvalt on uue lennuliini soodustus, kasvusoodustus ja esmalennu soodustus lennuliinipõhised soodustuste kavad, mille eesmärk on edendada uute lennuliinide käivitamist ja olemasolevate lennuliinide arendamist. Tegevus- ja mahupõhised soodustused keskenduvad lennuettevõtja tegevusele tervikuna ning nende eesmärk on edendada infrastruktuuri tõhusamat kasutamist ja suurendada lennuettevõtjate üldist panust.

Liinitoetuskavaga sätestatud allahindluste osas on Konkurentsiamet seisukohal, et:

1) puudub alus kohustada Tallinna Lennujaama LennS § 50<sup>7</sup> lg 4 kohustuse täitmiseks ehk 2022. aasta tasumäärade, kaasa arvatud liinitoetuskavaga sätestatud allahindlused, säilitamiseks, kuni Konkurentsiameti lõpliku otsuseni;

2) Tallinna Lennujaam ei ole rikkunud LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 sätestatud läbipaistvuse kriteeriumit ka liinitoetuskava osas ning ei ole lennujaamatasude määramisel lähtunud eksitavatest ja vastuolulistest andmetest.

Amet põhjendab oma seisukohta järgmiselt.

Põhjendamatu on Ryanairi väide, justkui oleks liinitoetusprogramm lennujaamatasude osa. LennS 50<sup>5</sup> lg 1 alusel on lennujaamatasud tasud teenuste eest, mida lennujaama kasutajatele pakub lennujaama haldaja ja mis on seotud õhusõiduki maandumise, õhku tõusmise ja parkimisega, lennujaama valgustamise, reisijate ja kauba käitlemise ning lennundusjulgestusega. Lennujaamatasude arvutamise aluseks olev valem on määratletud Metoodika § 6 lg-s 3:

$$tasu_n = \frac{Tlubatud_n}{m_n} \left[ \text{näiteks } \frac{\text{Euro}}{\text{tund}}; \frac{\text{Euro}}{\text{kg}}; \frac{\text{Euro}}{\text{reisija}} \right],$$

kus:

$tasu_n$  on lennujaamatasu;

$Tlubatud_n$  on vastava lennujaamateenuse lubatud müügitulu;

$m_n$  on vastava lennujaamateenuse ühikute arv arvestusperioodil.

LennS vastav säte ega ka Metoodikas toodud valem ei käsitle allahindluseid osana lennujaamatasudest.



Konkurentsiamet nõustub, et liinitoetusprogrammide rakendamine on Tallinna Lennujaama omaniku ootustest lähtuv äriiline otsus, mille tegemine on käesolevast vaidlusest tingitud Tallinna Lennujaama 2023. kalendriaasta eelarve ebakindlusest tulenevalt ootel. Seejuures on Tallinna Lennujaamal liinitoetusprogrammi kehtestamiseks vaja eelnevalt läbi viia erainvestori test (MEO). Erainvestori testi läbiviimine olukorras, kus lennujaamatasud ja sellest tulenevalt ka Tallinna Lennujaama finantsandmed on ebaselged, ei ole võimalik.

Samuti nõustub amet, et liinitoetusprogrammist saadavate huvide puhul ei ole tegemist garanteeritud õigusega. Ryanairi ja Tallinna Lennujaama vaheline leping lõppes 31.12.2022, mistõttu ei ole kuni antud kuupäevani kehtinud liinitoetusprogrammi Ryanairile võimalik rakendada. **Lisaks eeltoodule, puudub Konkurentsiametil ka seetõttu võimalus kohustada Tallinna Lennujaama liinitoetuskavaga sätestatud allahindlused, säilitamiseks, kuni Konkurentsiameti lõpliku otsuseni, mida taotleb Ryanair** (Ryanairi 14.02.2023 taotluse punkti 1).

Mis puudutab Ryanairi taotluse samas punktis esitatud nõuet kohustada Tallinna Lennujaama säilitama 2022. aasta tasumäärasid kuni Konkurentsiameti lõpliku otsuseni, siis siinkohal kohalduv otsuse ja otsuse eelnõu punktis 1.1. kirjeldatud regulatsioon, millest lähtuvalt, võttes arvesse LennS § 50<sup>7</sup> lõikes 4 sätestatud regulatsiooni, ei või Tallinna Lennujaam kehtestada vaidluse korral uusi tasumäärasid enne, kui Konkurentsiamet on teinud tasumäärade muutmise põhjendatuse suhtes lõpliku otsuse, millega loeb tasumäärade muutmise täielikult või osaliselt põhjendatuks. Lennujaama haldaja avalikustab Konkurentsiameti otsusega kooskõlas olevad uued tasumäärad oma veebilehel ja võib neid rakendada pärast kahe nädala möödumist uute tasumäärade avalikustamisest arvates.

Antud juhul on Konkurentsiamet Ryanairi ja Tallinna Lennujaama 28.02.2023 teavitanud, et amet teeb tasumäärade põhjendatuse osas otsuse hiljemalt 2023. aasta aprillikuu jooksul.

Liinitoetusprogrammi puudutavalt lisab Konkurentsiamet, et Tallinna Lennujaam on 28.11.2022 edastanud Ryanairile teate (01.03.2023 Ryanairi kirja lisa 3 (käesoleva otsuse lisa 1 ehk 16.03.2023 otsuse eelnõu lisa 10)), mille kohaselt: „Nagu te teate, kehtib Tallinna lennujaama lennuliinide soodustuste kava ja praegune leping Ryanair DAC (Ryanair) ja AS Tallinna Lennujaam (Tallinna Lennujaam) vahel kuni 31.12.2022. Lennujaama soodustuste kava periood ei ole seotud avaldatud tasudega, kuna soodustused on suunatud teatud liiki liikluse suurendamise meetmetele. Soodustuste kohaldamine on siiski otseselt seotud avaldatud tasudega, kuna praeguses majanduskeskkonnas, kus sisendkulud suurenevad, on lennujaama rahalised võimalused sellises ulatuses soodustuste kohaldamiseks piiratud. Seetõttu ei ole Tallinna Lennujaamal praeguste suurenenud kulude ja 2022. aasta lennujaamatasude taseme juures võimalik jätkata 2022. aasta soodustuste tasemega.

*Käimasoleva lennujaamatasude vaidluse tõttu on 2023. aasta soodustuste kava väljatöötamine peatatud. Kuna järgmise perioodi tasude heakskiitmine on veel pooleli, siis ei kiida lennujaama juhatus mingeid soodustuste kavasid heaks enne, kui 2023. aasta tasud on kindlaks määratud.*

[...]

(...)\*

Selline tegevus ei ole käsitatav Tallinna Lennujaama kohustuste rikkumisena. Ryanairi ja Tallinna Lennujaama vaheline leping lõppes 31.12.2022, mistõttu ei ole kuni antud kuupäevani kehtinud liinitoetusprogrammi Ryanairile võimalik enam rakendada.

Eeltoodu ei ole käsitatav Tallinna Lennujaama poolt toimepandud rikkumisena.

Mis puudutab Ryanairi 14.02.2022 taotluses esitatud väiteid, mille järgi on Tallinna Lennujaam lähtunud lennujaamatasude määramisel eksitavatest ja vastuolulistest andmetest või tema tegevus ei olnud läbipaistev, siis läbiviidud menetluse tulemusena amet sellega ei nõustu, sest taolised asjaolud puuduvad (vt ka otsuse punkte 4.1 ja 4.3 koos alapunktidega).

**Lähtudes eeltoodust, ei ole Ryanairi liinitoetusprogrammi puudutav taotlus põhjendatud.**

## 4.6. Ebavõrdne kohtlemine ja lennundusettevõtete diskrimineerimine

### 4.6.1. Ryanairi 01.11.2022 kaebus

Ryanair toob kaebuse punktides 17 ja 26-27 välja:

17. Otsuse alusel lennujaamatasude sellises määras tõstmine on Lennujaama poolne turuvõimu kuritarvitamine, mis on õigusvastane. Lisaks kahjustab see selgelt Eesti konkurentsivõimet ja muudab Tallinna lennujaama Euroopas halvaks erandiks.

26. Lennujaama soov tõsta reisijatasu, vähendades samal ajal maandumistasusid, ei ole kooskõlas keskkonnasõbraliku, säästva ja ökoloogilist jalajälge vähendava tegevuse edendamise põhimõttega. Keskkonnatõhusalt tegutsevaid lennuettevõtjaid nagu Taotlejat, kellel on kõrge reisilennuki täituvus ja seeläbi madalad heitkogused reisija kohta, diskrimineeritakse, sest kardinaalselt suurenev reisijatasu ei toeta keskkonna säästmise nõuet ning selle asemel kaitseb see keskkonda rohkem kahjustavaid lennuettevõtjaid, kelle reisilennuki täituvus on madal.<sup>57</sup>

27. Tuues näite, Taotleja reisilennukite keskmine täituvus oli 2022. a suvel 96% (see Taotleja näitaja erineb eri lennujaamade kontekstis väga vähe) ning keskmine CO<sub>2</sub> heitkogus 65-66g reisija km kohta.<sup>58</sup> Taotlejal puuduvad täpsed andmed teiste lennuettevõtjate kohta, kuid siiski on võimalik teha teatud hinnangulisi järeldusi – näiteks AirBaltic vedas 2022. a septembris 338 000 reisijat 3420 reisi kohta. Kuna AirBaltic kasutab lennukeid Airbus A220-300, millel on 145 istekohta, siis viitab see 68%-lisele täituvusele.<sup>59</sup> Maandumistasu vähendamine ja reisijatasu tõstmine toob kaasa olukorra, kus Taotleja (kõrge täituvusega lennuettevõtja) lennujaama tasud suurenevad võrdeliselt enam võrreldes näiteks AirBaltic'iga (madalama täituvusega lennuettevõtja).

### 4.6.2. Tallinna Lennujaama 10.11.2022 seisukoht

AS Tallinna Lennujaam toob seisukoha punktides 15–17 ja 19–26 välja järgmist:

15. Alljärgnevalt kirjeldab AS Tallinna Lennujaam lennujaamatasude arvestamise põhimõtteid (vt ka seisukoha [Lisa 3](#)). Ettevõtte omanik on pannud AS-ile Tallinna Lennujaam ootuse suurendada Eesti ühendatavust läbi sihtkohtade ja reisijate arvu kasvu. Eesti konkurentsipositsiooni parendamiseks on riik võtnud enda kanda lennujaama pääste- ja julgestuskulude katmise läbi riigieelarvelise sihtfinantseeringu. Reeglina kaetakse lennujaamade julgestus ja päästekulud, maandumistasust või alternatiivina tagab riik nende funktsioonide täitmise läbi kohustuse panemisele teistele riigiametitele (näiteks politseile). Omaniku ootuse paremaks täitmiseks ja kasvu saavutamiseks on ettevõtte rakendanud liinitoetus- ja turundusprogrammi (edaspidi liinitoetusprogramm).

16. Arvestades AS Tallinna Lennujaama väikest teeninduspiirkonda ehk elanikkonna arvu lennujaama lähipiirkonnas, samuti Euroopa suurtest tõmbekeskustest kaugel paiknevat asukohta, on liinivõrgustiku säilitamine ning arendamine pidev väljakutse. Lennujaama esmane teeninduspiirkond on 1,33 miljoni elanikuga Eesti, mis on Euroopa Liidu riikide võrdluses üks väiksemaid ning Lõuna-Eesti asub tegelikult ka Riia lennujaama teeninduspiirkonnas. Asume Euroopa Liidu äärealal ehk 2-3 tunnise lennu kaugusel Euroopa suurimatest tõmbekeskustest, mille hulgas on nt Brüssel, London, Amsterdam, Milano ja Pariis. Tallinna lähiümbruses on 2 Euroopa Liidu lennujaama: Riia ja Helsingi, mis oma suuremate lennuvõimaluste ja

<sup>57</sup> Ka Lennujaamatasude direktiivi artikkel 3 ütleb, et: „Liikmesriigid tagavad vastavalt ühenduse õigusele, et lennujaamatasud ei diskrimineeri lennujaama kasutajaid. See ei takista lennujaamatasude varieerimist avalikes ja üldistes huvides, sealhulgas keskkonnaküsimuste puhul. Sellise varieerimise puhul kasutatavad kriteeriumid on asjakohased, objektiivsed ja läbipaistvad.“ Seega lennujaamatasud ei tohi diskrimineerida lennujaama kasutajaid, sh arvestatakse ka keskkonnaküsimustega. Kindlasti ei tohi lennujaamatasud suunata lennujaama kasutajaid keskkonda kahjustama.

<sup>58</sup> Vt <https://corporate.ryanair.com/facts-figures/key-stats/>.

<sup>59</sup> Vt <https://www.airbaltic.com/en/airbaltic-carries-45percent-more-passengers-in-september>.

transpordiühenduste mugavuse tõttu on teatud reisijasegmentide ja sihtkohtade puhul aeg-ajalt eelistatud lennujaamad. Lisaks lähilennujaamadele konkureerib Lennujaam uute lennufirmade ja -liinide saamisel pea kõikide Euroopa lennujaamadega. Seega lennuliikluse mahu säilitamiseks ja kasvatamiseks peab AS Tallinna Lennujaam olema lennuettevõtete jaoks atraktiivne ning oma teenuste ja tasude poolest konkurentsivõimeline.

17. Tulenevalt punktides 15-16 toodud põhjustest kasutab Tallinna lennujaam lennuliikluse kasvatamiseks liinitoetusprogramme. Liinitoetusprogrammid on toonud kaasa lennuliinide ja reisijate arvu olulise kasvu, kuid Määruses toodud ühikhinna tuleviku arvutustesse liinitoetusprogrammiga lisandunud reisijaid täies ulatus kaasata ei saa. AS Tallinna Lennujaam peab eelõeldu põhjendamiseks vajalikuks selgitada muuhulgas ka liinitoetusprogrammi tausta. AS Tallinna Lennujaamas rakendatava liinitoetusprogrammi kaudu on lennuliinide arendamise peamised suunad olemasolevatel lennuliinidel sageduse ja reisijate mahu suurendamine; uute lennuliinide avamine ja uute lennufirmade lisandumine; alateenindatud ja olemasoleva turupotentsiaaliga sihtkohtade toetamine. Rakendatud liinitoetusprogramm tõstab Tallinna lennujaama kui sihtkoha atraktiivsust lennufirmade jaoks ning suurendab uute koostöölepingute sõlmimise ning olemasolevate jätkamise tõenäosust. Samuti on liinitoetusprogrammi rakendamine AS Tallinna Lennujaama hinnangul vajalik senise töö tulemusena avatud uute lennuliinide ning tegutsevate lennufirmade hoidmiseks ning edasiseks reisijamahtude kasvatamiseks.

19. Lisaks lubatud müügitulule võtab AS Tallinna Lennujaam hinnakirjajärgsete hindade määramisel arvesse konkurentsi olukorda ning tulenevalt konkurentsisist aktsepteerib ja on otsustanud AS Tallinna Lennujaam maandumistasu osas kahjumit kanda ning katab tekkiva miinuse mittelennundustulude arvel (sh ka mis tahes muu tasuliigi kahjumi korral). AS Tallinna Lennujaam ei ristsubsideeri lennundustasude komponente omavahel. Eelõeldut kinnitab ja ilmestab asjaolu, et reisijatasu tegelik keskmine ei ületa hinnakirjajärgset tasu – see tähendab, et reisijatasu kasum on madalam lubatud tasust (vt Lisa 3, leht „Kokkuvõte“). Konkurentsivõimeline maandumistasu toetab lennufirmade kasvu ja võimaldab (...)\*

20. Lennujaamatasude kujunemisel on oluliseks aspektiks ka lennujaama konkurentsivõimelisuse säilitamine. Kuivõrd lennujaamade tulud on otseselt seotud seda läbivate reisijate arvuga, siis on lennujaamade huvides omada laiaulatuslikku liinivõrgustikku, mis oleks atraktiivne võimalikult suurele reisijate arvule. Liinivõrgustiku arendamiseks peavad lennujaamad olema lennufirmade jaoks atraktiivsed äripartnerid. Kuivõrd (...)\*, siis konkureerib Tallinna lennujaam lennuühenduste aspektis kõigi Euroopa lennujaamadega, mille üheks oluliseks mõjuteguriks hinnakonkurent. Kuivõrd Eesti turg on lennunduse mahte arvestades Euroopa kontekstis väga väike, siis on Eesti turg lennufirmade jaoks ka madalama prioriteetsusega turg. Eelõeldu aga suurendab veelgi konkurentsis püsimise vajadust.

21. AS Tallinna Lennujaama strateegiliseks eesmärgiks on lennuliikluse hoidmine ja suurendamine – selle eelduseks on atraktiivse hinnataseme hoidmine lennufirmadele. Ka uute tasumäärade väljatöötamisel on üheks eesmärgiks tagada Tallinna lennujaama jätkuv atraktiivsus (konkurentsivõime) vedajate jaoks.

22. Lennujaamatasude struktuur erinevates lennujaamades võib komponentide lõikes varieeruda, kuid on üldiselt jaotatav reisijapõhisteks tasudeks (sõltudes reisijate arvust lennuki pardal, mis on muutuv) ning lennupõhisteks tasudeks, mis ei sõltu reisijate arvust ning on vedajate jaoks püsikulu. Selleks, et muuta erinevates lennujaamades rakendatavad tasumäärad võrreldavaks, kasutatakse võrdlemisel ühe konkreetsete kriteeriumitega lennu teenindamisega seotud tasude võrdlust.

23. 2022.a. kehtivate lennujaamatasude võrdlus Läänemere piirkonna lennujaamadega on toodud **Lisas 5**. Võrdluse koostamisel on kasutatud rahvusvahelise lennujaamatasude andmebaasi AirportCharges ([www.rdcaviation.com](http://www.rdcaviation.com)) andmeid. Võrdlusest on näha, et (...)\*. Seega, et mitte kaotada oma konkurentsivõimet, peab AS Tallinna Lennujaam lisaks Majandus- ja Kommunikatsiooni ministri määrusega nr 74 „Lennujaamatasude arvestamise

metoodika“ kehtestatud raamistikule tasumäärasid välja töötades arvestama ka rahvusvahelise konkurentsiolekorruga ja tasumääradega lähilennujaamades. (...)\*

24. AS Tallinna Lennujaam peab vajalikuks juhtida Konkurentsiameti tähelepanu ka asjaolule, et lähilennujaamad asuvad Tallinna lennujaamaga sarnases geograafilises ja kliimatilises piirkonnas, mis tähendab, et (...)\*. Seega ei ole põhjendatud, miks Tallinna lennujaama tuludekulude struktuur peaks või võiks oluliselt erineda lähilennujaamade omast.

25. Lisaks märgib AS Tallinna Lennujaam, et käesoleva vastuskirja **Lisas 5** toodud tasude võrdlus kehtib AS Tallinna Lennujaamale täna teada olevate tasumäärade osas. Mitmed lähilennujaamad on inflatsioonist tulenevalt oma tasusid 2022. aastal juba korrigeerinud või plaanivad seda teha 2023. aastal.

26. Vastutustundlikkus ja keskkonnahoid on AS Tallinna Lennujaama strateegilistes eesmärkides olulisel kohal. AS Tallinna Lennujaam soovib aastaks 2030 olla süsinikneutraalne lennujaam. Keskkonna jalajälje vähendamiseks toodame juba hetkel päikeseenergiast 15% kogu oma elektri tarbimisest. AS Tallinna Lennujaam ei välista, et tulevikus võetakse tasude määramisel arvesse ka keskkonna jalajälge või määratakse eraldi tasukomponent keskkonna investeeringute katmiseks. Tallinna Lennujaama suurim lennundusklient on hetkel (...)\*, kelle lennukite keskmine vanus on (...)\* aastat ja need emiteerivad (...)\*\*% vähem CO<sub>2</sub>, kui eelmise põlvkonna lennukid. Seetõttu hetkel ei näe lennujaam vajadust tasusid diferentseerida keskkonna jalajäljest lähtuvalt.

#### 4.6.3. Tallinna Lennujaama 23.11.2022 seisukoht

23.11.2022 seisukohas ja punktides 37–39 ja 41 toob Tallinna Lennujaam välja, et peab tasude kehtestamisel arvestama ka kehtivat konkurentsiolekorda.

37. Ryanair DAC taotluse punktis 17 on paljasõnaline ning alusetu. Lisaks sellele, et AS Tallinna Lennujaam peab tasude kehtestamisel lähtuma Määruses sätestatud, tuleb arvesse võtta ka kehtivat konkurentsiolekorda ning seda terve Euroopa mastaabis. Eelnevat on kinnitatud ka Määruse seletuskirjas<sup>60</sup>, mis selgitab, et lennuettevõtjad tegutsevad väga tsüklilises ja suurenenud rahvusvahelise konkurentsiga majanduskeskkonnas ning neid mõjutavad välised tegurid, näiteks rahvusvahelised tervisekriisid, kõikuvad kütusehinnad ja julgeolekuprobleemid ning kogu Euroopa Liidu majanduse pideva konkurentsivõime tagamiseks peaks kogu lennunduse turustusahel muutuma nii konkurentsivõimeliseks, kui võimalik. Eeltoodut on kinnitatud ka Direktiivi seletuskirjas<sup>61</sup>, mille kohaselt on Direktiivi eesmärgiks terve Euroopa Liidu üleselt tasusid ühtlustada. Lennujaamatasudega seotud ühiste põhireeglite kohaldamine kogu Euroopa Liidu territooriumil tagab Direktiivi seletuskirja sõnul lennunduspartnerite võrdsed võimalused lennujaama infrastruktuuri kasutusparameetrite määramisel. Seejuures taotleb Direktiivi seletuskirja sõnul Direktiiv eesmärki jätta lennujaamadele võimaluse määrata oma tasusid paindlikult.

38. Põhjendamatu on Ryanair DAC 01.11.2022 taotluse punktides 13-17 esitatud väide, et tasude tõstmine käesolevat turusituatsiooni arvesse võttes ei ole õigustatud. AS Tallinna Lennujaam märgib, et tasude muutmise vajadus on muuhulgas tingitud just tänasest turusituatsioonist ja konkurentsivõimelisuse hoidmise vajadusest. Koroonapandeemia ajal rakendasid mitmed lennujaamad ja ka riigid lennuliikluse kiireks taastamiseks erinevaid allahindlusi lennujaamatasudest ja riiklikke toetusprogramme. Täna on AS Tallinna Lennujaama andmetel enamus sellistest toetustest läbi saanud ning lennujaamad on pigem silmitsi uute väljakutsetega seoses kulude kasvu ning tööjõu probleemidega. Tegelikult on mitmed lähilennujaamad oma tasusid 2022. aastal juba korrigeerinud või plaanivad seda teha

<sup>60</sup> kujundamisel Majandus- ja Kommunikatsiooni ministri määrus nr 74 „Lennujaamatasude arvestamise metoodika“ lk 6.

<sup>61</sup> Euroopa Komisjoni 24.01.2007 ettepanek Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv lennujaamamaksude kohta. Seletuskiri lk 6. Veebist kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006PC0820&from=EN> (17.11.2022)

2023. aastal, sealhulgas ka (...)\*, (...)\* ja (...)\* lennujaamad. Oluline on siinkohal märkida, et AS Tallinna Lennujaam ei saanud pandeemia ajal riigi poolt lennuliikluse taastamiseks toetust, vaid rakendas omalt poolt lennuliikluse kasvu eesmärgil liinitoetusprogrammi ning jätkab sellega ka edaspidi. Samas näiteks Riia lennujaam sai Läti riigilt 39,7 miljonit eurot riigiabi, mille Euroopa Komisjon 2021. aasta märtsis heaks kiitis. See summa parandas oluliselt Riia lennujaama konkurentsivõimet. Samuti ei ole AS Tallinna Lennujaam viimase 10 aasta jooksul lennujaamatasusid muutnud. AS Tallinna Lennujaama lennujaamatasude konkurentsivõimelisust on täpsemalt analüüsitud ka 10.11.2022 vastuskirja punktides 15-16 ning alapeatükis D ja nendes viidatud lisades.

39. AS Tallinna Lennujaam peab vajalikuks rõhutada, et lähilennujaamad asuvad Tallinna lennujaamaga sarnases geograafilises ja kliimaatilises piirkonnas, mis tähendab, et (...)\*. Seega ei ole põhjendatud, miks Tallinna lennujaama tulude-kulude struktuur peaks või võiks oluliselt erineda lähilennujaamade omast. AS Tallinna Lennujaam edastas 10.11.2022. kirjaga Konkurentsiametile kehtivate lennujaamatasude võrdluse Läänemere piirkonna lennujaamades. Võrdlusest on näha, et (...)\*. Seega, et mitte kaotada oma konkurentsivõimet arvestab ettevõtte rahvusvahelise konkurentsiolekorraga ja tasumääradega lähilennujaamades ning Määrus võimaldab seda paindlikkust.

AS Tallinna Lennujaam ei diskrimineeri lennujaama kasutajaid ning lähtub oma tegevuses keskkonnatõhusa lennujaama põhimõtetest

41. Õigeks ei saa pidada ka Ryanair DAC 30.10.2022 taotluse punktides 26-28 esitatud väiteid. AS Tallinna Lennujaam ei välista, et tulevikus võetakse tasude määramisel arvesse ka keskkonna jalajälge või määratakse eraldi tasukomponent keskkonna investeeringute katmiseks (vt täiendavalt ka AS Tallinna Lennujaama 10.11.2022 vastuskirja punkti 26). AS Tallinna Lennujaam on kirjeldanud lennujaamatasude arvestamise põhimõtteid ka 10.11.2022 kirja (29.11.2022 Konkurentsiameti esialgse seisukoha lisa 2) punktides 15-19 ning lennujaamatasude konkurentsivõimelisust kirja punktides 20-26.

#### 4.6.4. Ryanairi 29.12.2022 seisukoht

Ryanair toob 29.12.2022 seisukoha punktides 55–78 ning 87–88, samuti 91-95 välja (kokkuvõtvalt):

55. Taotleja ei nõustu Konkurentsiameti esialgses seisukohas esitatud väitega, et lennujaamatasude tõstmine ei kujuta endast turuvõimu kuritarvitamist.

56. Lennujaam on märkimisväärse turuvõimuga monopol ja sellega tuleb arvestada ka tasumäärade põhjendatuse analüüsimisel. Monopoolse seisundi määratlusel tuleb lähtuda Euroopa Komisjoni teeninduspiirkonna määratlustest.<sup>62</sup> Lennujaama teeninduspiirkond on komisjoni määratluse kohaselt: „piirkond, mis asub harilikult umbes 100 km pikkuse või ühetunnise auto-, bussi-, rongi- või kiirrongisõidu raadiuses“. Kuivõrd Helsingi ja Riia lennujaamad on vastavalt üle 3,5 ja 4,5 tunnise autosõidu kaugusel, siis ei konkureeri need lennujaamad komisjoni määratluse kohaselt Tallinna lennujaamaga.

91. Läbipaistvuse põhimõtte järgimine on oluline, et vältida turgu valitseva seisundi kuritarvitamist. Näiteks märgib Euroopa Komisjon 09.07.2019 hinnangu<sup>63</sup> punktis 5.1 (lk 36) läbipaistvuse puudumise osas järgmist: "Tasusüsteemide läbipaistvuse puudumine on osa probleemi põhjusest "vähene teave lennujaamatasude koostise kohta", mis oli üks põhjusi, mis

<sup>62</sup> Euroopa Komisjoni „Suunised lennujaamadele ja lennuettevõtjatele eraldatava riigiabi kohta 2014/C 99/03“. Reguleerimisala ja mõisted p 25 (8). Kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0404%2801%29>.

<sup>63</sup> Euroopa Komisjon 09.07.2019 „Komisjoni talituste töödokument - Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiivi 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta hinnang“. SWD (2019) 289 final. Kättesaadav: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2019-07/swd20190289.pdf>.

tõi esile probleemi, et mõned lennujaamad võivad olla võimelised saavutama hindu ja tingimusi, mida ei oleks võimalik saavutada tõhusal konkurentsil põhineval turul.“

94. *Lennujaama tegevus on vastuolus nii Euroopa Liidu kui ka Eesti õiguses sätestatud läbipaistvuse põhimõttega, mis on kaasa toonud selle, et lennujaamatasude määramine ei ole arusaadav lennujaama kasutajatele (nagu Taotleja) ning Lennujaam ei ole tõendanud, et on lennujaamatasude määramisel olnud kulupõhine.*

95. *Lennujaam on rikkunud läbipaistvuse põhimõtet järgmistes olukordades:*

1) *Kulude eraldamise meetodika:*

i. *Lennujaam üritab ebaõigelt eristada lennundustegevust ja mittelennundustegevust nii tulude kui kulude arvestuses ning ei ole Lennujaama kasutajatega jaganud detailset kulude arvutamise meetodikat.*

2) *Kapitalikulu ja tulude arvestamine:*

i. *Lennujaam ei ole välja toonud kapitalikulu mõju erinevate lennujaamateenuste tõhususe kasvule ega ka investeerimisprojektide majanduslikke põhjused.*

ii. *Lennujaam ei ole näidanud, mis osa ärituludest on otseselt seotud lennujaamatasudega (nt infrastruktuur), kuivõrd lennujaamatasud peavad üleval seda infrastruktuuri, millega lennujaam äritulusid saab.*

3) *WACC (kaalutud keskmine kapitali hind, osa lennujaamatasude arvutamise valemist):*

i. *Lennujaam ei ole WACC-i aluseks olevate parameetrite arvutusi avalikustanud.*

**Keskkonnasäästlike lennundusettevõtete diskrimineerimist** puudutavalt toob Ryanair DAC 29.12.2022 seisukoha punktides **79–86** välja, et:

79. *Lennujaama Otsus ei lähtu keskkonnasäästlikest põhimõtetest.*

80. *Euroopa Liidus liigitatakse enamik lennujaamatasudest liikumistasudeks (mida tavaliselt võetakse õhusõiduki kohta, nt suurima stardimassi (MTOW) maandumistasud, parkimistasud, müratasud jne) või reisijatasudeks (mida võetakse reisija kohta, nt reisijatasu, julgestustasu, piiratud liikumisvõimega isikute tasu jne). Lennuettevõtjad, nagu kõik ratsionaalsed ettevõtjad, reageerivad hindadele, mistõttu stimuleerivad liikumis- ja reisijatasu osakaalud lennukipargi kasutamist ja lennukite täituvust:*

- *näiteks, kui kogutasud oleksid 100% liikumistasud, oleks lennuettevõtjatel motivatsiooni vedada rohkem reisijaid ühe lennu kohta liinide nõudlusele vastava suurusega lennukiga, sest iga reisija on tasuta, kuid suuremad lennukid maksaksid rohkem.*
- *vastupidisel äärmuslikul juhul, kui kogutasud oleksid 100% reisijatasud, ei oleks lennuettevõtjatel motivatsiooni lennukit täita, sest iga lisareisija maksab raha, kuid kasutatava lennuki suurus ei ole oluline ja seega võib kasutada suuremaid lennukeid.*

81. *Tallinna Lennujaam vähendab maandumistasu (-10%) ja suurendab reisijatasu (+49%) ning kehtestab uue, piiratud liikumisvõimega isikute tasu. Lennujaam on muutmas tasumäärade tasakaalu liikumistasude suurendamiselt reisijatasude suurendamise suunas. See on vastuolus enamiku teiste Euroopa lennujaamade suundumusega.*

82. *Lisaks oli Lennujaam eksitav ka konsultatsioonidel, kuivõrd Lennujaam esitas „maandumis- ja reisijatasu“ ühe lennuki teenindamise kohta (per turnaround) (vt taotluse Lisa 3, slaid 56). Samas jättis Lennujaam välja keskkonnatasud, mida enamik lennujaamu samuti rakendab ja mis liigitatakse samuti liikumistasude hulka, kuna neid arvestatakse õhusõiduki, mitte reisija kohta. Näiteks Stockholmi maandumistasu on Lennujaama esitatul kohaselt 254 eurot võrreldes Tallinna 565 euroga (vt taotluse Lisa 3, slaid 56). Tegelikult on Stockholmi tasu palju kõrgem, sest seal on kehtestatud müratasu, NOx heitkoguste tasu, CO<sub>2</sub> heitkoguste tasu, parkimistasu ja perroonikäitamise tasu.*

83. *Tallinna lennujaama täituvus 2022. a novembris oli 68%, mis on suhteliselt madal, arvestades enamiku suurte Euroopa Liidu lennuettevõtjate lennukite täituvust:*

Tabel 1. Lennuettevõtjate lennukite täituvus.

Lennuettevõtja	Lennukite täituvus	Ajavahemik ja allikas (viimane kättesaadav)
Ryanair	92%	<a href="#">November 2022 reisijateveo ülevaade</a>
Wizz Air	89%	<a href="#">Oktoober 2022 reisijateveo ülevaade</a>
Norwegian	80%	<a href="#">November 2022 reisijateveo ülevaade</a>
easyJet	85%	<a href="#">2022 1. poolaasta ülevaade investoritele</a>
Lufthansa Group	79%	<a href="#">Jan-Sep 2022 ülevaade investoritele</a>
Air France-KLM Group	88%	<a href="#">Jan-Sep 2022 ülevaade investoritele</a>

84. Kuigi Tallinna lennujaama täituvus on oluliselt madalam lennuettevõtjate keskmisest täituvusest, siis kavatseb Lennujaam lennujaamatasude tõstmisega veelgi vähendada motivatsiooni kõrgema täituvuse saavutamiseks.

85. Vahekokkuvõttena on Lennujaama Otsus vastuolus kulupõhisuse põhimõttega, Määrusega ja kogu Euroopa tasude kehtestamise suundumustega. Otsus diskrimineerib keskkonnasäästlikke lennuettevõtjaid ja suunab keskkonda saastavamate valikute poole.

86. Konkurentsiameti sekkumine ja kontroll sellistes küsimustes on hädavajalik.

#### 4.6.5. Tallinna Lennujaama 31.01.2023 seisukoht

Tallinna Lennujaam toob 31.01.2023 seisukoha punktides **73–89** ja **95–98** välja:

73. Ryanair DAC on 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 56-57 taaskord esitanud eksitavaid väiteid, mis muuhulgas väljuvad käesoleva vaidluse esemest. Siiski märgib Lennujaam, et ei nõustu Ryanair DAC käsitlemisega asjakohase teeninduspiirkonna määratlusest. Ryanair DAC on esitanud 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 56 mittetäieliku legaldefiniitsiooni. Ryanair DAC viidatud definiitsiooni terviklik sõnastus on järgmine: „lennujaama teeninduspiirkond” –geograafiline turupiir, mis asub harilikult umbes 100 km pikkuse või ühetunnise auto-, bussi-, rongi- või kiirrongisõidu raadiuses. Konkreetse lennujaama teeninduspiirkond võib olla aga erinev ja selle puhul tuleb arvesse võtta iga konkreetse lennujaama eripära. Teeninduspiirkonna suurus ja kuju varieerub lennujaamade lõikes, sõltudes lennujaama eriomadustest, sealhulgas selle ärimudelidest, asukohast ja teenindatavatest sihtkohtadest<sup>64</sup>. Ryanair DAC on enda viites välja jätnud mõiste täpsustava osa, mis viitab selgelt erisustele üldisest põhimõttest ning mille kohaselt teeninduspiirkonna suurus sõltub lennujaama eriomadustest. Seejuures tasub arvestada, et käesolev mõiste käsitleb „lennujaama teeninduspiirkonda“ eeskätt riigiabi kontekstis, mis ei ole antud vaidluse ese.

74. Eesti geograafilist asukohta arvesse võttes ilmnevad teeninduspiirkonna ja turu määratlemisel eelmises punktis viidatud erisused. Lennujaam peab oma esmaseks teeninduspiirkonnaks tervet Eestit ning ei saa ilmtingimata lähtuda fikseeritud kauguste või teise lennujaama reisimisele kuluvast ajast. Tallinna lennujaam on põhjast ja läänest ümbritsetud merega, mis pikendab ja raskendab oluliselt reisimist teise lennujaama. Ida suunal on Venemaa piir, mistõttu on sealt võimalik reisimine Tallinna, eesmärgiga alustada lendu siit, olnud varasemalt mõjutatud viisaga reisimisega seotud piirangutest ning sõja valguses reisimine nüüd praktiliselt peatunud. Seega ei saa me automaatselt arvestada Soome ja Venemaa reisijatega Tallinna lennujaamas. Lõunas on Läti, millega konkureerib Eesti kõige rohkem just avatud maismaapiiri tõttu. Kuna Tallinna lennujaam geograafiliselt siiski jagab

<sup>64</sup> Komisjoni teatis. Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta. 2014/c 99/33 p 12. Arvutivõrgus kättesaadav: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52014XC0404\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52014XC0404(01)&from=EN) (10.10.2023)

osa oma teeniduspiirkonnast nii Riia kui Helsingiga, siis ka konkureeritakse reisijate pärast just nende lennujaamadega. Teeniduspiirkond on üldiselt palju mõjutatud lähilennujaamade tegevusest, sh peaasjalikult pakutavate liinide, lennuseduste ja lennufirmade valikust ning lennupiletite hindadest. Vastavalt 2018. aastal Lennujaama tellitud ja Faktum Ariko poolt teostatud Lekkevoov uuringu tulemustele alustatakse (...) \*% Eesti elanike poolt teostatud reisidest alternatiivsetest lennujaamadest, sh kõige suuremas mahus (...) \*, seejärel (...) \* ning teistest lennujaamadest. (...) \*

75. Lisaks tuleb Lennujaamal ka arvestada, et konkureerib liinide ja lennufirmade pärast enam kui 300 Euroopa lennujaamaga. Seega antud kontekstis ei saa Lennujaam nõustuda väitega, justkui Tallinna lennujaam ei konkureeriks teiste lennujaamadega. Kui lennujaama kasutajal on vaba lennukite ressurs, on tal võimalik valida mitmete lennujaamade seast, kuhu liin avada, arvestades seejuures ettevõtte strateegiat, lennusektori pikkust, turunõudlust, kommertstingimusi jm faktoreid. Baltikumi osas näevad lennuettevõtjad Eestit, Lätit ja Leedut ühtse turuna, mille keskuseks peetakse sageli Riia. Seega liini avamise otsuste juures on Tallinna lennujaam korduvalt olnud olukorras, kus lennujaama kasutaja kaalub, millisesse (sh Baltikumi) pealinna liin avada, jäädes siiski lõppotsuse tegemisel kõrvale. Sageli, arvestades väikest Eesti teeniduspiirkonda ning kaugust Euroopa olulistest tõmbekeskustest, on Tallinna lennujaam kehvas olukorras ning peab arvestama reaalse konkurentsiga lennufirmade pärast. Tallinna lennujaam on varasemalt liine teistele lennujaamadele nii kaotanud kui ka võitnud.

76. Lisaks eelnevale peab Lennujaam oluliseks täpsustada Ryanair DAC taaskordselt eksitavaid väiteid – Helsingi lennujaam asub Tallinna lennujaamast linnulennult ca 100 km kaugusel.

77. Tallinna lennujaam võrdleb oma tegevust ning tasusid eelkõige lähilennujaamadega nii otsese konkurentsi tõttu reisijate ja lennufirmade pärast kui ka kliimatiliste, geograafiliste ning turgude üldiste sarnasuste tõttu, mistõttu on lähilennujaamade kulubaasid Lennujaama kulubaasidega võrreldavad. Võrdluses lähilennujaamadega, on Lennujaama maandumistasu hetkel piirkonna kõrgeim ning reisijapõhised tasud ühed madalaimad (Lisa 10). Selguse huvides märgib Lennujaam ka seda, et Lisas 10 esitatud tasud on hetkel kehtivad ning sisaldavad lennujaamades käesoleva aasta alguses jõustunud tasude tõusu (va Tallinna lennujaam, graafikul tähisega TLL). (...) \*

78. Seejuures märgib Lennujaam, et jääb enda varasemates seisukohtades esitatud viidete juurde ega hakka neid kordama.

79. Esiteks märgib Lennujaam, et Ryanair DAC on 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 58-61 toodud väited ja asjaolud väljuvad käesoleva vaidluse esemest. Küll aga märgib Lennujaam selguse huvides järgmist.

80. Lennujaamad lähtuvad oma hinnastamisel väga erinevatest aspektidest, sh kuludest ja turusituatsioonist jms. Seega leidub kahtlemata lennujaamasid, mis ei ole pidanud vajalikuks või võimalikuks hindasid tõsta. Euroopa enam kui 300 lennujaama hulgas on palju ka lennujaamu, millised on tasusid tõstnud. Samuti, viidates Ryanairi DAC poolt 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 59 toodud lennujaamade näited ei hõlma Lennujaama kahte kõige olulisemat lähilennujaama, Helsingit ning Vilniust, kus tõsteti tasusid nii 2023. aastast kui ka varasemalt. Lennujaam toob siinkohal näited Vilniuse ja Helsingi lennujaamadest, kus on hiljuti tasusid tõstetud ning millega ka Lennujaam konkureerib, nii liinide kui Helsingi puhul ka reisijate pärast. Vilniuse lennujaam on viimaste aastate jooksul lennujaamatasusid korrigeerinud kahel korral – 2018. ja 2023. aastal. Kusjuures hinnatõus on olnud mõlemal korral olnud arvestatav, eriti just reisijatasu osas (2018. aastal (...) \*% ning 2023. aastal (...) \*%). Helsingi lennujaam on tasusid tõstnud küll väikses mahus, kuid samuti viimaste aastate jooksul. AS Tallinna Lennujaam selgitab veelkord, et Lennujaam ei ole lennujaamatasusid tõstnud kordagi viimase kümne aasta jooksul. Käesoleva seisukohale on



lisatud Vilniuse ja Helsingi lennujaama eelnevate aastate tasud ning muutused ajateljel ühe lennuki külastuse kohta lennujaamas (Lisad 11 ja 12).

81. AS Tallinna Lennujaam märgib, et ka Ryanair DAC täiendava seisukoha punktis 59 väljatoodu ei ole korrektne ning olulises osas asjakohatu. Esiteks, Ryanair DAC täiendava seisukoha punktis 59 esitatud tabel 2 loetleb suures osas lennujaamasid, mis on oma reisijamahult, kulubaasilt ja turusituatsioonilt Tallinna lennujaamast väga erinevad, sh näiteks Lõuna-Euroopa lennujaamad. Teiseks, on esitatud ka ebakorrektned väited, justkui Stockholm ja Göteborg ei oleks lennujaamatasusid tõstnud. Nimelt on Swedavia, Rootsi lennujaamu käitav ettevõtte, oma kodulehel märkinud, et tõstavad tasusid 2023. aastast 2,3% võrra.<sup>65</sup> Samuti tõstis Swedavia tasusid ka 2018. ja 2019. aastal.<sup>66</sup> Kolmandaks, Ryanairi DAC poolt 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 59 tabelis 2 välja toodud kõik lennujaamad küll ei tõsta hetkel hindasid, kuid näiteks nende reisijatasu/julgestustasu/PRM tasu võrdluses on Lennujaama tasud oma tasemelt kõige madalamad (vt Lisa 14). Neljandaks, kuivõrd Ryanair DAC on omalt poolt välja toonud lennujaamad, mis tasusid ei tõsta või teevad seda minimaalselt, siis peab Lennujaam vajalikuks omalt poolt välja tuua näiteid lennujaamadest, mis tasusid tõstavad. 31.01.2023 seisukoha Lisas 13 on esitatud väljavõtte AirportCharges.com portaali uudistest, mis kajastavad muudatusi lennujaamatasudes. Kuigi Ryanair DAC väidab 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 61, et ükski teine lennujaam ei tõsta oma tasusid üle 30%, siis lisas toodud pealkirjadest on näha, et on ka lennujaamasid, kus tõstetakse tasusid üsna suurel määral, sealhulgas üle 30%.

82. Seejuures märgib Lennujaam, et oli COVID-19 pandeemia kõrgperioodil oma hinnastamist organiseerides solidaarne lennujaama kasutajatega pandeemiast tekkinud keerulise majandusolukorra tagajärgede kandmisel. Lennujaam jätkas samade lennujaamatasudega ning jätkas lendudele (ka Ryanair DAC lennuoperatsioonidele) juba enne pandeemiat kokkulepituid liinitoetuste rakendamist.

83. Ryanair DAC viitab enda 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 62-66, et Lennujaam on väitnud, et Direktiivi eesmärk on kogu Euroopa Liidus tasusid ühtlustada. Lennujaam märgib, et tegemist on ilmse kirjaveaga. Lennujaam esitab 23.11.2022 seisukoha punktis 37 esitatu uuesti ja korrektselt: „Eeltoodud on kinnitatud ka Direktiivi seletuskirjas, mille kohaselt on Direktiivi eesmärgiks terve Euroopa Liidu üleselt tasude süsteeme ühtlustada.“ Selline eesmärk on märgitud nii 23.11.2022 seisukoha punktis 37 viidatud Direktiivi seletuskirjas kui ka Direktiivi selgituspunktides 5 ja 19.

84. Ryanair DAC märgib enda 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 67 vaidluse esimest väljuva väite, et asjaolu, et Lennujaam ei ole 10 aastat lennujaamatasusid tõstnud, ei ole asjakohane ega piisav põhjendus tasude tõstmiseks. Esiteks Lennujaam, et kujundab lennujaamatasud vastavalt Määruse loogikale (jäädes seejuures jätkuvalt alla lubatud müügitulu). Teiseks märgib Lennujaam selgituseks, et arusaadavalt on Lennujaama kulubaas 10 aasta jooksul oluliselt muutunud, mõjutades seeläbi otseselt ka lennujaamatasude muutmise vajadust. Nagu Lennujaam juba 23.11.2022 täiendava seisukoha punktis 23 selgitas, siis võrreldes 10-aasta taguse ajaga on kauba, materjali ja teenuste kulud on tõusnud 125%, tööjõukulud 220% ning investeringutest tulenev amortisatsioonikulu 41% (Ryanair DAC esialgse kaebuse lisa 4 – Tallinn AUC meeting 08.06.2022 slides (ENG), slaid 32). Kulude kasv tingis vajaduse suurendada müügitulu ühikhindade muutuse teel. Lennujaam ei maksimeeri lennunduse kasumit, vaid soovib tagada jätkusuutliku toimimise turutingimustes. Lennujaama tegelik müügitulu on viimase 4 aasta (2017-2022) jooksul jäänud alla lubatud müügitulu (Ryanair DAC esialgse taotluse lisa 4 – Tallinn AUC meeting 08.06.2022 slides (ENG), slaid 39). Ka korrigeeritud ühikhindadega on 2023.aastal tegelik müügitulu madalam lubatud

<sup>65</sup> Swedavia veebilehel avaldatud teave lennujaamatasude kohta. Veebis kättesaadav:

[https://www.swedavia.com/about-swedavia/airport-charges/swedavias-airport-charges-toincrease-by-2.3\(20.01.2023\).](https://www.swedavia.com/about-swedavia/airport-charges/swedavias-airport-charges-toincrease-by-2.3(20.01.2023).)

<sup>66</sup> Swedavia veebilehel avaldatud teave lennujaamatasude kohta – Consultation and News. Veebis kättesaadav: [https://www.swedavia.com/about-swedavia/airport-charges/\(20.01.2023\)](https://www.swedavia.com/about-swedavia/airport-charges/(20.01.2023))

müügitulust 11% (Ryanair DAC taotluse lisa 4 – Tallinn AUC meeting 08.06.2022 slides (ENG), slaid 39).

85. Ryanair DAC toob 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 68 välja, et Lennujaam on hoidunud enda üldist finantsseisundit kommenteerimast ning viitab et Lennujaam on teeninud pandeemia ajal suurt kasumit. Samuti on Ryanair DAC viidanud, et kui aastateks 2020, 2021 ja 2022 on prognoositud Euroopa lennundussektorile 64 miljardi dollari suurust kahjumit, siis Lennujaamal on seevastu alates 2019. aastast positiivne EBIDTA ja 2020. aastal oli puhaskasum vaid vähesel määral negatiivne. Siinkohal märgib Lennujaam, et eeltoodust hoolimata nähtub Ryanair DAC majandusaasta aruandes Ryanair DAC enda pandeemia järgset jõudsat taastumist. Samuti teatas Ryanair Holding oma 07.11.2022 teates tugevast poolaastast, teenides 1,37 miljardit eurot kasumit.<sup>67</sup> Lennujaam on avalikustanud oma finantstulemused ning kommenteerinud tulemusi kasutajate komitees. Tagasihoidlik kahjum COVID-19 ajal peegeldas Lennujaama väga kiiret ja mahukaid kulude ja töötajate vähendamist. Töötajate arv vähenes (...)%, töötajate aastapalk vähenes (...)% ning ärikulusid vähendati (...)%. Punktis 68, tabelis 3 toodud lennujaama EBITDA ja puhaskasum sisaldavad ettevõtte majandustulemust ilma tasude tõusudeta. Käesolevaga esitab Lennujaam read kasumi allikatest eurodes.

	2019	2020	2021	2022 prog	2023	2024
<b>EBITDA</b>	<b>16 557 200</b>	<b>6 043 964</b>	<b>8 582 783</b>	<b>11 024 560</b>	<b>11 468 175</b>	<b>12 205 700</b>
<b>Puhaskasum</b>	<b>9 156 133</b>	<b>-1 062 300</b>	<b>543 950</b>	<b>3 355 745</b>	<b>2 655 100</b>	<b>3 661 107</b>
<i>Puhaskasum (enne finantskulusid)</i>	9 354 688	-957 309	681 382	3 771 499	2 810 997	3 806 515
<i>sh. TLL lennundusest</i>	1 223 011	-2 364 214	-2 473 247	-3 419 950	-4 652 811	-4 717 686
<i>sh. TLL mittelennundus est</i>	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

86. Seda enam on arusaamatu Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktides 71-75 väidetud, justkui Lennujaam kuritarvitaks oma turuvõimu ja ei omaks motivatsiooni kulutõhusust suurendada. Esiteks märgib Lennujaam, et Määruse § 6 lg 3 annab lennujaama haldajale õiguse oma kasumit maksimeerida. Lennujaam seda aga ei tee, et tagada jätkusuutlik toimimine turutingimustes ja lennujaama kasutajatele võimalikult soodsad tingimused. Seega ei saa kuidagi väita, et AS Tallinna Lennujaam kuritarvitaks enda turuvõimu.

87. Ryanair DAC viitab enda 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 76, et justkui tuleks kogu inflatsioonist tingitud kulude kasv olema lennujaama kasutajate kanda. Esiteks märgib AS Tallinna Lennujaam, et antud argumentatsioon väljub käesoleva vaidluse esemest, kuivõrd AS Tallinna Lennujaamal tuleb lennujaamatasude kehtestamisel lähtuda Määrusest ja selle valemist, mitte subjektiivsetest asjaoludest.

88. AS Tallinna Lennujaam märgib lisaks, et arvestas lennujaamatasude konsultatsioonist madalama inflatsiooninäitajatega, kui 2022. aasta tegelikult on olnud (vt Ryanair DAC esialgse taotluse Lisa 5 – AUC meeting, slaid 29).

89. AS Tallinna Lennujaam juhib tähelepanu asjaolule, et ka lennujaama kasutajad on tõstnud enda tasusid/piletihindasid, kandes seeläbi inflatsioonist tulenevad kulud ja raskused edasi tarbijateni. Vastavalt Eurocontroli raportile, tõusid lennupiletite hinnad Euroopas 2022. aastal võrreldes 2021. aastaga keskmiselt 14%, kusjuures lennupiletite hinnatõus on ületanud keskmist inflatsioonimäära pidevalt alates 2022. aasta aprillist.<sup>68</sup> Reisijatasu lisatakse lennujaama kasutajate poolt lennupileti hinnale. Seega ei tasu reisijatasu mitte lennujaama kasutajad, vaid reisijad, kui nad soetavad lennupileti lennujaama kasutajalt. Eelöeldu tähendab, et reisijatasu maksavad ja vastava hinnakoormuse katavad lõpuks reisijad. Lennujaama kasutaja enda otsus on see, kas või kuidas ta sellise tasu reisijale hinnastab.

95. Ryanair DAC viitab 29.12.2022 täiendavas seisukoha punktides 87–88, et uute lennujaamatasude kehtestamine mõjutab negatiivselt Eesti avatust muu Euroopaga. Esiteks märgib Lennujaam, et Ryanair DAC väide väljub käesoleva vaidluse esemest. Lennujaam palub Konkurentsiametil Ryanair DAC 29.12.2022 seisukoha punktides 87–88 esitatud väited vaidluse lahendamisel täies ulatuses tähelepanuta jätta. Siiski märgib Lennujaam väidetuga seonduvalt selguse huvides järgmist.

96. Lennujaamatasude suurus ei ole otseses seoses sihtkoha nõudlusega. Vastavalt IATA uuringule mõjutab riiklikul tasandil õhutranspordi nõudlust pigem elanikkonna sissetulekute kasv (sageli väljendatuna SKP-na), kui lennupiletite hind.<sup>69</sup> Ka Lennujaama liinitoetusprogrammi alusel madalamatele lennujaamatasudele kvalifitseerivad sihtpunktid, sh Ryanair DAC liinid, suletakse või lendude toimimise perioodi muudetakse, kui liinil puudub toimimiseks vajalik nõudlus. Lennujaam toob siinkohal ka näiteid nii Ryanairi enda kui ka teiste lennufirmade liinidest, sh näiteks Tallinn- München liini on avatud ja suletud korduvalt, British Airways sulges Londoni liini, Ryanair on sulgenud Edinburghi, Liverpooli, varasematel aastatel ka Manchesteri, Bremeni, Düsseldorf Weeze ning Wizz Air hiljutise Oslo Torp liini (Tallinna Lennujaam on 09.03.2023 kirjas välja toonud, et antud informatsioon ei ole Ryanairi ees ärisaladuseks, kuid kuivõrd tegemist on kommertstingimustega lennujaama ja lennufirma vahel ning **lepingutes on sätestatud konfidentsiaalsuskohustus**, käsitleb Tallinna Lennujaam üldsuse ees ärisaladusena).

97. Ryanair DAC on enda 29.12.2022 seisukoha punktis 87 jätnud avaldamata opereerimiskulude ülevaatest kütusekulu, millel on aga suur osakaal lennu opereerimiskuludest. Seega on Ryanair DAC on 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 87 taas kallutatud väite esitanud, näidates lennujaamatasude osakaalu kuludest suuremana, jättes kütusekulud arvestamata. Nimelt väidab Ryanair DAC, et Ryanair DAC puhul moodustavad lennujaamatasud 25% kütusevälisest ühikukulu baasist.<sup>70</sup> Arvestades ka kütusekulusid, on Ryanair DAC oma majandusaasta aruandes märkinud, et lennujaamaga seotud tasud moodustavad ca 14% nende kogukuludest. Euroopa Komisjon on oma hinnangus - 09.07.2019 „Komisjoni talituste töödokument - Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiivi 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta hinnang“, välja toonud, et täisteenust pakkuvate ja odavlennufirmade kogukuludest moodustavad lennujaamatasud 3-12%.<sup>71</sup> Lennujaam nõustub, et lennujaamadega seotud kulud on lennufirma jaoks oluline komponent, kuid see ei ole siiski kõige olulisem ja nii suur komponent, mis mõjutab liini toimimist. Seda on

<sup>68</sup> EUROCONTROL Analysis Paper: 2022 – The year European aviation bounced back. Veebis kättesaadav: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-analysis-paper-2022-year-european-aviation-bounced-back> (16.01.2023).

<sup>69</sup> Air Travel Demand, lk 30. Veebis kättesaadav: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-travel-demand/> (23.01.2023).

<sup>70</sup> Ryanair reports half-year profits of €1.37bn s.2022 traffic & fares above s.2019 in strong post Covid recovery risk of Covid variants & Ukraine overhang h2 winter schedules. Veebis kättesaadav: <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2022/11/H1-FY23-Results.pdf> (23.01.2023).

<sup>71</sup> Euroopa Komisjon 09.07.2019 „Komisjoni talituste töödokument - Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiivi 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta hinnang“. SWD (2019) 289 final, lk 4. Veebis kättesaadav: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/201907/swd20190289.pdf> (23.01.2023).

näha ka eelnevalt toodud näidetest, et liinid suletakse hoolimata soodsatest lennujaamatasudest.

98. Lennujaam ei maksimeeri enda kasumit just sel eesmärgil, et tagada lennuliinide ulatuslik toimimine ja avatus ülejäänud Euroopaga. Vastupidiselt Ryanair DAC arusaamale, leidub Euroopas ka teisi lennufirmasid. Tallinnasse lendab kokku regulaarselt 15 lennufirmat, kes järjepidevalt kasvatavad oma mahtu Tallinna lennujaamas.

Lähtudes eeltoodust, toob Lennujaam 31.01.2023 seisukoha punktides 46–48 Euroopa Liidu ja Eesti õiguses sätestatud läbipaistvuse põhimõtte järgimist puudutavalt välja, et:

46. AS Tallinna Lennujaam nõustub Euroopa Komisjoni 09.07.2019 hinnangu punktis 5.1 (lk 36) esitatud seisukohaga läbipaistvuse põhimõtte ning selle olulisuse osas.<sup>72</sup> Lisaks märgib Lennujaam, et on kehtestatud lennujaamatasud arvanud tõhusa konkurentsi tingimustel ning turutingimustest lähtuvalt. Lennujaam arvestab tasude kehtestamisel konkurentsipositsiooni lähilennujaamadega. Tasude kehtestamisel lähtub Lennujaam lennujaamateenuse mõistlikust ärikasumist ja lubatud müügitulust ning ei maksimeeri neid lubatud WACC ulatuses. Optimaalse tasude struktuuri leidmisel lähtutakse konkurentsituatsioonist naaberriikidega.

47. AS Tallinna Lennujaam ei nõustu Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 94 jj esitatud väidetega. Esiteks, Lennujaam on olnud lennujaamatasude määramisel kulupõhine – Lennujaam on seda varasemalt korduvalt selgitanud ning on seda selgitanud ka 31.01.2023 seisukohas. Lennujaam ei hakka enda varasemalt väljendatud seisukohti kordama. Teiseks, mitte ükski lennujaama kasutaja ei ole varasemalt (s.o konsultatsiooni käigus) esitanud etteheiteid lennujaamatasude arvutamise loogika kohta. Lennujaam märgib muuhulgas, et konsultatsioonide korraldamise eesmärgiks on kahepoolse dialoogi läbiviimine, mille käigus saavad lennujaama kasutajad mistahes arusaamatuse korral täpsustavaid küsimusi esitada – selline võimalus oli ka Ryanair DAC-l. Jääb mõistmatuks, miks Ryanair DAC ei ole varasemalt lennujaamatasude kehtestamise meetodika ebaselgust Lennujaamale ette heitnud ning ootas sellega hetkeni, mis põhjustab nii Lennujaamale kui ka teistele lennujaama kasutajatele olulisi ebamugavusi. Ryanair DAC post factum väited selle kohta, et lennujaamatasude määramise protsess ei ole olnud arusaadav, ei ole põhjendatud ega tõendatud. Kolmandaks, Ryanair DAC väited selle kohta, et Lennujaam ei ole tõendanud kulupõhisuse põhimõttes järgmist, on täies ulatuses põhjendamatud ja asjakohatud. Lennujaam on kulupõhisuse põhimõtet tõendanud ja esitanud vastavaid dokumente varasemalt ka Konkurentsiametile. Lennujaam selgitab Ryanair DAC-le, et Lennujaamal ei ole kohustust jagada enda ärisaladust lennujaama kasutajatega. Lennujaamal tuleb käesoleva vaidluse käigus tõendada kulupõhisuse põhimõtte järgimist kohtuvälisele menetlejale, mitte lennujaama kasutajale.

48. Ryanair DAC väited läbipaistvuse põhimõtte rikkumise kohta järgmistes olukordades ei vasta ühelgi juhul tõele (Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukoha p 95):

- a. Kulude eraldamise meetodika – Lennujaam on esitanud Konkurentsiametile materjalid ja arvutused antud väite kontrollimiseks. Lennujaamal puudub kohustus jagada enda ärisaladust lennujaama kasutajatega. Lennujaama kasutajatele jagatava info ning selle skoobi määramisel on Lennujaam lähtunud IATA soovistest ja kehtivast seadusandlusest. Lisaks rõhutab Lennujaam, et juhul, kui Ryanair DAC mõistis, et Lennujaama poolt konsultatsiooni käigus esitatud info ei ole piisav, oli kõigil lennujaama kasutajatel võimalus konsultatsiooni raames küsida lisainfot. Seda võimalust Ryanair DAC ei kasutanud.
- b. Kapitalikulu ja tulude arvestamine – (i) Ryanair DAC väidab, et Lennujaam ei ole välja toonud kapitalikulu mõju erinevate lennujaamateenuste tõhususe kasvule ega ka investimisprojektide majanduslikke põhjused. Ryanair DAC väide on eksitav ja pahatahtlik. Lennujaam selgitab, et konsulteerib lennujaamateenuseid mõjutavaid

<sup>72</sup> Euroopa Komisjoni 09.07.2019 Direktiivi hinnang, lk 36 p 5.1. Veebis kättesaadav: [swd20190289.pdf](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32019D0289) (europa.eu) (20.01.2023).

investeeringuid igal kasutajate komitee koosolekul, tuues välja investeeringu eesmärgi ja põhjenduse. Sarnaselt tehti ka käesoleva vaidluse esemega seotud konsultatsiooni käigus (vt Ryanair DAC 01.11.2022 esialgse taotluse Lisa 5 – AUC meeting, slaid 13 jj). Senini pole ükski lennujaama kasutaja investeerimisprojekte vaidlustanud. (ii) Samuti väidab Ryanair DAC, et Lennujaam ei ole näidanud, mis osa ärituludest on otseselt seotud lennujaamatasudega (nt infrastruktuur), kuivõrd lennujaamatasud peavad üleval seda infrastruktuuri, millega lennujaama haldaja äritulusid saab. Lennujaam on esitanud Konkurentsiametile materjalid ja arvutused antud väite kontrollimiseks. Lennujaamal puudub kohustus jagada enda ärisaladust lennujaama kasutajatega. Lennujaama kasutajatele jagatava info ning selle skoobi määramisel on Lennujaam lähtunud IATA soovitudest ja kehtivast seadusandlusest. Lisaks rõhutab Lennujaam, et juhul, kui Ryanair DAC mõistis, et Lennujaama poolt konsultatsiooni käigus esitatud info ei ole piisav, oli kõigil lennujaama kasutajatel võimalus konsultatsiooni raames küsida lisainfot. Ryanair DAC antud küsimuses täiendavat infot ei küsinud.

- c. WACC (kaalutud keskmine kapitali hind, osa lennujaamatasude arvutamise valemist) – Ryanair DAC väidab, et Lennujaam ei ole WACC-i aluseks olevate parameetrite arvutusi avalikustanud. Ryanair DAC väide on eksitav ja pahatahtlik. Lennujaam märgib, et vastavad parameetrid avalikustati kasutajate komitees (vt Ryanair DAC 01.11.2022 esialgse seisukoha taotluse Lisa 5 – AUC meeting, slaid 37 jj). Seejuures ei küsinud Ryanair DAC konsultatsiooni käigus antud küsimuses ka mistahes täpsustusi.

**Keskkonnasäästlike lennundusettevõtete diskrimineerimist** puudutavalt toob AS Tallinna Lennujaam 31.01.2023 seisukoha punktides 90–94 välja, et:

90. Ryanair DAC väidab enda 29.12.2022 seisukoha punktides 79-86 paljasõnaliselt, et Lennujaam diskrimineerib keskkonnasäästlikke lennundusettevõtteid. Lennujaam ei diskrimineeri lennuettevõtjaid. Lennujaam märgib, et Ryanair DAC 29.12.2022 täiendava seisukohta punktis 80 esitatud väited ei oma käesoleva vaidluse lahendamisel mistahes tähtsust. Lennujaam selgitab, et maandumistasu kehtestatakse kindla ühiku hinnana, mida arvutatakse vastavalt lennuki maksimaalsele lubatud stardimassile. Seega, mida raskem on lennuk, seda suurem on maandumistasu. Eelnevalt selgitatud põhimõtte kehtib võrdselt kõikidele lennujaama kasutajatele. Maandumistasu alandamine on seetõttu kasulik kõigile lennufirmadele, mis opereerivad suuremate lennukitega, sh Ryanair DAC. Madalam maandumistasu tähendab lennujaama kasutajatele madalamaid püsikulusid, läbi mille lennujaama haldaja aitab kaasa lennukite opereerimisele madalhooajal. See jätab lennujaama kasutajate enda otsustada, milliste muutuvkulude juures on nende ärimudel kõige efektiivsem.

91. AS Tallinna Lennujaam selgitab, et lähtub oma hinnakujunduses muuhulgas ka kohalikust turusituatsioonist. Kuivõrd Lennujaama maandumistasud on olnud piirkonna kõrgeimad, peab Lennujaam vajalikuks maandumistasu langetada. Üldiseid trende antud valdkonnas ei ole võimalik välja tuua, sest iga lennujaama haldaja lähtub hinnakujundusel lisaks asukohariigi tasude regulatsioonile, ka oma piirkondlikust konkurentsituatsioonist (vt ka AS Tallinna Lennujaama 23.11.2022 seisukohta p 37-38).

92. Ryanair DAC väidab 29.12.2022 täiendava seisukoha punktis 82, et Lennujaam on esitanud konsultatsioonidel eksitavat infot, kuivõrd Lennujaam esitas „maandumis- ja reisijatasu“ ühe lennuki teenindamise kohta (per turnaround – vt Ryanair DAC esialgse Taotluse Lisa 3, slaid 56), jättes samas välja keskkonnatasud, mida Ryanair DAC väitel enamik lennujaamasid samuti rakendab. Lennujaam selgitab veelkord, et keskkonnatasude kehtestamise kohustust ega võimalust ei näe LennS ette. Veelgi enam, LennS § 59 lg 2 esitab ammendava loetelu tasudest, mida lennujaama haldajal on võimalik lennujaama kasutajale kehtestada. Keskkonnatasu kehtestamist ei ole käesoleval ajahetkel LennS § 59 lg-s 2 ette nähtud. Vastupidiselt nt ICAO suunised lennujaama ja aeronavigatsioonitasudele ICAO DOC 9082 annavad soovitusel võimalusel hoida lennujaamatasude struktuur võimalikult lihtne ja sobiv rahvusvahelises

lennujaamas rakendamiseks.<sup>73</sup> Seejuures annab ICAO keskkonnatasude rakendamise osas suunise, et keskkonnatasusid peaksid rakendama ainult need lennujaama haldajad, kus on probleeme õhu või mürasaastega.<sup>74</sup> Lennujaam palub Konkurentsiametil Ryanair DAC paljasõnalise ja asjakohtu väite käesoleva vaidluse lahendamisel tähelepanuta jätta.

93. Ryanair DAC märgib oma 29.12.2022 seisukoha punktides 83 ja 84, et võrreldes lennujaama kasutajate keskmiste täituvustega on lennujaama 68%-line keskmine täituvus novembrikuus oluliselt madalam ning tasude tõusu puhul justkui kaotavad lennujaama kasutajad motivatsiooni kõrgema täituvuse saavutamiseks. Lennujaam peab vajalikuks märkida järgmist. Omaniku ootustes Lennujaamale on välja toodud eesmärk tagada Tallinnaga head rahvusvahelised ühendused, mis aitavad kaasa riigi ettevõtluse ja turismi arengule ning konkurentsivõime kasvule. Selle eesmärgi täitmiseks peab Lennujaam pakkuma sagedasi ühendusi Euroopa peamiste ärikeskuste ja oluliste sõlmjaamadega, ning ka regionaalseid ja turismi soodustavaid ühendusi. Seetõttu on Lennujaama n-ö lennufirmade portfell mitmekesine, koosnedes nii traditsionaalsetest lennufirmadest, mis teenindavad sõlmjaamu, ja äriiline kui odavlennufirmadest ja regionaalsetest lennufirmadest. Üle (...) % Lennujaama reisiliiklusest on sõlmjaamade liiklus ning madalam lennuki täituvus on osaliselt tingitud just sõlmjaamade lendudest, mida pakutakse tihedate lennusedustega. Riigi ja Lennujaama seisukohast on ühenduse kvaliteedis oluline vahe, kas lennufirma teenindab sihtkohta 3 või isegi 8 korda päevas, või siis 2 korda nädalas, nagu seda teevad keskmiselt odavlennufirmad.

94. Arvestades eeltoodut ja Lennujaama ning omaniku eesmärki tagada sagedased ühendused, ei pea Lennujaam 68% keskmist täituvust novembrikuus madalaks või muul moel murettekitavaks. Lisaks võrdleb Ryanair DAC Tallinna lennujaama keskmist täituvust odavlennufirmade ja suurtel globaalsetel turgudel tegutsevate kontsernide keskmistega, mis ei ole asjakohane, kuivõrd Lennujaam tegutseb kordades väiksemal turul. Näiteks 2022. aasta juuni kuni august oli (...) \*. Veelgi enam, Lennujaam ei ole nõus väitega, et lennujaamatasude tõstmisega väheneb lennufirmade motivatsioon lennukit täita. Euroopa Komisjon on oma hinnangus - 09.07.2019 „Komisjoni talituste töödokument - Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiivi 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta hinnang“, välja toonud, et täisteenust pakkuvate ja odavlennufirmade kogukuludest moodustavad lennujaamatasud 3-12%. Lennufirmade motivatsioon kasumit teenida (kasum sõltub täituvusest) ei ole seotud kulubaasi proportsiooniga. Arvestades lendamisega seotud kõrgete opereerimis- ja püsikuludega, peaks iga tulu toov reisija lennufirmale vajalik olema. (...) \* Lennujaam märgib, et tema andmetel on Ryanair DAC lennukipark üks vanimaid võrreldes teiste Tallinnasse lendavate lennufirmadega. Ryanair DAC lennukite keskmine vanus on üle 9 aasta, kui nt Air Balticu lennukite keskmine vanus on üle 3 a. Seetõttu oleks võimalike keskkonnatasude kehtestamine tegelikult Ryanair DAC-ile täiendavalt koormavama mõjuga ja seetõttu on Ryanair DAC seisukoht arusaamatu.

#### **4.6.6. Konkurentsiameti seisukoht ebavõrdse kohtlemise ja lennundusettevõtete diskrimineerimine osas**

Konkurentsiamet on seisukohal, et Ryanairi väited konkurentsiki kahjustamise ja keskkonnasäästlike lennundusettevõtete diskrimineerimise osas ei ole põhjendatud:

Otsuse eelnõu punktides 4.1 – 4.5 (koos alapunktidega) tulenevalt vastavad Tallinna Lennujaama poolt kavandatavad lennujaamatasud LennS-s kui eriseadusest ja selle alamaktist Metoodikast tulenevatele nõutele ning nõutele vastab ka ettevõtja kassastruktuur. Samuti puuduvad alused, mis võimaldaksid järeldada, et Tallinna Lennujaama reisijateveo prognoos, mis on võetud lennujaamatasude kehtestamise aluseks, oleks vale ning Tallinna

<sup>73</sup> ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, lk 18. Veebis kättesaadav: [https://www.icao.int/publications/Documents/9082\\_9ed\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf) (23.01.2023).

<sup>74</sup> ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, lk 20-21. Veebis kättesaadav: [https://www.icao.int/publications/Documents/9082\\_9ed\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf) (23.01.2023).

Lennujaam peaks korrigeerima 2023. aasta reisijate arvu prognoosi ülespoole. Põhjendatud ei ole ka Ryanairi taotlused uue konsultatsiooni läbiviimise ning liinitoetuskavaga sätestatud allahindluste osas.

Tallinna Lennujaam ei ole rikkunud LennS-sest ega Metoodikast tulenevaid aluseid.

Tallinna Lennujaam on 10.11.2022 vastuskirja punktides 20-26 toonud välja (kokkuvõtvalt), et lennujaamatasude kujunemisel on oluliseks aspektiks ka lennujaama konkurentsivõimelisuse säilitamine. Kuivõrd lennujaamade tulud on otseselt seotud seda läbivate reisijate arvuga, siis on lennujaamade huvides omada laiaulatuslikku liinivõrgustikku, mis oleks atraktiivne võimalikult suurele reisijate arvule. Liinivõrgustiku arendamiseks peavad lennujaamad olema lennufirmade jaoks atraktiivsed äripartnerid. Kuivõrd (...)\*, siis konkureerib Tallinna Lennujaam lennuühenduste aspektis kõigi Euroopa lennujaamadega, mille üheks oluliseks mõjuteguriks on hinnakonkurents. Kuna Eesti turg on lennunduse mahte arvestades Euroopa kontekstis väga väike, siis on Eesti turg lennufirmade jaoks ka madalama prioriteetsusega turg. Eelõeldu aga suurendab veelgi konkurentsisis püsimise vajadust.

Lennujaama strateegiliseks eesmärgiks on lennuliikluse hoidmine ja suurendamine – selle eelduseks on atraktiivse hinnataseme hoidmine lennufirmadele. Ka uute tasumäärade väljatöötamisel on üheks eesmärgiks tagada Tallinna lennujaama jätkuv atraktiivsus (konkurentsivõime) vedajate jaoks. Lähilennujaamad asuvad Tallinna lennujaamaga sarnases geograafilises ja kliimaatilises piirkonnas. Seega ei ole põhjendatud, miks Tallinna Lennujaama tulude-kulude struktuur peaks või võiks oluliselt erineda lähilennujaamade omast.

Kuna Tallinna Lennujaama maandumistasud on olnud piirkonna kõrgeimad, peab Tallinna Lennujaam vajalikuks maandumistasu langetada. Konkurentsiamet nõustub sellega. Maandumistasu kehtestatakse kindla ühiku hinnana, mida arvutatakse vastavalt lennuki maksimaalsele lubatud stardimassile. Seega, mida raskem on lennuk, seda suurem on maandumisteenuse kulu. Antud põhimõte kehtib võrdselt kõikidele lennujaama kasutajatele. Maandumistasu alandamine on seetõttu kasulik kõigile vedajatele, mis opereerivad suuremate lennukitega, sh Taotleja. Madalam maandumistasu tähendab lennujaama kasutajatele madalamaid püsikulusid, läbi mille lennujaama haldaja aitab kaasa lennukite opereerimisele madalhooajal. See jätab lennujaama kasutajate enda otsustada, milliste muutuvkulude juures on nende ärimudel kõige efektiivsem.

Konkurentsiamet ei nõustu Ryanairi väitega, et lennujaamatasude tõstmisega väheneb lennufirmade motivatsioon lennukit täita. Vedajate motivatsioon kasumit teenida (kasum sõltub täituvusest) ei ole seotud kulubaasi proportsiooniga. Arvestades lendamisega seotud kõrgete opereerimis- ja püsikuludega, peaks iga tulu toov reisija vedajale vajalik olema.

Ryanair viitab Thessaloniki Foorumi 27.01.2022 raportile „Lennujaamatasud kriisi ajal“<sup>75</sup>, tuues välja, et lennujaamatasud peavad olema kulupõhised ning lennujaamateenus peab olema kulupõhine, st teenuse hind peab põhinema sama teenuse kulul. Lisaks toob Ryanair samale raportile tuginedes välja, et tasude tõstmine ajal, mil liiklus ei ole taastunud, on vastupidine lennujaamatasusid reguleeriva Thessaloniki Foorumi suunistele.

**Konkurentsiamet on menetluse tulemusena seisukohal, et Tallinna Lennujaam omistab kulud sellele teenusele, mis on põhjustanud nende kulude tekkimise ning et teenuse kulu sisaldab ainult selle teenuse osutamiseks vajalikke kulusid, nagu näevad ette LennS ja Metoodika (vt otsuse eelnõu punkti 4.1 koos alapunktidega).**

Selleks, et lennuliiklust hoida ja suurendada (sh taastada), tuleb lennufirmade jaoks hoida hinnatase atraktiivsena. Ka uute tasumäärade väljatöötamisel on üheks eesmärgiks tagada Tallinna lennujaama jätkuv atraktiivsus (konkurentsivõime) vedajate jaoks. Puuduvad alused

---

<sup>75</sup> Vt

[https://www.aviationreg.ie/\\_fileupload/Airport%20charges%20in%20times%20of%20crisis%20v%2020220127.pdf](https://www.aviationreg.ie/_fileupload/Airport%20charges%20in%20times%20of%20crisis%20v%2020220127.pdf).

järeldada, et Tallinna Lennujaam kohtleb lennundusettevõtjaid ebavõrdset.

Lähtudes eeltoodust, ei lähe Tallinna Lennujaama tegevus vastuollu viidatud raportis tooduga. Ka siinkohal juhib Konkurentsiamet tähelepanu, et raporti punktis 1.2 selgitatakse, et Thessaloniki Foorumi ülesanne on anda **soovitusi** paremaks lennujaamatasude implementeerimiseks ja tutvustada parimaid praktikaid. Kuna tegemist on soovitustega, ei ole need järgimiseks kohustuslikud. Lisaks juhib amet tähelepanu, et antud raporti punkti 1.10 kohaselt ei tohiks seda raportit kasutada piiranguna liikmesriikidele oma meetodikate rakendamisel, võttes arvesse konkreetseid asjaolusid, regulatsioone või muid põhjuseid. Nagu ülalpool toodud, lähtub Tallinna Lennujaam kulude omistamisel Määruse § 3 lõigetes 1 ja 2 ning LennS § 50<sup>5</sup> lõikes 4 sätestatud alustest.

Keskkonnasäästlike lennundusettevõtete diskrimineerimist silmas pidades, millele viitab Ryanair, on Konkurentsiamet seisukohal, et puuduvad alused järeldada, et Tallinna Lennujaam diskrimineerib keskkonnasäästlike lennundusettevõteteid. Ka on Tallinna Lennujaam selgitanud, et maandumistasu kehtestatakse kindla ühiku hinnana, mida arvutatakse vastavalt lennuki maksimaalsele lubatud stardimassile. Seega, mida raskem on lennuk, seda suurem on maandumistasu. Eelnevalt selgitatud põhimõtte kehtib võrdset kõikidele lennujaama kasutajatele. Maandumistasu alandamine on seetõttu kasulik kõigile lennufirmadele, mis opereerivad suuremate lennukitega, sh Ryanairile. Madalam maandumistasu tähendab lennujaama kasutajatele madalamaid püsikulusid, läbi mille lennujaama haldaja aitab kaasa lennukite opereerimisele madalhooajal. See jätab lennujaama kasutajate enda otsustada, milliste LennS § 59 lg 2 esitab ammendava loetelu tasudest, mida lennujaama haldajal on võimalik lennujaama kasutajale kehtestada. Keskkonnatasu kehtestamist ei ole käesoleval ajahetkel LennS § 59 lg-s 2 ette nähtud. Vastupidiselt nt ICAO suunised lennujaama ja aeronavigatsioonitasudele ICAO DOC 9082 annavad soovitusel võimalusel hoida lennujaamatasude struktuur võimalikult lihtne ja sobiv rahvusvahelises lennujaamas rakendamiseks.<sup>76</sup> Seejuures annab ICAO keskkonnatasude rakendamise osas suunise, et keskkonnatasusid peaksid rakendama ainult need lennujaama haldajad, kus on probleeme õhu või müraaastega.<sup>77</sup>

Konkurentsiamet leiab eeltoodust lähtudes, et **puuduvad alused, mis võimaldaksid järeldada, et Tallinna Lennujaam on lennundusettevõteteid ebavõrdset koheldnud või diskrimineerinud.**

Lähtudes eeltoodust, koostas Konkurentsiamet 16.03.2023 otsuse eelnõu, millega kavandas jätta Ryanairi 01.11.2022 ja 14.02.2022 taotlused ja kaebuse rahuldamata (otsuse lisa 1).

## **5. Taotluste ja kaebuse rahuldamata jätmine ning järelevamenetluse lõpetamine**

10.04.2023 registreeriti Konkurentsiametis otsuse eelnõud puudutav Ryanairi seisukoht (otsuse lisa 2) ning 14.04.2023 esitas seisukoha Tallinna Lennujaam (otsuse lisa 3).

Konkurentsiamet on menetlusosaliste poolt 10.04.2023 ja 14.04.2023 esitatud seisukohad otsuse eelnõu kohta läbi vaadanud ning jääb seisukohale, et Ryanairi 01.11.2022 ja 14.02.2023 taotlused ja kaebus tuleb jätta rahuldamata. Amet põhjendab seda järgnevalt.

---

<sup>76</sup> ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, lk 18. Veebis kättesaadav: [https://www.icao.int/publications/Documents/9082\\_9ed\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf) (23.01.2023).

<sup>77</sup> ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, lk 20-21. Veebis kättesaadav: [https://www.icao.int/publications/Documents/9082\\_9ed\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf) (23.01.2023).



## 5.1. Otsusega kehtestatud lennujaamatasude nõuetele vastavus

### 5.1.1. Ryanairi 10.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule

Ryanair toob 10.04.2023 seisukoha punktides 5–27, 66 ja 70 välja, et:

Lennujaamatasud ei vasta nõuetele. Lennujaamatasude arvutamine kulupõhisuse põhimõtet arvestamata on ebaseaduslik

5. Taotleja on olnult läbivalt seisukohal, et lennujaamatasud peavad olema seotud vastavate lennujaamateenuste kuludega. Tegemist on seadusliku nõudega, LennS § 50<sup>5</sup> lg 4 sätestab selgelt, et lennujaamatasud peavad lähtuma vastava teenuse põhjendatud kogukuludest (arvestades ka juurde proportsionaalse osa üldkuludest ja mõistliku ärikasumi). LennS § 50<sup>5</sup> lg 3 toetab selle põhimõtte rakendamist, nõudes lennujaama haldajalt eraldi lennujaamateenuste tulude ja kulude arvestuse pidamist. Konkreetselt on see nõue reguleeritud Metoodika § 3 lõikes 2. Viidatud säte kehtestab lennujaamatasude arvestamise aluseks võetud kulude omistatavuse kriteeriumi ehk et kulud (mille põhjal tasu arvutatakse) peavad olema omistatud nendele teenustele, mis on põhjastanud nende kulude tekkimise.

6. 08.06.2022 toimunud konsultatsioonil esitas lennujaamatasude tõstmiseks Lennujaam ka 2023. aasta prognoosid vastavate lennujaamateenuste ennustatavatest kuludest ning tuludest, lähtudes planeeritud maandumistasu vähendamisest 7,50 euronit MTOW kohta ning reisijatasu tõstmises 10,50 euronit väljuva reisija kohta (vt Taotluse lisa 3, lk 48-50). Esitame väljavõtte Lennujaama reisijatasude arvestamise aluseks esitatud loetelu tuludest, kuludest ja kasumist:

**Tabel 1.** Lennujaama 08.06.2022 koosolekul esitatud reisijatasu tulude, kulude ja kasum/kahjum andmed, sealhulgas 2023. aasta prognoos.

#### Tulud reisijattasust, kogukulud ja kasum/kahjum (sh PWD)

REISIJATASU + PWD	2021	2022	2023	2024
Reisijatasu	7,03	7,03	10,50	10,50
PWD	0,00	0,00	0,30	0,30
<b>TULUD</b>				
Reisijatasu	3 670 815	6 397 806	12 253 281	14 098 589
Muud tulud	173 115	95 084	97 693	103 235
<b>TULUD KOKKU</b>	<b>3 843 934</b>	<b>6 492 890</b>	<b>12 350 974</b>	<b>14 201 824</b>
<b>OTSESED KULUD</b>				
Reisijate terminal (amortisatsioon, remont, kommunaalteenused, puhastus jne)	376 884	479 509	546 325	567 074
Liikumispuudega reisijate käitlemine	282 070	353 651	462 721	537 575
Seadmete hooldus reisijate terminalis	296 468	321 891	366 533	390 786
Terminalijuhi assistendid ja teenindusagendid	371 044	533 195	605 258	661 989
Pagasi sorteerimisalad reisijate terminalis	90 950	95 447	261 346	236 855
Reisijaterminali ümbruse avaliku ala korrastamine (teed, taimed jne)	110 174	120 035	123 710	122 814
Juurdepääsusüsteemid	83 971	73 761	90 751	92 146
Terminali teenindusjuht ja reisijate küsitlused	36 998	37 690	43 097	46 037
Reisiterminali juures olev ühistranspordikeskus	42 579	43 653	54 845	56 557
Reisijaterminali ja piirikontrolli turvaalad	1 903 777	1 315 835	1 780 420	1 972 166
Kommunaalteenused	336 126	307 592	544 021	564 294
Sillad ja mobiilsed väravad	168 134	193 038	166 128	188 292
Schengeniväliline	513	0	133 676	106 649
Lennukite maapealne teenindamine (elekter, seadmete amortisatsioon)		64 845		
Muud kulud	231 697	244 168	135 096	140 209
<b>OTSESED KULUD KOKKU</b>	<b>4 331 384</b>	<b>4 184 310</b>	<b>5 313 928</b>	<b>5 683 444</b>
Lennujaama haldamine/üldkulud	647 705	876 724	1 177 247	1 271 398
<b>KOKKU KULUD</b>	<b>4 979 089</b>	<b>5 061 034</b>	<b>6 491 175</b>	<b>6 954 842</b>
<b>KASUM/KAHJUM</b>	<b>-1 135 155</b>	<b>1 431 856</b>	<b>5 859 799</b>	<b>7 246 982</b>



7. Tabelist 1 tuleneb, et reisijatasu aluseks olevad teenused 2023. aastal on otsuste kuludega kokku 5 313 928 eurot. Lennujaama kavatsus on reisijatasu tõstmisega 10,50 eurole teenida reisijatasult 5 859 799 eurot kasumit (reisijatasu tuludeks prognoositud 12 253 281 eurot). Selline kasum ületab kaugelt teenuse lubatud müügitulu piirmäära Metoodika § 5 lg 7 alusel. Arvestades, et ärikasumi norm võrdub Metoodika alusel WACC-iga ehk Konkurentsiameti arvutuste põhised 4,72%, siis Metoodika § 5 lg 7 alusel peaks Lennujaama loetletud teenuste osutamiseks soetatud põhivara soetusmaksumus ja käibekapital teenuse osutamiseks käibekapital kokku ületama 124 676 574 eurot. Otsuse eelnõu andmetele tuginedes (vt lk 46) on vastavaks summaks kokku ligi kolm korda väiksem 47 917 467 eurot ning mõistlikuks ärikasumiks 2 261 704 eurot.

8. Seega on reisijatasu vastav suurus õigusvastane, kuivõrd tasust tulenev müügitulu ületab teenuse lubatud müügitulu piirmäära Metoodika § 6 lg 1 tähenduses. Müügitulu piirmäära aluseks on tegevuskulud, osa üldkuludest, kapitalikulu ning mõistlik ärikasum. Vähemalt mõistlik ärikasum on mitmekordselt ületatud.

9. Täiendavalt on Lennujaam Konkurentsiametit eksitanud reisijatasu eest tasutavate teenuste otsesest kuludes. Viidatud tabel 1 alusel on otsesed kulud 2023. aastal kokku 5 313 928 eurot. Otsuse eelnõust nähtub, et Lennujaam on esitanud Konkurentsiametile andmed, mille alusel oleks reisijatasu teenuste otsesteks kuludeks justkui 9 078 976 eurot. Selline eksitamine on aga lubamatu, kuivõrd lubatud müügitulu piirmäära arvutamise aluseks on Metoodika § 6 lg 1 alusel ka lennujaamateenuse tegevuskulu ja proportsionaalne osa üldkuludest, mille mõlema tõstmisega jõuaks Konkurentsiamet lubamatult kõrge müügitulu piirmäära arvutamiseni.

10. Lennujaam ei või aga väita, ega Konkurentsiamet lubada, et näiteks maandumistasu eest osutatavate teenuste otsesed kulud on loetavad reisijatasu eest osutatavate teenuste otsesteks kuludeks. Tegemist oleks kulude ristsubsideerimisega, mis on Lennujaamale expressis verbis keelatud lennujaamatasude arvestamisel LennS § 50<sup>5</sup> lg 4 teise ja kolmanda lause alusel. Seda keelab otseselt ka Metoodika § 3 lg 2. Määruse välja andnud Majandus- ja kommunikatsiooniministri eesmärk selle sättega oli täpselt sellise ristsubsideerimise, nagu see oleks maandumistasu kulude ülekandmisel reisijatasu kuludeks, vältimine. Lähtuvalt määruse seletuskirjast<sup>78</sup>:

“Paragrahvi lõikes 2 on sätestatud kohustus, mille kohaselt peab kulude omistamise protsess põhinema kulude põhjuslikul seosel ja välistama erinevate tegevusalade ristsubsideerimise. Ristsubsideerimise keelu põhjuseks on soov välistada, et pakutava teenuse eest nõutakse kuludest suuremat hinda, mis ei vasta tegelikkusele ega antud teenuse osutamiseks vajalikele kuludele, et kompenseerida teise teenuse eest nõutavat kuludest madalamat hinda. Ristsubsideerimise keeld tagab olukorra, kus lennujaama kasutaja hüvitab kulud üksnes teenuste eest, mida ta kasutab.”

11. Seega oleks kulude ümberkandmise väide müügitulu piirmäära arvutamiseks otseses vastuolus kehtiva õigusega. Seaduspärane käitumine oleks mõlema teenuse osas arvestada lubatud müügitulu piirmäära sisse vaid vastava teenuse osutamiseks vajalikud otsesed kulud ning lähtuda sellest lennujaamatasu arvutamisel vastavalt Metoodikale. Tuleb lugeda, et Lennujaam on esitanud Konkurentsiametile eksitavad andmed oma teenuste osutamise otsekuludes. Otsuse eelnõu Tabelis 2 real 1 (lk 46) tuleb seega muuta lähteandmed, tulbas 1 tuleb otsesteks kuludeks lugeda koondsumma 11 697 130 eurot ning tulbas 2 koondsumma 5 313 928 eurot. Vastupidisel juhul on arvutused teostatud kulupõhisuse põhimõtet arvestamata.

LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 ei paku lennujaamatasude ümberarvutamiseks ristsubsideerimise võimalust

12. Taotleja ei saa nõustuda Konkurentsiameti arvutuskäiguga otsuse eelnõu leheküljel 47, real 14. Kui tegemist on Lennujaama arvutuskäiguga, on sellise arvutuse aluse esitamine Konkurentsiametit eksitav. LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 teine lause ei võimalda Lennujaamal oma suva järgi ümber hinnata lubatud müügitulu piirmäärasid erinevate teenuste vahel, mis igalgi oli arvutatud vastavalt LennS § 50<sup>5</sup> lõigetele 3, 4 ja Metoodika § 3 lg 2 piirangut järgides. On selge, et sellise LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 tõlgendamise lubamine tekitab vastuolu seaduse tasandil LennS § 50<sup>5</sup> lõikega 4, mis otseselt ristsubsideerimise keelab, sest mõlemad tehted on tehtud enne tasumäära arvutamist Metoodika § 6 lg 3 alusel. Seadust tuleb aga tõlgendada viisil, mis ei tekita sama tasandi normide vahel vastuolusid.

13. Viidatud tehe lubatud müügitulu ümberjaotamiseks ei ole seaduspärane. Taotleja selgitab, mida LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 teise lause rakendamine päriselt tähendab.

14. Sätte eesmärk tuleneb 07.11.2011 lennundusseaduse muutmise seaduse, mis analüüsitava

<sup>78</sup> 11.07.2012 seletuskiri majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus “Lennujaamatasude arvestamise kord” määruse eelnõu juurde, lk 2

sätte kehtestas, seletuskirjast<sup>79</sup>:

“Lõike 5 kohaselt võib lennujaama haldaja lennujaamatasusid diferentseerida vastavalt lennujaamateenuste kvaliteedile, ulatusele ja maksumusele või muudele asjakohastele, objektiivsetele ja läbipaistvatele kriteeriumidele, lennujaamatasusid võib diferentseerida ka üldistest huvidest lähtudes, sealhulgas keskkonnaküsimustega seonduvalt – kirjeldatud säte on kooskõlas direktiivi artikliga 3 ja artikli 10 lõikega 1.”

15. Viidatud seadusega ülevõetav direktiiv oli muidugi Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/12/EÜ, 11. Märts 2009, lennujaamatasude kohta. Direktiivi artikkel 3 sätestab üldise lennujaama diskrimineerimise keelu, mis on ka kajastatud LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 esimeses lauses. Artikkel 10 lõige üks aga sätestab, et varieerida on lubatud konkreetse lennujaamateenuse kvaliteeti ja ulatust, et pakkuda erivajadustele kohandatud teenuseid. Sellest tulenevalt võib tasu määra diferentseerida vastavalt teenuse kvaliteedile, ulatusele, maksumusele või muule objektiivsele ja läbipaistvale põhjusele. Tegemist on diferentseerimisega sama teenuse sees (nt hinna/kvaliteedi suhtest tulenevalt), mitte erinevate teenuste vahel. Reisijatasu lubatud müügitulu tõstmine ei ole põhjendatud, kui see ei mõjuta reisijatasu eest tasutavaid teenuseid, vaid subsideerib teise tasu – maandumistasu – eest osutatud teenuste kulu. Rääkimata selliste kriteeriumide läbipaistvusest ja objektiivsusest, on tegemist selgelt olukorraga, mis jääb LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 teise lause lubatud volitusest välja, kuivõrd sellist käsitlust ei luba nii normi enda kui ka direktiivi sõnastus, mida nimetatud norm üle võtab.

16. Seda kinnitab viidatud direktiivi selgituspunkt 15:

“Lennujaama juhtorganitel tuleks lubada kohaldada lennujaamatasusid, mis vastavad infrastruktuurile ja/või osutatud teenuse tasemele, kuna lennuettevõtjatel on õigustatud huvi nõuda lennujaama juhtorganitelt hinna ja kvaliteedi suhtele vastavaid teenuseid. /.../”

17. Seega on tasumäära diferentseerimise alus LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 teise lause alusel kohaldatav nt olukordades, kus Lennujaam pakuks teenuse kasutajale võimalust sama teenuse tarbimiseks, nt teenust pagasi sorteerimisalade pakkumiseks reisijate terminalis, kõrgema või madalama kvaliteediga lähtuvalt teenuse kasutaja soovist. Lennujaam seda aga ei tee. Katsetus teiste teenuste kulude ristsubsideerimiseks reisijatasu arvelt ei ole seaduspärane. Otsuse eelnõu Tabelis 2, leheküljel 47 esitatud arvutus real 14 tuleb jätta arvestamata. Sellest tulenevalt ka read 14a kuni 15. Vastupidisel juhul on arvutused teostatud LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 teise lause volitusi ületades.

18. Lisaks ei selgitanud Lennujaam LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 kohaldamist konsultatsioonidel, mistõttu on selline tasumäära põhjendus taotleja jaoks üllatuslik. Konkurentsiamet on tabelis nr 1 esitanud arvutuskäigu, mis erineb täielikult konsultatsioonidel lennujaama kasutajatele esitatud arvutustest. Taotleja nõustub, et tasumäära diferentseerimine LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 kohaselt on võimalik, aga sellisel juhul on vajalik ära näidata täpselt, kuidas on kujunenud diferentseerimise käik, milliste andmete alusel ja milliste arvutustega on saadud diferentseerimise määr.

19. Täiendavalt on Konkurentsiamet pidanud võimalikuks maandumistasu diferentseerimist lähtudes LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 alusel üldistest huvidest, kuid ei ole isegi hinnanud, kas maandumistasu diferentseerimise põhjused (üldised huvid) võiksid välistada ka reisijatasu +49%-lise tõstmise. Taotleja on esitanud väga palju selgitusi ja tõendeid (vt nt Taotleja 29.12.2022 seisukoha ptk V – VII), miks reisijatasu nii suurel määral tõstmine on samuti vastuolus avalike huvidega, rahvusvahelise konkurentsiolekorruga, keskkonnaküsimuste ning tasumääradega lähi lennujaamades, ometi ei ole Taotleja seisukohti otsuse eelnõu koostamisel arvestatud.

---

<sup>79</sup> 41 SE – Lennundusseaduse muutmise seadus, seletuskiri, lk 2

Reisilendude kulud suurenevad kaubalendude korraldajate kulude arvelt

20. Lennujaam on mitmeid kordi oma vastuskirjades rõhutanud Metoodika ja lennujaamatasude kulupõhisuse peamist eesmärki. Selguse huvides toob Taotleja selle veelkord välja: „Määruse seletuskirjast nähtub, et sätte eesmärgiks on see, et pakutava teenuse eest ei nõutaks kuludest suuremat hinda, mis ei vasta tegelikkusele ega antud teenuse osutamiseks vajalikele kuludele, et kompenseerida teise teenuse eest nõutavat kuludest madalamat hinda ja keelata olukord, kus lennujaama kasutaja hüvitab kulusid teenuste eest, mida ta tegelikkuses ei kasuta.“

21. Fakt on see, et kuivõrd reisilennukite pealt tuleb maksta nii maandumis- kui reisijatasu ning kaubalendude puhul vaid maandumistasu, siis tähendab see, et kaubalendude kulud vähenevad ning reisilendude kulud suurenevad. Reisijatasude suurenemine ei ole tingitud aga +49% suurenenud kuludest reisijate käitlemise osas, vaid hoopis maandumistasust, mis otseselt tähendab, et teenuse (reisijateenus) eest nõutakse kuludest suuremat hinda, et kompenseerida teise teenuse (maandumisteenus) eest nõutavad kuludest madalamat hinda.

22. Lennujaam on muuhulgas leidnud, et Taotleja viide, mille kohaselt reisilendude korraldajad peavad maksma kinni kaubalendude korraldajate kulud on eksitav ja pahatahtlik (otsuse eelnõu p 4.1.4, lk 14). Taotleja ei mõista Lennujaama põhjendusi. Reisilennud peavad igal juhul maksma uute tasumäärade rakendamisel suuremaid lennujaamatasusid ja seda põhjendusel, et kehtestatud reisijatasu määr ei ole kulupõhine. Reisilendudele ristsubsideerimisest tekkivat lisakulu ei kompenseeri asjaolu, et maandumistasu väheneb ka reisilennukite jaoks.

23. Taotleja peab veelkord oluliseks rõhutada, et kui Konkurentsiamet peab ristsubsideerimist lennujaamateenuste siseselt siiski õiguspäraseks, siis võiks Lennujaam teoreetiliselt vähendada maandumistasud ka 0-ni ning tõsta samaväärselt reisijatasusid ning subsideerida sellisel kaubalende 100 % reisijalendude arvelt. Samuti võiks Lennujaam maandumisteenust, parkimisteenust ja lennujulgestusteenust pakkuda tasuta, kuid Lennujaama loogika kohaselt ei oleks siiski ristsubsideerimise keeldu rikutud, sest kogu tulu tuleks reisijatasust. See oleks aga äärmiselt ebaõiglane ja ka õigusvastane.

Konkurentsiameti koostatud tabelid ja Lennujaama esitatud andmed erinevad konsultatsioonide ajal Taotlejale esitatud andmetest

24. Konkurentsiamet on otsuse eelnõu p-s 4.1.5 esitanud tabeli 1, milles on kajastanud maandumistasu kujunemist Tallinna Lennujaamalt saadud andmete alusel. Printsibis peaks selline tabel selgelt ära näitama, millised andmed on olnud tasu määramise aluseks ning millise valemi järgi on tasu arvestatud.

25. Võrreldes tabelis 1 olevaid andmeid konsultatsioonidel lennujaama kasutajatele esitatud informatsiooniga, siis ei kattu üksi esitatud number. Konkreetsed näited on toodud ka käesoleva dokumendi p-des 5 - 19). See kinnitab, et Taotlejal ega teistel lennujaama kasutajatel ei olnud võimalus aru saada, kuidas tegelikult kujunevad lennujaamatasud ning sellega on oluliselt rikutud Direktiivist, LennS ja Metoodikast tulenevad läbipaistvuse põhimõtet, mis nõuab, et lennujaamakasutajatel peab olema võimalik mõista, kas lennujaamatasud on mõistlikus vahekorras lennujaamateenuste väärtusega ehk kuidas on tasu kujunenud. Lisaks on täielikult sisutühjaks muutunud kohustuslik konsultatsioon lennujaamakasutajatega (LennS § 50<sup>6</sup>).

Taotleja ei ole soovinud kulusid ristsubsideerida

26. Konkurentsiamet on otsuse eelnõu p-s 4.1.5 lk-del 17 ja 18 välja toonud, et Ryanair taotleb kulude ristsubsideerimise põhimõtte arvesse võtmist kahel erineval viisil. Ühel juhul kulude ristsubsideerimine keelata, teisel juhul kulude ristsubsideerimine kohustuslikuks määrata ning seda ei pea Konkurentsiamet põhjendatuks.

27. Taotleja peab vajalikuks märkida, et Taotleja eristab esitatud nõudeid. Esiteks on Taotleja seisukohal, et ristsubsideerimine lennujaamateenuste vahel on Metoodika kohaselt keelatud. Mis puudutab äritulude maha arvestamist lennujaamateenuse kuludest on tegemist

Lennujaama kassastruktuuri puudutava küsimusega ning seda on asjakohane analüüsida järgnevas peatükis.

66. Teiseks toob taotleja siinkohal välja, et Lennujaam ning Konkurentsiamet on otsuse eelnõus leidnud, et tasumäära diferentseerimine LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 kohaselt on aktsepteeritav. Taotleja nõustub, et diferentseerimiseks LennS tõesti võimaluse annab. Seejuures tuleb aga lähtuda LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 II lauses esitatud nõuetest, mis näevad ette, et mistahes diferentseerimine peab toimuma lennujaamateenuste kvaliteedi, ulatuse ja maksumuse või muude asjakohaste, objektiivsete ja läbipaistvate kriteeriumide järgi. Igal juhul peab lennujaama kasutajatele olema arusaadav, millistel alustel on diferentseerimine toimunud. Objektiivsuse kriteerium ütleb, et tuleb vältida olukorda, kus erinevaid lennujaama kasutajaid on lennujaamatasu diferentseerimine mõjutanud põhjendamatult erinevalt. Igal juhul peab diferentseerimine olema läbipaistev. Lennujaam ei ole Taotlejale aga esitanud mitte ühtegi tõendit või põhjendust, kuidas on kujunenud diferentseerimise määr ja milliseid arvutusi määrata leidmiseks on tehtud.

70. (kokkuvõtvalt) Taotleja jääb menetluses seni esitatud seisukohtade juurde ning leiab, et lennujaamatasude kehtestamisel on rikutud LennS-i ja Metoodikat. Lennujaam on ebaõigesti kohaldanud materiaalõigust ning lennujaamatasude kehtestamisel toimub keelatud ristsubsideerimine.

### **5.1.2. Tallinna Lennujaama 14.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule**

Tallinna Lennujaam toob 14.04.2023 seisukoha punktides 6–15 välja, et:

AS Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvutamisel LennS-ist ja Määrusest

6. AS Tallinna Lennujaam nõustub, et lennujaamatasude arvestamisel tuleb muuhulgas lähtuda kulupõhisuse põhimõttest. AS Tallinna Lennujaam kinnitab veelkord, et on seda nõuetekohaselt teinud ja menetluse käigus tõendanud. Ka Konkurentsiamet on Otsuse eelnõus samale järeldusele jõudnud. AS Tallinna Lennujaam ei korda enda varasemates seisukohtades selgitatud ning tõendatud ning jääb varasemalt esitatu juurde. AS Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvestamisel teiste seas LennS § 50<sup>5</sup> lg-tes 3 ja 4 sätestatud põhimõtetest ning on seda varasemalt põhjalikult selgitanud nt AS Tallinna Lennujaam 31.01.2023 seisukoha punktides 19-32 ja ptk v ning AS Tallinna Lennujaama 23.11.2022 täiendava seisukoha peatükis v.

7. AS Tallinna Lennujaama poolt arvatud lennujaamatasud lähtuvad vastava teenuse põhjendatud kogukuludest, proportsionaalse osa üldkuludest ja mõistlikust ärikasumist nagu seda nõuab LennS § 50<sup>5</sup> lg 4. Samuti peab AS Tallinna Lennujaam eraldi lennujaamateenuste tulude ja kulude arvestust nagu seda nõuab LennS § 50<sup>5</sup> lg 3. AS Tallinna Lennujaam järgib Määruse § 3 lõikes 2 esitatud kulude omistamise kriteeriumi ehk et kulud on omistatud nendele teenustele, mis on põhjendanud nende kulude tekkimise.

8. Ristsubsideerimise keelu järgimist on AS Tallinna Lennujaam põhjalikult selgitanud 31.01.2023 seisukoha punktides 15-18 ning 23.11.2022 täiendava seisukoha peatükis v. AS Tallinna Lennujaam selgitab veel, et lennujaamatasud on arvatud kulupõhisuse põhimõtet järgides ja LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 alusel üldistest huvidest lähtudes ning kulud omistatakse vastavalt konkreetsele teenusele. Tõsiasi on, et AS Tallinna Lennujaam soovib rakendada maksimaalsest lubatust madalamat tasu nii reisijatasu kui ka maandumistasu puhul. Seejuures ei ole maandumistasu alandamine seotud reisijatasu lõppsumma kehtestamisega ning tasud kujunevad kulupõhisuse põhimõttest lähtuvalt. Seda on kinnitanud ka Konkurentsiamet enda Otsuse eelnõus väljatoodud arvutuskäikudega.

9. AS Tallinna Lennujaam rõhutab veelkord, et ka reisilendude kulud ei suurene kaubalendude kulude arvelt. AS Tallinna Lennujaama lennujaamatasud on arvatud kulupõhiselt ning tasud, sh maandumistasud, kehtivad kõigile ühtselt. Seega kõik lennujaama kasutajad, nii kaubalendude kui ka reisilendude teostajad, maksavad võrdselt madalamat maandumistasu ehk

nii reisilendude kui ka kaubalendude teostajaid koheldakse maandumistasu osas võrdselt. Seejuures on kaubalendude arv reisilendude kõrval Tallinna lennujaamas marginaalne. Vastavalt 2023. aasta prognoosile moodustavad kaubalennukite mahud vaid 5% maandunud tonnidest. Samuti toob AS Tallinna Lennujaam veelkord välja, et reisijatasu lisatakse lennujaama kasutajate poolt lennupileti hinnale. Seega maksavad reisijatasu reisijad, kui nad lennupileti soetavad. See, kuidas lennujaama kasutaja reisijapõhist tasu reisijale hinnastab, on lennujaama kasutaja otsus ning võib sõltuda muuhulgas tema ärimudelist. Maandumistasu on lennujaama kasutajate püsikulu ning lennujaama kasutajad on reeglina huvitatud püsikulude madalamal hoidmisest, mida AS Tallinna Lennujaama poolt kavandatav maandumistasu ka soosib.

Erinevused AS-i Tallinna Lennujaam poolt konsultatsioonide käigus esitatud arvandmetes ja Konkurentsiameti poolt esitatud arvutuste arvandmetes.

10. AS Tallinna Lennujaam selgitab, et AS Tallinna Lennujaama poolt konsultatsiooni käigus esitatud materjalides kulude ning tulude numbrid erinevad Konkurentsiameti poolt Otsuse eelnõus esitatust seetõttu, et tabeli koostamisel on lähtutud samadest lähteandmetest, aga kulusid on grupeeritud erinevalt. Erinev grupeerimine tuleneb sellest, et Konkurentsiamet viis läbi kontrollprotseduurid ja arvutused tulenevalt enda kontrolli meetodikast, kus kasutati samu algandmeid, kuid neid grupeeriti kontrolliks AS Tallinna Lennujaama poolt esitatud andmetest erineval kujul.

11. Konsultatsioonis esitletud materjalides esitas AS Tallinna Lennujaam täiendavalt andmeid (võrreldes Konkurentsiamet Otsuse eelnõus toodud tabelitega). Näiteks lennundusteenusega seotud kulud olid jagatud viie teenuse liigi vahel, kuid Konkurentsiameti arvutustes on jagatud kolme teenuse liigi vahel. Eelnev on nähtav ka Konkurentsiameti Otsuse eelnõus esitatud tabelitest. Eelnevast lähtuvalt palub AS Tallinna Lennujaam Konkurentsiametil jätta tähelepanuta Ryanair DAC väited, justkui AS Tallinna Lennujaam oleks Konkurentsiametit erinevate arvandmete esitamisega eksitanud (vt Ryanair DAC 07.04.2023 seisukoha punkte 9 ja 24 jj). AS Tallinna Lennujaam rõhutab, et Konkurentsiameti Otsuse eelnõu Tabelites 1 ja 2 esitatud arvutuskäik on koostatud Konkurentsiameti poolt kontrollimaks AS Tallinna Lennujaama poolt toodud lennujaamatasude kujunemist ning antud arvutused ei ole koostatud AS Tallinna Lennujaama poolt.

12. Võttes arvesse, et Ryanair DAC on jätnud arvestamata eelnevas lõigus viidatud tabelite erisused ning teinud seeläbi arvutused ebakorrektest andmetest lähtuvalt, palub AS Tallinna Lennujaam jätta Konkurentsiametil tähelepanuta ka Ryanair DAC 07.04.2023 seisukoha punktis 6-8 esitatud arvutused ja väited.

LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 võimaldab tasude diferentseerimist üldistest huvidest lähtuvalt.

13. AS Tallinna Lennujaam selgitab, et on õiguspäraselt diferentseerinud, s.o. käesoleval juhul alandanud maandumistasu üldistest huvidest lähtuvalt. Eeskätt lähtub AS Tallinna Lennujaam maandumistasu alandamisel konkurentsivõimelisuse säilitamise põhimõttest ja eesmärkidest, sh kulupõhisuse põhimõtet järgides ja LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 alusel üldistest huvidest lähtudes. Vajadust konkurentsivõimelisuse eesmärgil maandumistasu alandada, on AS Tallinna Lennujaam samuti juba varasemalt selgitanud. Seejuures puudub maandumistasu alandamisel seos reisijatasu tõstmisega. Eelnevast lähtuvalt jääb mõistmatuks, millisel põhjusel on Ryanair DAC enda 07.04.2023 seisukoha punktis 15 etteheitvalt esitanud väljavõtte Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/12/EÜ sätetest, mis keelavad lennujaama kasutajate diskrimineerimise ning lubab lennujaamatasude diferentseerimise konkreetse teenuse lõikes. Just seda võimalust ongi ju AS Tallinna Lennujaam käesoleval juhul kasutanud. Seejuures on eksitav Ryanair DAC 07.04.2023 seisukoha punktis 15 esitatud väide (ning järgnevatel punktides kirjeldatud olukorrad sätte kohaldamiseks), justkui diferentseerimine on lubatud vaid sama teenuse sees, nt hinna/kvaliteedi suhtest tulenevalt, mitte erinevate teenuste vahel – lisaks hinna/kvaliteedi suhtele võimaldab LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 diferentseerimist ka üldistest huvidest lähtuvalt, mida Ryanair DAC on põhjendamatult ja

alusetult vähemolulisemaks pidanud. Ryanair DAC on mõistmatul põhjusel enda tõlgenduses lähtunud vaid osast LennS § 50<sup>5</sup> lg-s 5 esitatud mõttest, käsitledes sätte tõlgendamisel vaid teenuse kvaliteediga seonduvat.

14. Seejuures täpsustab AS Tallinna Lennujaam, et Direktiivi artikli 10 lõikes 1 sätestatud erivajadustele kohandatud teenuse diferentseerimise võimalus, millele Ryanair DAC viitab enda 07.04.2023 seisukoha punktis 15, on sätestatud LennS § 50<sup>10</sup> lg-s 1, mitte käesolevas asjas tähtsust omavas sättes LennS § 50<sup>5</sup> lg 5. AS Tallinna Lennujaam palub Konkurentsiametil jätta Ryanair DAC eksitavad ja asjassepuutumatud väited tähelepanuta.

15. Täiendavalt on Ryanair DAC enda 07.04.2023 seisukoha punktides 18-19 nii AS-ile Tallinna Lennujaam kui ka Konkurentsiametile ette heitnud, et Ryanair DAC-l puudub arusaam, milliste arvutustega on saadud diferentseerimise määr. AS Tallinna Lennujaam on ettevõttes vastava arvutuse teinud ning sellest lähtuvalt ka diferentseeritud hinna kujundanud. Konsultatsioonide käigus esitatava kohustusliku teabe loetelu on esitatud LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 – kõik vastavas sättes esitatud informatsiooni on AS Tallinna Lennujaam lennujaama kasutajatele konsultatsiooni käigus esitanud. Seejuures on Ryanair DAC-l olnud võimalus konsultatsiooni käigus küsida AS-ilt Tallinna Lennujaam tasude diferentseerimise osas täpsustusi ja täiendavat infot. Seda võimalust Ryanair DAC aga ei kasutanud. Vastavalt LennS sätetele on Ryanair DAC-l õigus pöörduda Konkurentsiameti poole juhul, kui leiab, et lennujaama haldaja poolt kehtestatavad tasumäärad ei ole põhjendatud, et Konkurentsiamet hindaks tasude põhjendatust. AS Tallinna Lennujaam peab oluliseks taaskord märkida, et Ryanair DAC ei ole enda LennS § 50<sup>9</sup> lg 2 sätestatud kohustust teabe esitamiseks täitnud.

**AS Tallinna Lennujaam palub Konkurentsiametil jätta Ryanair DAC 07.04.2023 ja varasemates seisukohtades esitatud taotlused tähelepanuta ja teha menetluses Konkurentsiameti Otsuse eelnõule vastav lõplik otsus lennujaamatasude kehtestamiseks ning lugeda tasumäärade muutmine täielikult põhjendatuks.**

### **5.1.3. Konkurentsiameti seisukoht lennujaamatasude nõuetele vastavuse osas**

Ryanair jääb 10.04.2023 seisukohas Konkurentsiameti 16.03.2023 otsuse eelnõule oma varasema seisukoha juurde (kokkuvõtvalt), et lennujaamatasude arvutamine kulupõhisuse põhimõtet arvestamata on ebaseaduslik. Lennujaamatasud peavad olema seotud vastavate lennujaamateenuste kuludega. LennS § 50<sup>5</sup> lg 4 sätestab selgelt, et lennujaamatasud peavad lähtuma vastava teenuse põhjendatud kogukuludest (arvestades ka juurde proportsionaalse osa üldkuludest ja mõistliku ärikasumi). LennS § 50<sup>5</sup> lg 3 toetab selle põhimõtte rakendamist, nõudes lennujaama haldajalt eraldi lennujaamateenuste tulude ja kulude arvestuse pidamist. Konkreetselt on see nõue reguleeritud Metoodika § 3 lg-s 2.

Täiendavalt toob Ryanair 10.04.2023 seisukohas välja neli asjaolu (kokkuvõtvalt):

- 1) LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 alusel ei või kulusid diferentseerida erinevate lennujaamateenuste vahel;
- 2) Tallinna Lennujaam on esitanud Konkurentsiametile eksitavaid andmeid;
- 3) Konkurentsiamet ei ole hinnanud, kas maandumistasu diferentseerimise põhjused (üldised huvid) võiksid välistada ka reisijatasu +49%-lise tõstmise;
- 4) Ryanair ei ole soovinud kulusid ristsubsideerida.

Konkurentsiamet jääb käesoleva otsuse punktis 4.1.5 esitatud seisukohtade juurde, piirdudes siinkohal kokkuvõtvalt järgneva:

Tabelist 1 selgub, et kui Tallinna Lennujaam arvestaks maandumistasu lennukite maandumisteenuse osutamiseks vajalike kulude alusel koos mõistliku ärikasumiga maksimaalses lubatud määras, siis kujuneks maandumistasuks 17,08 eurot/MTOW, mis on ettevõtja arvutatud tasust (15,2 eurot/MTOW) 12,4% suurem (17,08 eurot/MTOW / 15,2 eurot/MTOW – 1 x 100% = 12,4%). **Tulenevalt eeltoodust ning Tallinna Lennujaama põhjendustest rakendada soovitava maandumistasu (7,50 eurot/MTOW) kujundamisel mitte arvestada ainult nimetatud teenuse osutamisega seotud kulusid, vaid arvestada ka**

rahvusvahelise konkurentsiolekorruga ja tasumääradega lähilennujaamades (Riias on maandumistasu neli korda odavam kui Tallinnas,<sup>80</sup> Helsingis on maandumistasu 38% odavam kui Tallinnas<sup>81</sup>) ning eelnevast lähtuvalt Eesti turismisektori ja lennureisijate huviga laiemalt (tihe lennuühendus transiitlennujaamadega, mis pakuvad võimalust lennata soovitud sihtpunktidesse üle maailma), on Konkurentsiamet seisukohal, et Tallinna Lennujaama otsust, diferentseerida lennujaamatasusid LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 alusel üldistest huvidest lähtudes, võib pidada põhjendatuks.

LennS § 50<sup>5</sup> lõigetes 3 ja 4 sätestatu<sup>82</sup> kontrollimiseks saatis Konkurentsiamet 16.01.2023 Tallinna Lennujaamale teabetaotluse täiendava info saamiseks, s.h erinevate tegevusalade vahel kulude jaotamise põhimõtete kohta ning jaotatud kulude osas. 31.01.2023 ja 02.02.2023 edastas lennujaama haldaja Konkurentsiametile vastused, mis sisaldasid muuhulgas selgitusi erinevate tegevusalade vahel kulude jaotamise printsiipide kohta (vt käesoleva otsuse lehekülgedelt 13-17 Tallinna Lennujaama 31.01.2023 selgitust) ning – 1) **tegevusalade**; 2) **objektide**; 3) **objektide sees olevate kohtade**; 4) **kuluridade**; 5) **üksuste**; 6) **erinevate tehniliste süsteemide** – lõikes väga detailset ülevaadet aastate 2019 kuni 2023 kulude jagunemisest lennujaamateenuste ning mittelennunduse teenuste osutamise tegevusalade vahel [viis MS Exceli faili, igas failis vähemalt 30 lehte, milles üle 150 rea ning paarkümmend veergu (osadel lehtedel isegi üle 60 veeru)].

**Nimetatud andmetest selgub, et Tallinna Lennujaam peab oma raamatupidamises (ABC kulumudeli alusel) eraldi kulude arvestust lennujaamateenuste ja enda muu tegevuse kohta nagu nõuab LennS § 50<sup>5</sup> lõige 3.**

Täiendavalt võrdles Konkurentsiamet Tallinna Lennujaama lennujaamatasude tõusu soovi (ca 30%) aastate 2009 kuni 2023 tarbijahinnaindeksi muutusega, mis hõlmab ajaperioodi, kui Tallinna Lennujaam viimati rahvusvahelistele lendudele lennujaamatasusid tõstis (pärast 2009. aastat ei ole eelmainitud tasusid suurendatud). Nimetatud võrdlus näitab, et alates aastast 2009 on tarbijahinnaindeks suurenenud koguni 56,5%<sup>83</sup> ning suureneb 2023. aastal Rahandusministeeriumi 2022. aasta suvise majandusprognoosi<sup>84</sup> kohaselt veel 6,7% (võrreldes 2022. aasta indeksiga). Kokku teeb see tarbijahinnaindeksi kasvuks 63,2%, mida on kaks korda rohkem võrreldes Tallinna Lennujaama lennujaamatasude tõstmise sooviga (ca 30%). Seega eeltoodust selgub, et Tallinna Lennujaam ei kujunda oma lennujaamatasusid inflatsiooni põhiselt, vaid lennujaamateenuste osutamiseks vajalike kulude alusel. **Lähtudes eelnevast ei ole leidnud tõendamist, et Tallinna Lennujaam ei omista kulusid sellele teenusele, mis on põhjustanud nende kulude tekkimise ega ka see et teenuse kulu sisaldab vastava teenuse osutamiseks mittevajalikke kulusid (LennS § 50<sup>5</sup> lõige 4). Nimetatud tegevust kontrollivad iga-aastaselt ka sõltumatud audiitorid.**

Ryanair leiab 10.04.2023 seisukohas kokkuvõtvalt, et LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 alusel ei või kulusid

<sup>80</sup> Riia lennujaamas on maandumistasu 2,05 eurot/MTOW (vt <https://www.riga-airport.com/en/media/1138/download>), Tallinna lennujaamas on kehtiv maandumistasu 8,31 eurot/MTOW (vt <https://www.tallinn-airport.ee/wp-content/uploads/2022/12/Tallinn-Airport-Conditions-of-Use-01012023.pdf>), 8,31 eurot/MTOW / 2,05 eurot/MTOW = ca 4 korda).

<sup>81</sup> Helsingi lennujaamas on maandumistasu 5,16 eurot/MTOW [68 tonnise lennuki (Airbus A220) korral 149,08 eurot/MTOW + 6,12 eurot/MTOW x (68 MTOW - 35 MTOW) = 351,04 eurot / 68 MTOW = 5,16 eurot/MTOW, vt [https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia\\_Terms\\_of\\_Services\\_01.01.2023.pdf](https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia_Terms_of_Services_01.01.2023.pdf)], Tallinna lennujaamas on kehtiv maandumistasu 8,31 eurot/MTOW (vt <https://www.tallinn-airport.ee/wp-content/uploads/2022/12/Tallinn-Airport-Conditions-of-Use-01012023.pdf>), 5,16 eurot/MTOW / 8,31 eurot/MTOW - 1 x 100% = ca 38%.

<sup>82</sup> Lennujaama haldaja peab oma raamatupidamises pidama eraldi tulude ja kulude arvestust lennujaamateenuste ja enda muu tegevuse kohta. Kulud omistatakse sellele teenusele, mis on põhjustanud nende kulude tekkimise. Lennujaama haldaja kuluarvestussüsteem peab tagama, et teenuse kulu ei sisaldaks selle teenuse osutamiseks mittevajalikke kulusid.

<sup>83</sup> <https://www.stat.ee/et/avasta-statistikat/valdkonnad/rahandus/hinnad/tarbijahinnaindeks>

<sup>84</sup> <https://www.fn.ee/riigi-rahandus-ja-maksud/fiskaalpoliitika-ja-majandus/rahandusministeeriumi-majandusprognoos>



diferentseerida erinevate lennujaamateenuste vahel.

LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 kolmas lause lubab lennujaamatasusid diferentseerida muuhulgas üldistest huvidest lähtudes. Seega seadus annab lennujaama haldajale võimaluse arvestada lennujaamatasude kujundamisel lisaks LennS § 50<sup>5</sup> lg-s 4 sätestatule (kulud omistatakse sellele teenusele, mis on põhjustanud nende kulude tekkimise) ka üldist huvi, et tagada näiteks lennureisijatele võimalikult tihe lennuühendus transiitlennujaamadega, mis pakuvad võimalust lennata soovitud sihtpunktidesse üle maailma või Eesti inimestele välisriikidest tellitud kauba odavamalt ja kiiremini kättesaamise võimalust (vt ka Tallinna Lennujaama 31.01.2023 vastust Konkurentsiameti 16.01.2023 teabetaotlusele).

Tallinna Lennujaam on põhistanud ja selgitanud (sh 14.04.2023 seisukohtades), millistest alustest ta on kulude diferentseerimisel lähtunud, s.o käesoleval juhul on alandatud maandumistasu üldistest huvidest lähtuvalt. Eeskätt just konkurentsivõimelisuse säilitamise põhimõttest ja eesmärkidest, sh kulupõhisuse põhimõtet järgides ja LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 alusel üldistest huvidest lähtudes. Vajadust konkurentsivõimelisuse eesmärgil maandumistasu alandada, on Tallinna Lennujaam samuti juba varasemalt selgitanud.

**Kõiki eeltoodud asjaolusid arvesse võttes on Konkurentsiamet seisukohal, et LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 lubab lennujaamatasusid diferentseerida erinevate lennujaamateenuste lõikes üldistest huvidest lähtudes, et tagada Eesti inimestele lennujaamateenuste kaudu mõjutatud teenuste (reisimine) ja kaupade kättesaadavus võimalikult kiiresti ja soodsa hinnaga laiemalt.**

Ryanair leiab 10.04.2023 seisukohas, et Tallinna Lennujaam on Konkurentsiametile esitanud eksitavaid andmeid.

Tallinna Lennujaama poolt Konkurentsiametile esitatud andmete ning lennujaama kasutajatele 08.06.2022 lennujaamatasude konsultatsioonidokumendis näidatud andmete võrdlemisel õige tulemuse saamiseks selgitab amet, et nimetatud konsultatsioonidokumendis kajastatud reisijatasusse arvestatud otsekuludele summas 5 313 928 eurot tuleb juurde liita konsultatsioonidokumendi lk-l 54 toodud lennundusjulgustusteenuse otsekulud summas 5 742 819 eurot, sest Tallinna Lennujaama poolt 31.01.2023 ja 02.02.2023 Konkurentsiametile esitatud ning käesoleva otsuse tabelites 1 ja 2 näidatud reisijate käitlemisteenuse osutamisega seotud otsekulud summas 9 078 976 sisaldavad ka lennundusjulgustusteenuse otsekulusid. Täiendavalt selgitab Konkurentsiamet, et ametile esitatud reisijate käitlemisteenuse osutamisega seotud otsekuludele summas 9 078 976 eurot tuleb juurde arvestada nimetatud teenusega otseselt seotud kapitalikulu summas 2 190 753 eurot, sest eelmainitud konsultatsioonidokumendis kajastatud otsekulud sisaldavad ka reisijate käitlemisteenuse osutamisega seotud kapitalikulu.

Seega, liites konsultatsioonidokumendis näidatud reisijatasusse arvestatud otsekuludele summas 5 313 928 eurot 08.06.2022 AUC kohtumise (ehk lennujaamatasude konsultatsiooni) slaidide lk-l 54 (01.11.2022 Ryanairi taotluse lisa 3) toodud lennundusjulgustusteenuse otsekulud summas 5 742 819 eurot, kujuneb reisijate käitlemisteenuse osutamisega seotud otsekuludeks koos kapitalikuluga 11 056 747 eurot.

Liites Konkurentsiametile esitatud ning käesoleva otsuse tabelites 1 ja 2 näidatud reisijate käitlemisteenuse osutamisega seotud otsekuludele summas 9 078 976 reisijate käitlemisteenusega otseselt seotud kapitalikulu summas 2 190 753 eurot, moodustub nimetatud teenuse osutamisega seotud otsekuludeks koos kapitalikuluga 11 269 729 eurot.

Konkurentsiamet möönab, et toodud kulusummad erinevad 212 982 euro võrra<sup>85</sup>, kuid kulude erinevus ei ole nii suur (ainult 1,9%<sup>86</sup>), et otsuse eelnõus esitatud seisukohta muuta (vt tabel 3).

<sup>85</sup> 11 269 729 eurot - 11 056 747 eurot = 212 982 eurot

<sup>86</sup> (11 269 729 eurot / 11 056 747 eurot - 1) x 100% = 1,9%

**Tabel nr 3.** Täistasumääraga reisijatasu kujunemine, kui reisijate käitlemisteenus osutamisega seotud kulused vähendada 212 982 euro võrra

Rea nr		Lennukite maandumisteenus osutamine	Reisijate käitlemisteenus osutamine	Lennukite parkimisteenus osutamine	Lennundustegevus kokku	Muu äritegevus (mitte-lennundustegevus)	Kõik tegevusalad kokku
		1	2	3	4	5	6
1	Lennujaamateenus lubatud müügitulu eurodes, Metoodika § 6 lõige 1 (aluseks tabelis 2 real 13 kajastatud lubatud müügitulu)	16 618 072	16 076 733	215 638	32 910 442	x	x
2	Reisijate käitlemisteenus osutamisega seotud kulude erinevus		212 982				
3	Reisijate käitlemisteenus lubatud müügitulu eurodes, Metoodika § 6 lõige 1 (rida 1 - rida 2)	16 618 072	15 863 751	215 638	32 697 460		
4	Tallinna Lennujaama poolt LennS § 50 <sup>5</sup> lõike 5 alusel üldistest huvidest lähtudes diferentseeritud lennujaamatasudega ning Eesti riigilt sihtfinantseeringuna saadav prognoositud tulu eurodes	8 346 662	18 759 219	770 029	27 875 909	x	x
4a	<i>s.h Eesti riigi sihtfinantseering julgestuskulude katmiseks eurodes (prognoos)</i>	x	6 408 245	x	x	x	x
4b	<i>s.h lennujaama kasutajatelt reisijatasust saadav tulu eurodes (prognoos)</i>	x	12 350 974	x	x	x	x
5	Reisijate käitlemisteenus lubatud müügitulu eurodes, Metoodika § 6 lõige 2 (rida 4 veerg 2 / rida 4 veerg 4 x rida 3 veerg 4 - rida 4a veerg 2)	x	15 595 658	x	x	x	x
<b>Täistasumääraga reisijatasu kujunemine Tallinna Lennujaama poolt 2023. aastaks prognoositud reisijate arvu korral</b>							
6	2023. aastaks prognoositud reisijate koguarv (saabuvad ja väljuvad reisijad)	x	2 998 906	x	x	x	x
6a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos</i>	x	1 476 961	x	x	x	x
7	Reisijatasu keskmine määr, eurot/reisija, Metoodika § 6 lõige 3 (rida 5 / rida 6a)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
7a	<i>s.h Tallinna Lennujaama poolt LennS § 59 lõike 3 kohase allahindlusega arvestatud reisijatasu keskmine määr, eurot/reisija (tabel 2 rida 17a / tabel 2 rida 17 x rida 7)</i>	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
8	Allahindlusega reisijatasuga 2023. aastal lendavate reisijate arvu prognoos (saabuvad ja väljuvad reisijad)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
8a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos</i>	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
9	Allahindlusega reisijatasuga 2023. aastal kogutav prognoositud tulu eurodes (rida 7a x rida 8a)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
10	Täistasumääraga reisijatasust 2023. aastal saadav prognoositud tulu eurodes (rida 5 - rida 9)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
11	Reisijatasu täistasumääraga 2023. aastal lendavate reisijate arvu prognoos (saabuvad ja väljuvad reisijad)	x	1 898 956	x	x	x	x

Rea nr		Lennukite maandumis-teenuse osutamine	Reisijate käitlemis-teenuse osutamine	Lennukite parkimis-teenuse osutamine	Lennundus-tegevus kokku	Muu äritegevus (mitte-lennundus-tegevus)	Kõik tegevusalad kokku
		1	2	3	4	5	6
11a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos</i>	x	935 236	x	x	x	x
12	<b>Reisijatasu täistasumäär, eurot/reisija, Metoodika § 6 lõige 3 (rida 10 / rida 11a)</b>	x	13,64	x	x	x	x
<b>Täistasumääraga reisijatasu kujunemine Tallinna Lennujaama läbiaegade parima aasta (2019. aasta) reisijate tegeliku arvu korral</b>							
13	2019. aastal Tallinna lennujaama tegelikult läbinud reisijate arv (saabunud ja väljunud reisijad)	x	3 267 910	x	x	x	x
13a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos aastatel 2019 kuni 2021 väljunud reisijate keskmise osakaalu 50,53% alusel reisijate koguarvust (rida 13 x 50,53%)</i>	x	1 651 275	x	x	x	x
14	Reisijatasu keskmine määr, eurot/reisija, Metoodika § 6 lõige 3 (rida 5 / rida 13a)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
14a	<i>s.h Tallinna Lennujaama poolt LennS § 59 lõike 3 kohase allahindlusega arvestatud reisijatasu keskmine määr, eurot/reisija (rida 7a / rida 7 x rida 14)</i>	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
15	Allahindlusega reisijatasuga 2023. aastal lendavate reisijate arvu prognoos (saabuvad ja väljuvad reisijad) (rida 8 / rida 6 x rida 13)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
15a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos aastatel 2019 kuni 2021 väljunud reisijate keskmise osakaalu 50,53% alusel reisijate koguarvust (rida 15 x 50,53%)</i>	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
16	Allahindlusega reisijatasuga 2023. aastal kogutav prognoositud tulu eurodes (rida 14a x rida 15a)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
17	Täistasumääraga reisijatasust 2023. aastal saadav prognoositud tulu eurodes (rida 5 - rida 16)	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
18	Reisijatasu täistasumääraga 2023. aastal lendavate reisijate arvu prognoos (saabuvad ja väljuvad reisijad) (rida 13 - rida 15)	x	2 069 294	x	x	x	x
18a	<i>s.h reisijatasu maksvate reisijate arvu prognoos ehk lennujaamast väljuvate reisijate arvu prognoos aastatel 2019 kuni 2021 väljunud reisijate keskmise osakaalu 50,53% alusel reisijate koguarvust (rida 18 x 50,53%)</i>	x	1 045 614	x	x	x	x
19	<b>Reisijatasu täistasumäär, eurot/reisija, Metoodika § 6 lõige 3 (rida 17 / rida 18a)</b>	x	12,20	x	x	x	x

Tabelist 3 selgub, et kui Tallinna Lennujaama reisijate käitlemisteenus lubatud müügitulu vähendada Konkurentsiametile esitatud ning lennujaama kasutajatele lennujaamatasude konsultatsioonidokumendis näidatud kulude erinevuse võrra (212 982 eurot), siis kujuneks reisijatasu täistasumääraks 13,64 eurot/reisija või 12,20 eurot/reisija (nimetatud kulude erinevust mitte arvestades kujunes reisijatasu täistasumääraks 13,76 eurot/reisija või 12,31 eurot/reisija, vt tabel 2 rida 22 ja rida 29), mis on ettevõtja rakendada soovitavast tasust (10,80 eurot/reisija) ca 26%<sup>87</sup> või ca 13%<sup>88</sup> suurem.

**Tulenevalt eeltoodust on Konkurentsiamet seisukohal, et kuna ametile esitatud ning lennujaama kasutajatele lennujaamatasude konsultatsioonidokumendis näidatud kulude erinevust arvesse võttes ei kujune täistasumääraga reisijatasu lennujaama haldaja rakendada soovitavast reisijatasust (10,80 eurot väljuva reisija kohta) väiksem, vaid suurem (13,64 eurot või 12,20 eurot väljuva reisija kohta), siis jääb Konkurentsiamet otsuse eelnõus esitatu juurde ning peab lennujaama haldaja rakendada soovitavat reisijatasu 10,80 eurot väljuva reisija kohta põhjendatuks.**

Tallinna Lennujaama poolt konsultatsiooni käigus esitatud materjalides kulude ning tulude numbrid erinevad Konkurentsiameti poolt 16.03.2023 otsuse eelnõus esitatust seetõttu, et tabeli koostamisel on lähtutud samadest lähteandmetest, aga kulusid on grupeeritud erinevalt. Erinev grupeerimine tuleneb sellest, et Konkurentsiamet viis läbi kontrollprotseduurid ja arvutused tulenevalt enda kontrolli meetodikast, kus kasutati samu algandmeid, kuid neid grupeeriti kontrolliks Tallinna Lennujaama poolt esitatud andmetest erineval kujul.

Konsultatsiooni käigus esitletud materjalides esitas Tallinna Lennujaam täiendavalt andmeid (võrreldes Konkurentsiameti 16.03.2023 otsuse eelnõus toodud tabelitega). Näiteks lennundusteenusega seotud kulud olid jagatud viie teenuse liigi vahel, kuid ameti arvutustes on jagatud kolme teenuse liigi vahel. Eelnev on nähtav ka Konkurentsiameti 16.03.2023 otsuse eelnõus esitatud tabelitest. Konkurentsiameti 16.03.2023 otsuse eelnõu tabelites 1 ja 2 esitatud arvutuskäik on koostatud Konkurentsiameti poolt kontrollimaks Tallinna Lennujaama poolt toodud lennujaamatasude kujunemist ning antud arvutused ei ole koostatud Tallinna Lennujaama poolt.

Ryanair leiab 10.04.2023 seisukohtades, et Konkurentsiamet ei ole hinnanud, kas maandumistasu diferentseerimise põhjused (üldised huvid) võiksid välistada ka reisijatasu +49%-lise tõstmise.

Konkurentsiamet sellise väitega ei nõustu. Konkurentsiamet on Tallinna Lennujaamalt 31.01.2023 ja 02.02.2023 saadud andmete põhjal tuvastanud, et LennS § 50<sup>5</sup> lõikes 2 sätestatud alustel<sup>89</sup> lennujaamatasude kujundamiseks tuleb lennujaama haldajal lennujaamatasusid tõsta. Selleks, et tagada lennujaamateenuste võimalikult soodne kasutamise võimalus suuremale hulgale inimestele ka pärast lennujaamatasude muutust, peab Konkurentsiamet põhjendatuks lennujaama haldaja otsust diferentseerida lennujaamatasusid LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 alusel üldistest huvidest lähtudes selliselt, et reisijatasu suureneb ning maandumistasu väheneb. Menetluse käigus ei tuvastanud Konkurentsiamet muid põhjuseid (üldisi huve), mis võiksid välistada reisijatasu +49%-lise tõstmise.

**Kokkuvõtvalt ei pea Konkurentsiamet põhjendatuks Ryanairi väidet, et Konkurentsiamet ei ole hinnanud, kas maandumistasu diferentseerimise põhjused (üldised huvid) võiksid**

<sup>87</sup>  $13,64 \text{ eurot/reisija} / 10,80 \text{ eurot/reisija} - 1 \times 100\% = \text{ca } 26\%$

<sup>88</sup>  $12,20 \text{ eurot/reisija} / 10,80 \text{ eurot/reisija} - 1 \times 100\% = \text{ca } 13\%$

<sup>89</sup> Lennujaamatasud kujundatakse selliselt, et lennujaama haldajal oleksid tagatud:

- 1) põhjendatud tegevuskulude katmine;
- 2) lennujaamateenuste osutamiseks vajalikud investeeringud;
- 3) keskkonnanõuete täitmine;
- 4) kvaliteedi- ja ohutusnõuete täitmine;
- 5) põhjendatud tulukus investeeritud kapitalilt.

## **väljastada ka reisijatasu +49%-lise tõstmise.**

Ryanair leiab 10.04.2023 seisukohtades, et ta ei ole soovinud kulusid ristsubsideerida kahel erineval viisil, vaid soovib pelgalt eristada esitatud nõudeid.

Sellega ei saa nõustuda ja amet jääb käesoleva otsuse punktis 4.1.5 toodud seisukoha juurde, et LennS ega selle alusel kehtestatud Metoodika ei pane lennujaama haldajale (antud juhul Tallinna Lennujaam) kohustust kasutada lennujaamateenustega mitteseotud tegevusaladelt saadavat tulu lennujaamateenuste osutamiseks vajalike kulude vähendamiseks.

**Kokkuvõtvalt leiab Konkurentsiamet, et Tallinna Lennujaama poolne lennujaamatasude muutmine on põhjendatud ning LennS-is ja Metoodikas sätestatud nõuetele vastav. Antud seisukoha muutmiseks puudub alus, mistõttu jätab Konkurentsiamet lennujaamatasude nõuetele vastavuse osas Ryanairi taotluse rahuldamata.**

## **5.2. Kassastruktuur**

### **5.2.1. Ryanairi 10.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule**

Ryanair toob 10.04.2023 seisukoha punktides 28–35 välja, et:

#### Kassastruktuuri puudutavad argumendid

28. Taotleja on käsitletud Lennujaama kassastruktuuri, sest Lennujaam tugines konsultatsioonide ajal ise väga selgelt kassastruktuuri mõistele ja asus seisukohale, et muudab kassastruktuuri (vt Taotluse lisa 3 Lennujaama 08.06.2022 koosoleku slaidid, lk 53). Taotleja on lähtunud Lennujaama enda avaldustest.

29. Kuivõrd Lennujaam ei ole lennujaama kasutajatele konsultatsioonidel esitanud ühtegi arusaadavat kulude ja tulude jaotamise metoodikat, siis on kassastruktuuri välja toomine lennujaama kasutajate jaoks ainuke selgitus, kuidas Lennujaama kulude ja tulude arvestamise süsteem toimib. Ei saa olla lubatav lennujaama kasutajate eksitamine konsultatsioonide ajal. Selline seisukoht on vastuolus läbipaistvuse põhimõttega, võib isegi väita, et selline tegevus on teadlikult eksitav.

30. Kui Lennujaam on ise seisukohal, et kasutas ühe kassa struktuuri<sup>90</sup> ning koos hinnatõusuga läheb üle hübriidkassa struktuurile (sisulisi lisaselgitusi andmata), siis on Lennujaam võtnud uute hindade kehtestamise aluseks uue kassasüsteemi põhimõtte. Isegi kui väita, et hübriidkassa süsteemi kehtestamine ei olnud LennS-i alusel kohustuslik, siis on Lennujaam võtnud selle kassasüsteemi põhimõtte uute hindade kehtestamise aluseks. Järelikult peab Konkurentsiamet analüüsima, kas Lennujaam on seda kassasüsteemi uute hindade kehtestamisel rakendanud korrektselt. Asjaolu, et seadus ei nõua mingi kassasüsteemi rakendamist ei tähenda, et Konkurentsiamet ei saaks ega peaks kontrollima kassasüsteemi loogikat, kui Lennujaam seda kassasüsteemi uute hindade kehtestamisel rakendab.

31. Taotleja on Konkurentsiametile selgitanud, et suur osa mittelennundustegevuse tuludest, tuleneb lennundustegevusest. Näiteks on Taotleja välja toonud, et Lennujaam teenib äritulu lennundusrajatistel olevast reklaamist. Reklaami kasutatava infrastruktuuri eest tasutakse aga just lennujaamatasudest. LennS § 50<sup>5</sup> lg 3 kolmanda lause kohaselt peavad kulude ja tulude eristamise põhimõtted olema objektiivselt põhjendatud ja võimaldama hinnata, kas lennujaamatasud on mõistlikus vahekorras lennujaamateenuste väärtusega. Kui Lennujaam arvestab äritulud maha lennujaamateenuse kuludest, sest lennujaamatasud peavad üleval seda infrastruktuuri, millega lennujaam äritulusid saab, siis tagatakse selliselt LennS kohaselt üle kompenseerimise vältimine ning tasude vahekord teenuse väärtusega.

32. Konkurentsiamet on otsuse eelnõu p-s 4.2.5 lk 30 välja toonud: „Mis puudutab Ryanairi väidet, et tuginedes Thessaloniki Foorumi 2021. aasta jaanuari raportile, mille kohaselt

<sup>90</sup> Lisaks Lennujaamale endale kinnitab seda, et Lennujaam on siiani tegutsenud ühe kassa põhimõttel ka Euroopa Komisjoni aruanne (vt Taotleja 01.03.2023 täiendavate tõendite lisa 5, lk 11, aruanne nähtav ka siin (lk 417)).

*„kui lennujaama reguleeritakse kahe kassa või hübriidkassastruktuuri alusel, on reguleeriva asutuse hindamis- või järelevalveroll seoses kulude jaotamisega otsustava tähtsusega“; pole Taotleja näinud ühtki tõendit, et Konkurentsiamet oleks osalenud kulude jaotamise üle tehtavas järelevalves, märgib amet, et sellise järelevalve menetluse läbiviimiseks on eelnevalt puudunud vajadus – asjaolud, mis oleksid võimaldanud järeldada või kahelda, et Tallinna Lennujaama kassastruktuur ei vasta seaduses sätestatud nõutele, on puudunud ning kuna riiklik järelevalvemenetlus on isikute jaoks väga koormava iseloomuga, siis sellise menetluse põhjendamatu läbiviimine on vastuolus seadusega. Samuti ei sätesta seadus Konkurentsiametile kohustust sellise järelevalve menetluse läbiviimiseks kindlast ajaperioodist lähtuvalt.“*

*33. Olukorras, kus Lennujaam tegutseb hübriid või kahe-kassa põhimõttel või muudab oma varasemalt rakendatud kassastruktuuri, siis Konkurentsiameti kohustus kontrollida, kas uut kassasüsteemi rakendatakse korrektselt. Nimelt, nii hübriid kui ka kahe kassa süsteem eeldab, et kulud jaotatakse asjakohaselt lennundus- ja mittelelennunduskassade vahel. On väga mitmeid kulusid, mille jaotamine eeldab läbivõimimisi lennujaama kasutajatega. Kulude jaotamine ei saa aga toimuda Lennujaama suva järgi, vaid peab olema kooskõlastatud lennujaama kasutajatega, et tagada läbipaistvus ja korrektne kulude omistamine.*

*34. Taotleja on Konkurentsiametile esitanud mitmeid näited (vt nt Taotleja 01.03.2023 täiendavate tõendite lisa 5, lk 11 – 12), kuidas toimub kulude jaotamine teistes lennujaamades. Selleks, et tagada läbipaistvus kulude ja tulude lennundus- ja mittelelennunduskassade jagamise vahel, peab lennujaama kasutajatel olema selg arusaam, kuidas ja millised kulud ja tulud täpselt kuhu kassasse jaotatakse. Praegusel juhul see puudub.*

*35. Taotleja jääb endiselt varasemates seisukohtades esitatu juurde ning leiab, et kassastruktuuri muutmine Lennujaama poolt on kaasa toonud õigusvastase hinnatõusu.*

### **5.2.2. Tallinna Lennujaama 14.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule**

Tallinna Lennujaam toob 14.04.2023 seisukoha punktides **17-18** välja, et:

*AS Tallinna Lennujaam ei lähtu lennujaamatasude arvutamisel mistahes kassastruktuuridest, vaid Määrusest ja LennS-ist.*

*17. Olles kassastruktuuride olemust ning mittekohaldamist juba korduvalt selgitanud (vt nt 31.01.2023 seisukoha peatükki iv, alates p 33), selgitab AS Tallinna Lennujaam veelkord alljärgnevat. AS Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvutamisel Määrusest ja LennS-ist, jättes kõrvale õiguslikult defineerimata kassasüsteemid (v.a. osas, milles sellised põhimõtted kattuvad Määruses tooduga). AS Tallinna Lennujaam möönab, et on Ryanair DAC Taotluse lisa 3 slaidil 53 viidanud kassasüsteemidele, kuid on seda teinud selleks, et lennujaama kasutajatele rahvusvahelises kontekstis arusaadavalt ning hea usu põhimõtet järgides AS Tallinna Lennujaama ärimudelit selgitada.*

*18. Isegi kui AS Tallinna Lennujaam on varasemalt dokumentides kasutanud valdkonnas esinevat kõnekeelset väljendit „single-till“, „dual-till“ või „hybrid-till“, loeb siiski esmajoones tasude arvutamise loogika sisuline pool, mis lähtub kehtivast õigusest (mille AS Tallinna Lennujaam on lennujaama kasutajatele samuti esitanud). AS Tallinna Lennujaam selgitab veel, et ei saa välistada, et enda ärimudelid ning äritegevused (s.o. tegevused väljaspool lennujaamatasude arvutamist) võib AS Tallinna Lennujaam lähtuda põhimõtetest, mis võivad rahvusvahelisel tasandil sarnaneda nõ kõnekeeles käibel oleva ihe kassa kassasüsteemi põhimõtetega.*

### **5.2.3. Konkurentsiameti seisukoht kassastruktuuri osas**

Ryanair jääb 10.04.2023 seisukohas Konkurentsiameti 16.03.2023 otsuse eelnõule oma varasema seisukoha juurde (kokkuvõtvalt), et on käsitlenud Tallinna Lennujaama kassastruktuuri, sest Lennujaam tugines konsultatsioonide ajal ise väga selgelt kassastruktuuri

mõistele ja asus seisukohale, et muudab kassastruktuuri [nt 08.06.2022 AUC kohtumise (ehk lennujaamatasude konsultatsiooni) slaidid, slaid 53 (01.11.2022 Ryanairi taotluse lisa 3)]. Ryanair on lähtunud Tallinna Lennujaama enda avaldustest. Kassastruktuuri muutmine Tallinna Lennujaama poolt on kaasa toonud õigusvastase hinnatõusu. Konkurentsiametil on kohustus kontrollida, kas uut kassasüsteemi rakendatakse korrektselt.

Täiendavalt toob Ryanair 10.04.2023 seisukohas välja (kokkuvõtvalt), et Tallinna Lennujaama tegevus kassastruktuuri osas on teadlikult eksitav. Kuivõrd Tallinna Lennujaam ei ole lennujaama kasutajatele konsultatsioonidel esitanud ühtegi arusaadavat kulude ja tulude jaotamise meetodikat, siis on kassastruktuuri välja toomine lennujaama kasutajate jaoks ainus selgitus, kuidas Tallinna Lennujaama tulude ja kulude arvestamise süsteem toimib.

Ryanairi seisukohad ei ole põhjendatud. Konkurentsiamet jääb otsuse punktis 4.2.5 esitatud seisukohtade juurde, piirdudes siinkohal kokkuvõtvalt järgneva:

Konkurentsiamet leiab, et Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvutamisel Metoodikast ja LennS-ist. Asjaolu, kas Tallinna Lennujaam on varasemalt enda ärimudelit (s.o osas, mis ei puuduta Metoodikat) ning sisemisi juhtimispraktikaid nimetanud rahvusvaheliselt erialases kõnekeeles käibes olevate terminitega, ei mõjuta kuidagi Metoodikat, kehtestatavaid lennujaamatasusid ja nende määra ning Metoodikas esitatud valemeid. Isegi kui Tallinna Lennujaam on varasemalt dokumentides kasutanud valdkonnas esinevat kõnekeelset väljendeid „ühe kassa süsteem“, „kahe kassa süsteem“ ja „hübriidkassa süsteem“ [nt 08.06.2022 AUC kohtumise (ehk lennujaamatasude konsultatsiooni) slaidid, slaid 53 (01.11.2022 Ryanairi taotluse lisa 3)], loeb siiski tasude arvutamise sisuline pool, mis lähtub kehtivast õigusest. Ei saa välistada, et enda ärimudelid ning äritegevused (s.o tegevused väljaspool lennujaamateenuste osutamist ja lennujaamatasude arvutamist) võib Tallinna Lennujaam lähtuda põhimõtetest, mis võivad rahvusvahelisel tasandil sarnaneda n-ö erialases kõnekeeles käibel oleva ühe kassa kassasüsteemi põhimõtetega. Tallinna Lennujaam lähtub lennujaamatasude arvutamisel Metoodikast, nagu lennujaama haldaja on varasemalt selgitanud. Konkurentsiamet nõustub, et Metoodika ega LennS ei tunne erinevaid kassastruktuure.

Konkurentsiamet juhib tähelepanu, et Thessaloniki Foorumi 2021. jaanuari raporti „Lennujaama kassastruktuurid ja kulude jaotamine“<sup>91</sup> punktis 1.2 selgitatakse, et Thessaloniki Foorumi ülesanne on anda **soovitusi** paremaks lennujaamatasude implementeerimiseks ja tutvustada parimaid praktikaid. Kuna tegemist on soovitustega, ei ole need järgimiseks kohustuslikud - raporti punkti 2.2 kohaselt ei tohiks seda raportit kasutada piiranguna liikmesriikidele oma meetodikate rakendamisel, võttes arvesse konkreetseid asjaolusid, regulatsioone või muid põhjuseid.

Seoses Ryanairi väitega, et Tallinna Lennujaam ei ole kulude jaotamise meetodikas olnud läbipaistev, on Konkurentsiamet seisukohal, et lennujaama haldaja on korrektselt esitanud lennujaama kasutajatele LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 sätestatud korralise konsultatsiooni ajal avaldatava tasumäärade arvutamise aluseks oleva teabe (vt 01.11.2022 Ryanairi taotluse lisad 3 ja 5 ning otsuse punkt 4.4, mis puudutab uue konsultatsiooni läbiviimist).

Konkurentsiamet nõustub, et Direktiivis on sätestatud võimalus hübriidkassa rakendamiseks. Samas on oluline, et taolise süsteemi kohustuslikuks muutmiseks peavad need alused kohustuslikus korras olema välja toodud siseriiklikus õiguses. Hetkel need puuduvad. Tallinna Lennujaama kassastruktuur vastab seadusandluses toodud nõuetele, mida Tallinna Lennujaam on ka kohustatud järgima. Puuduvad ka alused arvata, et hübriidkassa

---

<sup>91</sup> Vt:

<https://www.aviationreg.ie/fileupload/TF%20papers%202020/Airport%20Till%20Structure%20Cost%20Allocation%20paper%20TF-Adopted%20January%202021.pdf>. Konkurentsiamet juhib tähelepanu, et Raporti punktis 1.2 selgitatakse, et Thessaloniki Foorumi ülesanne on anda **soovitusi** paremaks lennujaamatasude implementeerimiseks ja tutvustada parimaid praktikaid. Kuna tegemist on soovitustega, ei ole need järgimiseks kohustuslikud.

struktuur oleks võrreldes Tallinna Lennujaama poolt rakendatava ja seaduse nõutele vastava kassastruktuuriga võrreldes läbipaistvam, parem või õiguspärasem.

Mis puudutab Ryanairi väidet, et tuginedes Thessaloniki Foorumi 2021. aasta jaanuari raportile<sup>92</sup>, mille kohaselt „kui lennujaama reguleeritakse kahe kassa või hübriid-kassastruktuuri alusel, on reguleeriva asutuse hindamis- või järelevalveroll seoses kulude jaotamisega otsustava tähtsusega“, pole Taotleja näinud ühtki tõendit, et Konkurentsiamet oleks osalenud kulude jaotamise üle tehtavas järelevalves, märgib amet, et sellise järelevalve menetluse läbiviimiseks on eelnevalt puudunud vajadus – asjaolud, mis oleksid võimaldanud järeldada või kahelda, et Tallinna Lennujaama kassastruktuur ei vasta seaduses sätestatud nõutele, on puudunud ning kuna riiklik järelevalvemenetlus on isikute jaoks väga koormava iseloomuga, siis sellise menetluse põhjendamatu läbiviimine on vastuolus seadusega. Samuti ei sätesta seadus Konkurentsiametile kohustust sellise järelevalve menetluse läbiviimiseks kindlast ajaperioodist lähtuvalt.

Asjaolu, et Tallinna Lennujaama kassastruktuur vastab seaduses sätestatud nõuetele, on leidnud käesoleva menetluse raames kinnitust, mh, et kulud omistatakse sellele teenusele, mis on põhjustanud nende kulude tekkimise ning teenuse kulu sisaldab ainult selle teenuse osutamiseks vajalikke kulusid, nagu näeb ette LennS § 50<sup>5</sup> lõige 4. Ka ei võimalda Metoodika Tallinna Lennujaamal arvestada lennundusteenustest ja mitte-lennundusteenuse ärituludest tulenevaid tulusid koos, nagu seda taotleb Ryanair.

Ei saa nõustuda ka Ryanairi 10.04.2023 seisukohas esitatud väitega, et Tallinna Lennujaama tegevus kassastruktuuri osas on teadlikult eksitav. See oleks Konkurentsiameti hinnangul eksitav, kui Tallinna Lennujaam annaks kassastruktuuri kohta valeinfot või esitaks õiget infot viisil, mis võib lennujaama kasutajaid tõenäoliselt eksitada, kuna nimetatud info on ebaselge, arusaamatu või mitmeti mõistetav; või jätaks andmata olulise info, mida oleks lennujaama kasutajatel vaja teada oma majandustegevust puudutavate otsuste tegemisel. Käesoleval juhul tõendid Tallinna Lennujaama taolise tegevuse kohta puuduvad.

**Kokkuvõtvalt leiab Konkurentsiamet, et Ryanairi kaebus kassastruktuuri puudutavas osas ei ole põhjendatud ja tuleb jätta rahuldamata.**

### 5.3. Reisijate arvu prognoos

#### 5.3.1. Ryanairi 10.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule

Ryanair toob 10.04.2023 seisukoha punktides 36–43 välja, et:

##### Reisijate arvu prognoos ja transfeer/transiitreiside allahindluste arvestamine

36. Esiteks ei nõustu Taotleja Lennujaama väitega, et reisijate arvu prognoosimisel on kasutatud vaid üht hinnangut. Taotleja jääb oma seisukoha juurde, et Lennujaam on kommunikeerinud erinevaid segadusttekitavaid andmeid reisijate prognoosimiseks ning on teinud prognoosid üleüldiselt pessimistlikult, suurendades sedasi reisijatasu lubatud piirmäära.

37. Otsuse eelnõus esitatud Tabelis 2 tehtud arvutustele on ridades numbritega 1 ja 14 – 15 esitanud Taotleja oma seisukohad käesoleva dokumendi punktides 5 - 19. Nende arvutuste puhul ei ole vead seotud reisijate arvu prognoosi ega allahindluse arvestusega, vaid kulupõhisuse põhimõtte ja ristsubsideerimise keelu eiramisega.

38. Teiseks on ebaõige Lennujaama loogika, mille kohaselt on lubatud müügitulu piirmäära alusel leitavast reisijatasumäärast maha arvestada kõik väljuvad transfeer- ja transiitreisijad. 100% allahindluse korral on Lennujaam otsustanud, et nende reisijate teenindamiseks vajalikud teenused osutatakse lennujaama kasutajale tasuta. Selle võrra aga reisijatasu

<sup>92</sup> Vt

<https://www.aviationreg.ie/fileupload/TF%20papers%202020/Airport%20Till%20Structure%20Cost%20Allocation%20paper%20TF-Adopted%20January%202021.pdf>.



suurendamine tähendab, et Lennujaam sunnib oma 100% allahindlust kandma kõik lennuliinid nende reisijate arvelt, kes ei ole transfeer- ja transiitreisijad. Kuivõrd odavlennufirmad selliseid reisijaid üldiselt Lennujaamas ei teeninda, tõstab see kogusummas ebaproportsionaalselt odavlennufirmade reisijatasu teiste lennufirmade kasuks. Seetõttu on meetodika, mis soodustuse asemel võtab reisijatasu arvutamisest transfeer- ja transiitreisijad täiesti välja, olukorras kus LennS § 59 lg 10 sellist võimalust ette ei näe, diskrimineerimiskeeluga LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 tähenduses vastuolus.

Transfeer/transiitreisijate allahindluseid on lubatud teha tasumäärast, mitte ei ole lubatud tasumäära arvutada lähtuvalt allahindlustest.

39. Meetodika § 6 lg 3 sätestab selgelt, et tasumäär arvutatakse lihtsa jagamistehte järgi, kus teenuse lubatud müügitulu jagatakse ühikute arvuga arvestusperioodil. Ühikuks on reisijatasu puhul määratud väljuv reisija ning lubatud müügitulu arvutatakse Meetodika § 6 lg 1 alusel. Lennujaam on kinnitanud, et on võtnud reisijate prognoosi arvestuse aluseks kõik väljuvad reisijad.

40. Nagu Lennujaam selgitas, on transfeer- ja transiitreisijate reisijatasust vabastamine Lennujaama iseseisev otsus. Kõigepealt peaks aga Lennujaam määrama tasumäära, järgides seadust ja Meetodikat. Isegi kui mõõnda hüpoteetiliselt, et teatud määral transfeer/transiitreisijate allahindluste tegemine on lubatud, siis tohib Lennujaam otsustada alles pärast tasumäära tuvastamist määrata, kas ja mis määral transfeer/transiitreisijate allahindlusi pakkuda. Viimast ei saa esimesse protsessi ebaseaduslikult suruda. Vastasel juhul on Lennujaam efektiivselt lükanud oma transiit- ja transfeerreisijate allahindlusotsuste riski teenuste kasutajate kanda, mis on vastuolus nii tasu arvutamise meetodika kui ka diskrimineerimiskeeluga.

41. Tegemist LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 esimese lause diskrimineerimiskeelu rikkumisega. Diskrimineerimine ei tulene vaid teatud kasutajatele allahindluste tegemisest. Diskrimineerimine tuleneb teatud transfeer/transiitteenuse kasutajatele allahindluste tegemisest ja selle võrra kõikide teiste kasutajate tasude tõstmisest. Lennujaam võib küll kaitsta seisukohta, et võib objektiivsetel kriteeriumitel transfeer/transiit allahindlusi pakkuda, kuid mis objektiivsete kriteeriumite alusel väärivad teised hinnatõusu? Kas teenuste kasutajad, kes ei teeninda transfeer/transiitreisijaid, on seetõttu süüdi ja peavad vastutama nende reisijate kulude katmise eest? Kui sellel allahindlusel oleks ka reisijate hulka tõstev mõju, siis olukord vaid halveneks, sest ka lisanduvad reisijad vajavad samuti teenuseid, mida nende eest vastutavad lennuliinid maksma ei pea. Suureneksid ainult teisi reisijaid teenindavate lennuliinide reisijatasud.

42. Täiendavalt on selline diskrimineeriv allahindluste arvestamine reisijatasu määramisel majanduslikult põhjendamatu. Mis kasu saab Lennujaam transfeer/transiitreisijate teenindamisest, kui selle eest tasu ei küsita ning kulud kasvavad? Sellise lähenemise lubamisega tekitatakse Lennujaamale karistamatu olukorra, kus viimane ei saa ega peagi saada aru oma tegevuste majanduslikest mõjudest.

43. Lennujaam võib väita, et teenuste kasutajatel on kõigil võrdne võimalus reisijatasu vabastustele transfeer/transiitreisijate puhul, mida saaksid ju kõik lennuliinid oma transfeerlendude osas Lennujaamas. Ometi ei vastaks see tõe, sest Taotleja on juba korduvalt välja toonud, et selline soodustus diskrimineeriks ebaproportsionaalselt odavlennufirmasid, kes soosivad otselende. Tasuta teenuseni viiva allahindluse puhul maksavad need odavlennufirmad sellise meetodika alusel aga täielikult kinni suuremate lennuliinide transfeerreisijate teenindamise. Transfeerreisijate (ja ka transiitreisijate) reisijatasust vabastamine on LennSiga selges vastuolus. Kui Lennujaam aga määraks reisijatasud seaduspäraselt ning alles siis hakkaks otsustama, kas ja mis tingimustel pakkuda (omal riisikol) soodustusi reisijate arvu suurendamiseks, saaks Lennujaam võib olla aru, et 100% soodustusega ehk tasuta teenuste pakkumine on kingitus, mitte investeering ning samuti mõistaks, miks teised lennujaamad nii vastutustundetuid soodustusi ei paku.

### 5.3.2. Tallinna Lennujaama 14.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule

Tallinna Lennujaam toob 14.04.2023 seisukoha punktis 16 välja, et:

Transfeer- ja transiitreisijate osakaal AS-is Tallinna Lennujaam.

*16. Nagu AS Tallinna Lennujaam juba korduvalt selgitanud on, on transfeer- ja transiitreisijate osakaal Tallinna lennujaamas niivõrd marginaalne ning eraldi tasuliigi kehtestamine ning arvestamine ei ole halduskulu vaates otstarbekas olnud. AS Tallinna Lennujaam on selgitanud transfeer- ja transiitreisijatele kehtestatud allahindluse olemust, õiguslikku alust ja põhjendusi nt enda 31.01.2023 seisukoha punktis 65 jj ning 23.11.2022 täiendava seisukoha punktis 14.*

### 5.3.3. Konkurentsiameti seisukoht reisijate arvu prognoosi osas

Ryanair jääb 10.04.2023 seisukohas Konkurentsiameti 16.03.2023 otsuse eelnõule oma varasema seisukoha juurde (kokkuvõtvalt), et Tallinna Lennujaam on kommunikeerinud erinevaid segadustekitavaid andmeid reisijate prognoosimiseks ning on teinud prognoosid üldiselt pessimistlikult. Teiseks on ebaõige Tallinna Lennujaama loogika, mille kohaselt on lubatud müügitulu piirmäära alusel leitavast reisijatasumäärast maha arvestada kõik väljuvad transfeer- ja transiitreisijad. Selle võrra aga reisijatasu suurendamine tähendab, et Tallinna Lennujaam sunnib oma 100% allahindlust kandma kõik lennuliinid nende reisijate arvelt, kes ei ole transfeer- ja transiitreisijad.

Täiendavalt toob Ryanair 10.04.2023 seisukohas välja (kokkuvõtvalt), et isegi kui mõnda hüpoteetiliselt, et teatud määral transfeer- ja transiitreisijatele allahindluste tegemine on lubatud, siis tohib Tallinna Lennujaam otsustada alles pärast tasumäära tuvastamist määrata, kas ja mis ulatuses transfeer- ja transiitreisijatele allahindlusi pakkuda.

Ryanairi 10.04.2023 esitatud seisukohad ei anna põhjust käesoleva otsuse punktis 4.3.6 esitatud Konkurentsiameti seisukohtade muutmiseks. Amet märgib kokkuvõtvalt järgmist:

Tabelist 2 selgub, et kui Tallinna Lennujaam arvestaks reisijate käitlemisteenuse lubatud müügitulusse mõistliku ärikasumi maksimaalses lubatud määras, ning reisijate arvu prognoosimisel lähtuks eeldusest, et:

- 1) 2023. aastal läbib Tallinna lennujaama sama palju inimesi nagu 2019. aastal ehk ca 9%<sup>93</sup> rohkem Tallinna Lennujaama poolt reisijatasu arvutamisel aluseks võetud reisijate prognoositud arvust (2 998 906 reisijat), mis ühtlasi on Tallinna Lennujaama läbi aegade parim tulemus;
- 2) kõik Tallinna lennujaamast lahkuvad reisijad maksaksid reisijatasu (isegi alla kahe aasta vanused lapsed, kes tegelikult on reisijatasust vabastatud, kui nad reisivad ilma eraldi piletita);

siis sellisel juhul kujuneb reisijatasu täistasumäär lennujaama haldaja poolt rakendada soovitatavast reisijatasust (10,80 eurot väljuva reisija kohta) suuremaks ehk 12,31 eurot väljuva reisija kohta (vt tabel 2, veerg 2, rida 29).

Seega kokkuvõtvalt puuduvad alused, mis võimaldaksid järeldada või võtta seisukohta, et Tallinna Lennujaama reisijateveo prognoos, mis on võetud lennujaamatasude kehtestamise aluseks, oleks vale ning Tallinna Lennujaam peaks korrigeerima 2023. aasta reisijate arvu prognoosi ülespoole, nagu nõuab seda Ryanair 01.11.2022 taotluse punktis 1.7.

**Lisaks on Konkurentsiamet eeltoodust tulenevalt seisukohal, et kuna transfeer- ja transiitreisijatega arvestamata jätmine ei mõjuta reisijatasu suurust sellises ulatuses, mis nõuaks Tallinna Lennujaamalt reisijatasu ümber arvutamist (sh arvutustehete järjekorra muutmist, st reisijatasu arvutamist esmalt transfeer- ja transiitreisijatega ja seejärel alles transfeer- ja transiitreisijateta), siis ei pea Konkurentsiamet vajalikuks seda**

<sup>93</sup>  $3\,267\,910 \text{ reisijat} / 2\,998\,906 \text{ reisijat} - 1 \times 100\% = \text{ca } 9\%$ .

Tallinna Lennujaamalt ka nõuda. Konkurentsiamet on seisukohal, et lennujaama haldaja poolt reisijatasu kalkuleerimisel aluseks võetud reisijate prognoositud arvu (2 998 906 reisijat, sh reisijatasu täistasumääruga lendavad reisijad 1 898 956 inimest, kellest 935 236 inimest maksaksid täistasumääruga reisijatasu) võib aktsepteerida.

Kokkuvõtvalt leiab Konkurentsiamet, et Ryanairi kaebus reisijate arvu prognoosi puudutavas osas ei ole põhjendatud ja tuleb jätta rahuldamata.

#### 5.4. Uue konsultatsiooni läbiviimine

##### 5.4.1. Ryanairi 10.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule

Ryanair toob 10.04.2023 seisukoha punktides 44–52 ja 70-71 välja, et:

###### Uue ja õiguspärase konsultatsiooni läbiviimine

44. Otsuse eelnõu p-s 4.4.4 lk 52 on kokkuvõtvalt leitud, et Lennujaam on konsultatsiooni läbi viinud õiguspäraselt. Konkurentsiamet on leidnud, et Lennujaama konsultatsioonidel esitatud teave vastab LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 toodud nõuetele.

45. LennS § 50<sup>9</sup> lg 1 sätestab, et käesoleva seaduse §-s 50<sup>8</sup> sätestatud korralise konsultatsiooni ajal on lennujaama haldaja kohustatud lennujaama kasutajatele avaldama tasumäärade arvestamise aluseks oleva teabe, mis hõlmab **vähemalt** järgmist:

- 1) kehtivate lennujaamatasude eest osutatavate erinevate lennujaamateenuste ja kasutada antavate infrastruktuuri objektide loetelu;
- 2) lennujaamatasude kehtestamise meetodika;
- 3) lennujaamatasudega seotud vahendite ja teenuste üldine kulustruktuur;
- 4) erinevatest lennujaamatasudest saadav tulu ning lennujaamatasude eest osutatavate teenuste kogumaksumus;
- 5) lennujaamatasudega seotud vahendite ja teenuste rahastamine riigi poolt;
- 6) lennujaamatasude, lennuliikluse kasvu ja investeeringute prognoosid vähemalt kuni järgmise korralise konsultatsioonini;
- 7) lennujaama infrastruktuuri ja seadmete tegelik koormatus konsultatsioonile eelnenud aasta jooksul;
- 8) kõige suuremate kavandatud investeeringute prognoositav mõju lennujaama võimsusele.

46. LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 sätestatud loetelu on absoluutne miinimum, mis info peab konsultatsioonide ajal olema lennujaama kasutajale esitatud. Konsultatsioonide eesmärk on tagada see, et lennujaama kasutajad saaksid kontrollida LennSis sätestatud nõuete (nt kulupõhisus) täitmist – juhul kui selline kontroll on võimatu, siis ei vasta konsultatsioonid nõuetele.

47. Taotleja toob alljärgnevalt välja olulisemad asjaolud, mis jäid konsultatsioonil täiesti käsitlemata:

- 1) Lennujaam ei esitanud Lennujaama kasutajatega jaganud detailset kulude arvestamise meetodikat – vastuolus LennS § 50<sup>9</sup> p-dega 2 ja 3.
- 2) Lennujaam ei näidanud, mis osa ärituludest on otseselt seotud lennujaamatasudega (nt infrastruktuur) - vastuolus LennS § 50<sup>9</sup> p-dega 2 ja 3.
- 3) Lennujaam ei avaldanud kassastruktuuri muudatuse tausta, st detailset kulude ja tulude jaotust kahe kassa vahel - vastuolus LennS § 50<sup>9</sup> p-dega 3 ja 4.
- 4) Lennujaam ei esitanud arusaadavat ja ühest reisijate prognoosi - vastuolus LennS § 50<sup>9</sup> p-ga 2.
- 5) Lennujaam ei avalikustanud WACC-i aluseks olevate parameetrite arvutusi - vastuolus LennS § 50<sup>9</sup> p-ga 2.
- 6) Lennujaama esitatust ei olnud võimalik järeldada, kas lennujaamatasu on kulupõhine ehk vastab nõuetele või mitte – vastuolus LennS § 50<sup>9</sup> p-ga 2 ja tasude üldpõhimõtetega.

48. Lisaks kõigele eeltoodule on järelevalvemenetluse kestel esitatud informatsiooni, mis ei ühti

konsultatsioonil esitatuga. On ilmselge, et konsultatsioonil esitatav teave peab olema tõene ning kontrollitav. Antud juhul erinevad konsultatsioonil esitatud andmed aga järelevalvemenetluses välja toodud andmetest, mis võib tähendada sisuliselt kolme olukorda: 1) konsultatsiooni ajal esitati ebaõigeid andmeid, 2) järelevalvemenetluses on esitatud ebaõigeid andmeid või 3) nii konsultatsiooni kui järelevalve ajal on esitatud ebaõigeid andmeid. Iga eelviidatud olukord on õigusvastane.

49. Alljärgnevalt on toodud välja asjaolud, mis selgusid alles järelevalvemenetluse jooksul või mis on endiselt Taotleja jaoks ebaselged:

1) Lennujaam on esitanud 31.03.2023 vastuskirjaga Konkurentsiametile kulude jagunemist puudutavad dokumendid. Lennujaama kasutajatele sellist infot jagatud ei ole, seega ei tea lennujaama kasutajad (sh Taotleja) endiselt milline on kulude arvestamise meetoodika. Selles osas puudub mistahes läbipaistvus.

2) Konsultatsioonide ajal esitati WACCI määr ilma WACCI aluseks olevate parameetriteta (vt Lennujaama 08.06.2022 slaidid nr 37) ning WACC määraks oli märgitud 5,30%. Järelevalvemenetluses esitatud WACCI määr koos WACCI aluseks olevate parameetritega on 4,72% (otsuse eelnõu lisa 14). Taotluse esitajale jääb arusaamatuks, milline on õige määr ning miks ei ole Konkurentsiamet andnud üle pooleprotsendipunktilisele erinevusele oma seisukohta.

3) Täiesti uudseteks andmeteks on otsuse eelnõu tabelites 1 ja 2 esitatud andmed.

4) Lennujaam ning Konkurentsiamet on selgitanud, et maandumistasu on diferentseeritud LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 alusel üldistes huvides. Konsultatsioonide materjalides sellist põhjendust ei ole. Samuti puudub endiselt arusaam diferentseerimise täpsest loogikast, alustest ja arvutuskäigust.

5) Reisijate arvu prognoosi osas on järelevalvemenetluses esitatud väga olulist uut infot, sh on alles järelevalvemenetluse käigus selgitatud, et Lennujaam teeb reisijate arvust prognoosimisel üldisest reisijate arvust omapoolseid mahaarvutusi (mille täpne arvutuskäik jääb Taotlejale seejuures endiselt selgusetuks), mille võtab reisijatasu arvutamise aluseks.

50. Konkurentsiamet on otsuse p-s 4.4.4 lk 53 leidnud, et Lennujaama üksikasjalik kulude jaotus on käsitatav Lennujaama ärisaladusena, mistõttu sellist teavet ei saa lennujaamakasutajatele esitada.

51. Taotleja Konkurentsiameti seisukohaga ei nõustu. Ärisaladusega ei saa vabandada läbipaistvuse kriteeriumi rikkumist. LennS § 50<sup>9</sup> lg 3 sätestab, et käesoleva paragrahvi lõigete 1 ja 2 alusel lennujaama haldaja ja lennujaama kasutajate vastastikku antud teavet on lennujaama haldaja ja lennujaama kasutajad kohustatud hoidma konfidentsiaalsena.

52. Kui Lennujaam lisaks eeltoodule tõesti kardab ärisaladuse lekkimist siis saanuks lisaks LennS § 50<sup>9</sup> lg-st 3 tulenevale kaitsese kasutada lisaks ka näiteks eraldi konfidentsiaalsuslepingu sõlmimist Lennujaama ja lennujaama kasutajate vahel. Kõik teised Lennujaamad kasutavad seda lahendust. Igal juhul ei ole õiguspärane, et Lennujaam ei esitanud konsultatsioonide ajal olulist teavet, mis oli hädavajalik lennujaamatasude suuruse tekkest arusaamiseks.

70. (kokkuvõtvalt) Lennujaam on oluliselt rikkunud läbipaistvuse põhimõtet ning Taotlejale järelevalve menetluskäigus esitatud teave erineb oluliselt konsultatsioonidel esitatud teabest.

71. Konkurentsiameti otsuse eelnõuga koos on Taotlejale avaldatud mitmeid andmeid (nt tabelid 1 ja 2), mida konsultatsiooni raames ega varasemates menetlusstaadiumites esitatud ei ole. Seetõttu peab Taotleja vajalikuks sooritada täiendav majandusanalüüs, kaasates selleks vajadusel ka majandusekspert.

#### **5.4.2. Tallinna Lennujaama 14.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule**

Tallinna Lennujaam toob 14.04.2023 seisukoha punktides **10-11, 15 ja 19-20** välja, et:

Erinevused AS-i Tallinna Lennujaam poolt konsultatsioonide käigus esitatud arvandmetes ja Konkurentsiameti poolt esitatud arvutuste arvandmetes.

10. AS Tallinna Lennujaam selgitab, et AS Tallinna Lennujaama poolt konsultatsiooni käigus esitatud materjalides kulude ning tulude numbrid erinevad Konkurentsiameti poolt Otsuse eelnõus esitatust seetõttu, et tabeli koostamisel on lähtutud samadest lähteandmetest, aga kulusid on grupeeritud erinevalt. Erinev grupeerimine tuleneb sellest, et Konkurentsiamet viis läbi kontrollprotseduurid ja arvutused tulenevalt enda kontrolli metoodikast, kus kasutati samu algandmeid, kuid neid grupeeriti kontrolliks AS Tallinna Lennujaama poolt esitatud andmetest erineval kujul.

11. Konsultatsioonis esitletud materjalides esitas AS Tallinna Lennujaam täiendavalt andmeid (võrreldes Konkurentsiamet Otsuse eelnõus toodud tabelitega). Näiteks lennundusteenusega seotud kulud olid jagatud viie teenuse liigi vahel, kuid Konkurentsiameti arvutustes on jagatud kolme teenuse liigi vahel. Eelnev on nähtav ka Konkurentsiameti Otsuse eelnõus esitatud tabelitest. Eelnevast lähtuvalt palub AS Tallinna Lennujaam Konkurentsiametil jätta tähelepanuta Ryanair DAC väited, justkui AS Tallinna Lennujaam oleks Konkurentsiametit erinevate arvandmete esitamisega eksitanud (vt Ryanair DAC 07.04.2023 seisukoha punkte 9 ja 24 jj). AS Tallinna Lennujaam rõhutab, et Konkurentsiameti Otsuse eelnõu Tabelites 1 ja 2 esitatud arvutuskäik on koostatud Konkurentsiameti poolt kontrollimaks AS Tallinna Lennujaama poolt toodud lennujaamatasude kujunemist ning antud arvutused ei ole koostatud AS Tallinna Lennujaama poolt.

LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 võimaldab tasude diferentseerimist üldistest huvidest lähtuvalt.

15. Täiendavalt on Ryanair DAC enda 07.04.2023 seisukoha punktides 18-19 nii AS-ile Tallinna Lennujaam kui ka Konkurentsiametile ette heitnud, et Ryanair DAC-l puudub arusaam, milliste arvutustega on saadud diferentseerimise määr. AS Tallinna Lennujaam on ettevõttes vastava arvutuse teinud ning sellest lähtuvalt ka diferentseeritud hinna kujundanud. Konsultatsioonide käigus esitatava kohustusliku teabe loetelu on esitatud LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 – kõik vastavas sättes esitatud informatsiooni on AS Tallinna Lennujaam lennujaama kasutajatele konsultatsiooni käigus esitanud. Seejuures on Ryanair DAC-l olnud võimalus konsultatsiooni käigus küsida AS-ilt Tallinna Lennujaam tasude diferentseerimise osas täpsustusi ja täiendavat infot. Seda võimalust Ryanair DAC aga ei kasutanud. Vastavalt LennS sätetele on Ryanair DAC-l õigus pöörduda Konkurentsiameti poole juhul, kui leiab, et lennujaama haldaja poolt kehtestatavad tasumäärad ei ole põhjendatud, et Konkurentsiamet hindaks tasude põhjendatust. AS Tallinna Lennujaam peab oluliseks taaskord märkida, et Ryanair DAC ei ole enda LennS § 50<sup>9</sup> lg 2 sättestatud kohustust teabe esitamiseks täitnud.

AS Tallinna Lennujaam on juba viinud läbi õiguspärase konsultatsiooni.

19. AS Tallinna Lennujaam palub jätta tähelepanuta Ryanair DAC 07.04.2023 seisukohas esitatud taotlus (vt punkt 44 jj) uue konsultatsiooni läbiviimiseks. Esmalt märgib AS Tallinna Lennujaam, et taolise taotluse esitamiseks ja kohustuse panemiseks AS-ile Tallinna Lennujaam puudub õiguslik alus. Samuti ei ole vastavale alusele viidanud Ryanair DAC. Lisaks märgib AS Tallinna Lennujaam, et õiguspärane konsultatsioon on juba läbi viidud.

20. Käesolev Konkurentsiameti poolt menetletav vaidlus hindab planeeritavate tasumäärade õiguspärasust ja põhjendatust. Kuivõrd nii Ryanair DAC kui ka AS Tallinna Lennujaam on taotlenud asjas lõpliku põhjendatud otsuse tegemist (vt nt AS Tallinna Lennujaama 31.01.2023 seisukoha taotluseid), siis vastavalt LennS § 50<sup>7</sup> lg 4 teeb Konkurentsiamet asjas tasumäärade muutmise põhjendatuse suhtes lõpliku otsuse. Konkurentsiameti poolt asjas lõpliku lahendi tegemisel ning selle jõustumisel ongi seadusest tulenevalt tasud lõplikult kehtestatud, see tähendab, et vaidlustatud tasude taasvaidlustamine ja konsulteerimine ei ole enam võimalik.

### 5.4.3. Konkurentsiameti seisukoht uue konsultatsiooni läbiviimise osas

Ryanair toob 10.04.2023 seisukohas 16.03.2023 Konkurentsiameti otsuse eelnõule välja (kokkuvõtvalt), et lennujaamatasude konsultatsiooni materjalides puudusid järgmised LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 sätestatud andmed: 1) detailne kulude arvestamise meetodika ning kulude-tulude jaotus (mis võimaldaks järeldada, kas lennujaamatasu on kulupõhine ehk vastab nõuetele või mitte); 2) detailne kassastruktuuri muudatuse taust; 3) ühene ja arusaadav reisijate arvu prognoos; 4) WACC-i aluseks olevad parameetrid. Need asjaolud on Ryanairi jaoks ka jätkuvalt ebaselged. Lisaks eeltoodule esineb Ryanairi väitel ebaselgus järgmiste asjaolude osas: 1) tabelites 1 ja 2 esitatud andmed, mis on täiesti uudsed; 2) diferentseerimise täpne loogika, alused ja arvutuskäik.

Detailse kulude ja tulude jaotuse osas on Ryanair seisukohal, et ärisaladusega ei saa vabandada läbipaistvuse kriteeriumi rikkumist. Võimalik on sõlmida eraldi konfidentsiaalsusleping Tallinna Lennujaama ja lennujaama kasutajate vahel.

Ka märgib Ryanair, et lennujaamatasude konsultatsiooni ja järelevalvemenetluse käigus esitatud andmed erinevad, mis võib tähendada sisuliselt kolme õigusvastast olukorda – konsultatsiooni või järelevalvemenetluse või mõlema käigus on Tallinna Lennujaam esitanud valeandmeid.

Konkurentsiamet ei tuvastanud menetluses vastuolusid LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 sätestatud reeglitega (vt käesoleva otsuse punkti 4.4.4). Ka ei leidnud kinnitust Ryanair 10.04.2023 väited läbiviidud konsultatsiooni ebaselguse kohta. Järgnevalt käsitleb Konkurentsiamet tõusetunud kuute asjaolu:

1) **detailne tulude-kulude jaotus ja kulude arvestamise meetodika** – Tallinna Lennujaam on konsultatsiooni viinud läbi kooskõlas LennS § 50<sup>9</sup> lõike 1 punktidega 2 ja 3 – 08.06.2022 konsultatsiooni slaididel (vt 01.11.2023 Ryanairi taotluse lisa 3, slaidid 48-49) on tabelitena toodud: 1) tulu maandumistasudest, kogukulud ja kasum/kahjum ning 2) tulud reisijatasust, kogukulud ja kasum/kahjum (PWD).

Ärisaladust puudutavalt juhib Konkurentsiamet tähelepanu, et KonkS § 63 lõike 2 järgi ei ole Konkurentsiameti ametnikul õigust avaldada teistele isikutele ega avalikustada ettevõtja nõusolekuta ärisaladusi, mida ta on teada saanud oma teenistuskohustuste täitmise käigus. Konkurentsiameti nõudmisel peab ettevõtja ärisaladuseks peetava teabe ära märkima ja põhjendama teabe määramist ärisaladuseks. **KonkS § 63 lõike 3 järgi võib Konkurentsiameti ametnik esitada ärisaladust sisaldavad dokumendid üksnes kohtule kriminaal-, tsiviil- või haldusasja või väärteo arutamise ettevalmistamiseks, arutamiseks ja kohtulahendi tegemiseks.**<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup> Ärisaladuse määratlemisel tuleb lähtuda ebaausa konkurentsi takistamise ja ärisaladuse kaitse seadusest, mille § 5 lg 2 p-de 1-3 järgi on ärisaladus teave, mis vastab järgmistele tingimustele: 1) see ei ole kogumis või üksikosade täpses paigutuses ja kokkupanus üldteada või kergesti kättesaadav nende ringkondade isikutele, kes tavaliselt kõnealust laadi teabega tegelevad; 2) sellel on kaubanduslik väärtus oma salajasuse tõttu; 3) selle üle seaduslikku kontrolli omav isik on asjaoludest lähtuvalt võtnud vajalikke meetmeid, et hoida seda salajas. Konkurentsiamet on praktikas lugenud ärisaladuseks: ärisaladuseks võib olla tehnilist laadi teave, mis puudutab oskusteavet (näiteks toote valmistamiseks rakendatavad töövõtted), kasutatav tarkvara, toodete retseptid või keemilised koostisosad, tootmisaladuste ja -protsesside kirjeldused jms. Samuti loetakse ärisaladuseks kaubanduslikku laadi teavet, nagu teave kulude hindamise meetodika, tarneallikate, ostumüügi mahtude, turuosade, klientide ja edasimüüjate, turundusplaanide, kulu- ja hinnastruktuuride ning müügistrateegia kohta. Ka finantsalane teave võib olla ärisaladuseks, eelkõige puudutab see finantsarvestuslikke andmeid, mis ei tulene majandusaasta aruandest, näiteks konkreetse ettevõtte käitamisega seotud finantsandmed, vabade rahaliste vahendite hulk teatud ajahetkel, teatavatel juhtudel ka krediitdireitingud jms. Konkurentsiameti praktikas on ärisaladuseks loetud ka näiteks ettevõtja ostu-müügimahtu ja kauba lepingulise hinna arvestamise meetodikat, mis ei põhinevad üksnes kuludel. Samuti on ärisaladuseks kauba omahinna kujunemise alusandmed, keskmine püsikulu ja muutuvkulu, sest võimaldab konkurendil kalkuleerida oma minimaalse kulu, millega konkurents peale jääda. Regulaatori

Kuna Tallinna Lennujaama poolt esitatud üksikasjalik tema tegevust puudutav kulude jaotus on käsitatav Tallinna Lennujaama ärisaladusena (Tallinna Lennujaam on selle mitteavaldamist taotlenud põhjendatult), siis võttes arvesse, et Konkurentsiamet on ärisaladuse kaitsmiseks seadusest tulenevalt kohustatud (vt ka käesoleva otsuse punkti 1.1), ei saa amet sellist teavet Ryanairile esitada. Selleks ei ole kohustatud ka Tallinna Lennujaam.

**Konkurentsiamet lisab, et ametilt ei saa eeldada ärisaladuse avaldamist olukorras, kus seadus selle otsesõnu keelab. See võib kaasa tuua nii haldus-, kriminaal- kui ka tsiviilõigusliku vastutuse selle teo toimepannud haldusorgani ametnikule. Konkurentsiamet leiab, et on ärisaladuse kaitse vajadusega seonduvaid asjaolusid selgitanud piisavalt ja edaspidi seda ei korda.**

Konkurentsiamet nõustub Ryanairiga, et konfidentsiaalsuslepingu sõlmimine on võimalik, kuid juhib tähelepanu, et selle eelduseks on vastava lepingu sõlmimiseks ettepaneku tegemine Ryanairi poolt ja sellega nõustumine Tallinna Lennujaama poolt. Konkurentsiametile teadaolevalt Ryanair sellist taotlust Tallinna Lennujaamale esitanud ei ole. Lähtudes eeltoodust puudub Ryanairil õigus nõuda ligipääsu Tallinna Lennujaama üksikasjalikule kulude jaotusele.

Mis puudutab kulude arvestamise metoodikat, siis selleks on avalikult kättesaadav lennujaamatasude arvestamise metoodika, millele on otsuses eelnevalt läbivalt viidatud. Antud info on Tallinna Lennujaama poolt ka 08.06.2022 lennujaamatasude konsultatsiooni slaididel välja toodud (vt 01.11.2023 Ryanairi taotluse lisa 3, slaid 38). Konkurentsiamet on seisukohal, et Tallinna Lennujaam ei pea Metoodikat täies ulatuses konsultatsiooni slaididele kirja panema, vaid piisab viitest vastavale õigusaktile.

2) **WACC-i aluseks olevad parameetrid** – WACC-i määr 5,30% koos selle aluseks olevate parameetritega on toodud 08.06.2022 konsultatsiooni slaididel (vt 01.11.2023 Ryanairi taotluse lisa 3, slaid 38). Konkurentsiameti poolt kasutatud WACC-i määr 4,72% koos selle aluseks olevate parameetritega on kajastatud käesoleva otsuse lisa 1 (16.03.2023 otsuse eelnõu) lisa 11. Õige WACC-i määr on 4,72%. Konkurentsiamet ei käsitanud nimetatud WACC-i määrade erinevust eraldi, kuna amet ei pidanud seda vajalikuks, sest antud protsentuaalsel erinevusel puudub mõju, mis tingiks Konkurentsiameti seisukoha muutumise lennujaamatasude nõuetele vastavuse osas.

3) **tabelites 1 ja 2 esitatud andmed** - 08.06.2022 lennujaamatasude konsultatsiooni käigus esitletud materjalides esitas Tallinna Lennujaam lennujaama kasutajatele täiendavalt andmeid.

Näiteks lennundusteenusega seotud kulud olid 08.06.2023 konsultatsiooni slaididel jagatud viie teenuse liigi vahel, kuid Konkurentsiameti arvutustes on jagatud kolme teenuse liigi vahel. Tabelite 1 ja 2 koostamisel on lähtutud samadest lähteandmetest, mille Tallinna Lennujaam avalikustas 08.06.2023 lennujaamatasude konsultatsioonil, aga kulusid on grupeeritud erinevalt. Erinev grupeerimine tuleneb sellest, et Konkurentsiamet viis läbi kontrollprotseduurid ja arvutused tulenevalt enda kontrolli metoodikast, kus kasutati samu algandmeid, kuid neid grupeeriti kontrolliks Tallinna Lennujaama poolt esitatud andmetest erineval kujul (viis teenuse liiki vs kolm teenuse liiki). Tabelites 1 ja 2 esitatud arvutuskäik on koostatud Konkurentsiameti poolt, kontrollimaks Tallinna Lennujaama poolt toodud lennujaamatasude kujunemist ning antud arvutused ei ole koostatud Tallinna Lennujaama poolt. Konkurentsiamet nõustub Tallinna Lennujaamaga. Eeltoodule on 14.04.2023 seisukohas tähelepanu juhtinud ka Tallinna Lennujaam.

Tallinna Lennujaama poolt Konkurentsiametile riikliku järelevalvemenetluse käigus esitatud andmete ning lennujaamatasude konsultatsioonis näidatud andmete võrdlemisel õige tulemuse saamist on amet täiendavalt selgitanud käesoleva otsuse punktis 5.1.3.

---

ülesandeid täites on Konkurentsiamet lugenud ärisaladuseks näiteks teabe ettevõtja reguleeritud varade hulga suurenemise ja investeringute jaotuse kohta.

4) **maandumistasu diferentseerimine** – Konkurentsiamet on maandumistasu diferentseerimise osas käesoleva otsuse punktis 5.1.3 välja toonud, et amet on Tallinna Lennujaamalt 31.01.2023 ja 02.02.2023 saadud andmete põhjal tuvastanud, et LennS § 50<sup>5</sup> lõikes 2 sätestatud alustel<sup>95</sup> lennujaamatasude kujundamiseks tuleb lennujaama haldajal lennujaamatasusid tõsta. Selleks, et tagada lennujaamateenuste võimalikult soodne kasutamise võimalus suuremale hulgale inimestele ka pärast lennujaamatasude muutust, peab Konkurentsiamet põhjendatuks lennujaama haldaja otsust diferentseerida lennujaamatasusid LennS § 50<sup>5</sup> lõike 5 alusel üldistest huvidest lähtudes selliselt, et reisijatasu suureneb ning maandumistasu väheneb.

Seoses Ryanairi väitega, et konsultatsioonide materjalides ei sisaldu põhjendust, et maandumistasu on diferentseeritud LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 alusel üldistes huvides, on Konkurentsiamet seisukohal, et kuigi konsultatsioonidokumendid seda otseselt ei sisalda, on oluline, et Tallinna Lennujaam on läbiviidud konsultatsiooni raames lennujaamatasudega seonduvate kulude ja tulude jaotust õigesti näidanud ning siinkohal puudub vastuolu LennS-s ja Metoodikas sätestatud nõuetega.

Ka Tallinna Lennujaam juhib 14.04.2023 seisukohas tähelepanu, et konsultatsioonide käigus esitatava kohustusliku teabe loetelu on esitatud LennS § 50<sup>9</sup> lg-s 1 ning et kõik vastavas sättes esitatud informatsiooni on Tallinna Lennujaam lennujaama kasutajatele konsultatsiooni käigus esitanud. Seejuures on Ryanairil olnud võimalus konsultatsiooni käigus küsida Tallinna Lennujaamalt tasude diferentseerimise osas täpsustusi ja täiendavat infot. Seda võimalust Ryanair kasutanud ei ole. Konkurentsiamet nõustub Tallinna Lennujaamaga.

5) **reisijate arvu prognoos** – puuduvad alused, mis võimaldaksid järeldada või võtta seisukohta, et Tallinna Lennujaama reisijateveo prognoos, mis on võetud lennujaamatasude kehtestamise aluseks, oleks vale ning Tallinna Lennujaam peaks korrigeerima 2023. aasta reisijate arvu prognoosi ülespoole, nagu nõuab seda Ryanair 01.11.2022 taotluse punktis 1.7. **Konkurentsiamet jääb antud seisukoha juurde (vt ka ameti seisukohti käesoleva otsuse punktides 4.3.6 ja 5.3.3).**

6) **kassastruktuuri muudatuse detailne taust** – kassastruktuuri puudutavas osas jääb Konkurentsiamet käesoleva otsuse punktides 4.2.5 ja 5.2.3 toodud seisukoha juurde.

Mis puudutab lennujaamatasude konsultatsiooni ja järelevalvemenetluse käigus esitatud andmete erinevust, on Konkurentsiamet seisukohal, et puuduvad tõendid, millest nähtuks, et konsultatsiooni või järelevalvemenetluse või mõlema käigus on Tallinna Lennujaam esitanud valeandmeid. Konkurentsiamet selgitab, et riikliku järelevalvemenetluse käigus esitatud andmed peavad olema piisavad, et ametil oleks võimalik kontrollida lennujaamatasude nõuetele vastavust, samas on Tallinna Lennujaamal õigus oma ärisaladuse kaitseks kolmandate osapoolte eest. Ärisaladuse kaitsmise õigus on Tallinna Lennujaamal ka lennujaamatasude konsultatsiooni käigus.

Lähtudes eeltoodust ning võttes arvesse, et Konkurentsiamet on otsuse eelnõus (vt tabelit 1 ja tabelit 2) põhjalikult välja toonud andmete grupeerimist, arvutamist puudutavad alused ning nende analüüsimisel arvestanud 08.06.2022 lennujaamatasude konsultatsioonil näidatud andmetega (vt ka käesoleva otsuse punkti 5.1.3), ei pea Konkurentsiamet täiendava majandusanalüüsi läbiviimist põhjendatuks.

**Konkurentsiamet on lennujaamatasude määrade põhjendatuse kontrollimisel ja kaebuse lahendamisel seotud seadusest tuleneva nõudega, mille järgi Konkurentsiamet peab**

---

<sup>95</sup> Lennujaamatasud kujundatakse selliselt, et lennujaama haldajal oleksid tagatud:

- 1) põhjendatud tegevuskulude katmine;
- 2) lennujaamateenuste osutamiseks vajalikud investeeringud;
- 3) keskkonnanõuete täitmine;
- 4) kvaliteedi- ja ohutusnõuete täitmine;
- 5) põhjendatud tulukus investeeritud kapitalilt.



tegema lõpliku otsuse tasumäärade põhjendatuse ja kaebuse lahendamise osas kuue kuu jooksul peale tasumäärade kontrollimise taotluse ja kaebuse saamist (LennS § 50<sup>7</sup> lg 3 ja LennS § 50<sup>11</sup> lg 2). Antud juhul täitub nimetatud kuue kuu pikkune tähtaeg 2023. aasta aprillikuu lõpu seisuga.

**Kokkuvõtvalt leiab Konkurentsiamet, et Ryanairi kaebus uue konsultatsiooni läbiviimiseks ei ole põhjendatud ja tuleb jätta rahuldamata.**

## **5.5. Liinitoetuskavaga sätestatud allahindlused**

### **5.5.1. Ryanairi 10.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule**

Ryanair toob 10.04.2023 seisukoha punktides 53–62 välja, et:

Liinitoetuskavaga sätestatud allahindlused on lennujaamatasu osa

53. Taotleja ei nõustu Lennujaama 28.02.2023 väitega (millega Konkurentsiamet nõustub), et liinitoetuskava ei ole lennujaamatasu osa ja seega väljub liinitoetuskava käsitlev arutelu käesoleva vaidluse esemest.

54. Esiteks, on otsuse eelnõu Tabelis 2 selgelt välja toodud, kuidas liinitoetuskava alusel soodustatud reisijad reisijatasumäära kujunemist mõjutavad (nt rida 20). LennS § 50<sup>5</sup> lg 1 kohaselt on „Lennujaamatasud on tasud teenuste eest, mida lennujaama kasutajatele pakub lennujaama haldaja /.../“.

55. Eeltoodust järeldub üheselt, et lennujaamatasu ongi lõplik tasu lennujaamateenuse eest, mida küsitakse lennujaama operaatorilt. Kuna Lennujaama lennujaamatasu arvestuse sees on juba arvestatud liinitoetuskava soodustustega (kui need kohalduvad), siis on need ilmselgelt ka lennujaamatasude üks oluline komponent.

56. Asjaolu, et liinitoetuskava on lennujaamatasude oluline osa, kinnitab selgelt, ka LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 II ja III lause, mille kohaselt „Lennujaamatasusid võib diferentseerida lennujaamateenuste kvaliteedi, ulatuse ja maksumuse või muude asjakohaste, objektiivsete ja läbipaistvate kriteeriumide järgi. Lennujaamatasusid võib diferentseerida ka üldistest huvidest lähtudes, sealhulgas keskkonnaküsimustega seonduvalt.“ Liinitoetuskava ongi Lennujaama poolne tasude diferentseering, mis peab toimuma asjakohaste, objektiivsete ja läbipaistvate kriteeriumide järgi ning allub seega lennujaamatasude regulatsioonile.

57. Arvestades kui suurt olulisust mängib liinitoetuskava üleüldse lennujaamatasude kujunemisel ning kui paljusid reisijaid ja lennujaama kasutajaid see mõjutab, siis muudaks liinitoetuskava välistamine regulatiivse kontrolli alt kogu tasude regulatsiooni süsteemi suuresti mõttetuks, sest Lennujaam saaks seeläbi tegelikke lennujaamatasusid oma suva järgi diferentseerida ja muuta.

58. **Teiseks**, ebaõige on Lennujaama väide, justkui kuna Metoodika valem liinitoetuskava ei käsitle, siis ei saa olla liinitoetuskava lennujaamatasu osaks. Lennujaam väidab nimelt 28.02.2023 seisukohtades, et „Lennujaamatasude arvutamise aluseks olev valem on esitatud Määruse §-s 6. Ka Määruse § 6 ei käsitle lennujaamatasude arvutamise osana allahindluseid, nagu seda eksitavalt väidab Ryanair DAC.“

59. Väide on asjakohatu, sest otsuse eelnõu Tabelis 2 esitatud andmetest tuleneb, et Lennujaam ise omapoolse Metoodika § 6 arvutustes seda liinitoetuskava arvestab.

60. Asjaolu, et Lennujaama ja Taotleja leping lõppes ära 31.12.2022, ei tähenda, et probleem Taotlejat enam ei mõjuta. Taotleja soovib kasutada Lennujaama teenuseid edasi ning kuna liinitoetusi tuleb võrdselt tagada kõikidele, kes sisulistele tingimustele vastavad (LennS § 59 lg 3), tuleb need tagada ka Taotlejale, mitte Taotlejat diskrimineerida.

61. **Kolmandaks**, Lennujaam arvestab reisijate prognoosi analüüsil ise liinitoetusprogrammiga, mis tähendab, et Lennujaam ise võtab lennujaamatasude arvutamisel aluseks liinitoetusprogrammi. Seega on liinitoetusprogramm ka lennujaamatasude osaks ja

sellele kohaldub lennujaamatasude regulatsioon.

62. Kokkuvõtteks on liinitoetuskava lennujaamatasude osa, mistõttu tuleb kohaldada liinitoetuskavale ka lennujaamatasude regulatsiooni. Muuhulgas peab liinitoetuskava vastama lennujaamatasude nõuetele. Lennujaam jättis õigusvastaselt liinitoetuskava läbi arutamata konsultatsioonide raames (mh säilitada liinitoetuskava senikaua kuni tehtud on Konkurentsiameti otsus).

### 5.5.2. Tallinna Lennujaama 14.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule

Tallinna Lennujaam toob 14.04.2023 seisukoha punktides 21-22 välja, et:

Liinitoetusprogramm ei ole osaks lennujaamatasudest ega ka lennujaamatasude õiguspärasust käsitleva menethusest.

21. AS Tallinna Lennujaam on põhjalikult liinitoetusprogrammi mitteseotust lennujaamatasude kehtestamisega käsitlenud juba 28.02.2023 peatükis A ega hakka esitatud seisukohti kordama. Lennujaamatasude definitsioon on sätestatud LennS § 505 lg-s 1 ning täpsustatud LennS § 59 lg-s 2. Lennujaamatasude arvutamise aluseks olev valem on esitatud Määruse §-s 6. Viidatud sätted ei käsitle lennujaamatasude arvutamise osana allahindluseid.

22. AS Tallinna Lennujaamale on mõistmatu Ryanair DAC etteheide, justkui diskrimineeriks AS Tallinna Lennujaam Ryanair DAC-d liinitoetusprogrammi kohaldamata jätmisega. AS Tallinna Lennujaam ei ole kehtestanud uut kehtivat liinitoetusprogrammi. (...)\*

### 5.5.3. Konkurentsiameti seisukoht liinitoetuskavaga sätestatud allahindluste osas

Ryanair jääb 10.04.2023 seisukohas Konkurentsiameti 16.03.2023 otsuse eelnõule oma varasema seisukoha juurde (kokkuvõtvalt), et liinitoetusprogramm on lennujaamatasude osa, mistõttu tuleb kohaldada liinitoetusprogrammile ka lennujaamatasude regulatsiooni. Muuhulgas peab liinitoetusprogramm vastama lennujaamatasude nõuetele. Tallinna Lennujaam jättis õigusvastaselt liinitoetusprogrammi läbi arutamata konsultatsioonide raames (mh säilitada liinitoetusprogramm senikaua, kuni tehtud on Konkurentsiameti otsus).

Täiendavalt juhib Ryanair 10.04.2023 seisukohas tähelepanu (kokkuvõtvalt), et tabelis 2 on välja toodud, kuidas liinitoetusprogrammi alusel soodustatud reisijad reisijatasu määra kujunemist mõjutavad. Seega on liinitoetusprogrammi soodustused ilmselgelt lennujaamatasude üks oluline komponent.

Konkurentsiamet jääb käesoleva otsuse punktis 4.5.3 toodud seisukohtade juurde, piirdudes siinkohal kokkuvõtvalt järgnevaga:

Põhjendamatu on Ryanairi väide, justkui oleks liinitoetusprogramm lennujaamatasude osa. LennS 50<sup>5</sup> lg 1 alusel on lennujaamatasud tasud teenuste eest, mida lennujaama kasutajatele pakub lennujaama haldaja ja mis on seotud õhusõiduki maandumise, õhku tõusmise ja parkimisega, lennujaama valgustamise, reisijate ja kauba käitlemise ning lennundusjulgestusega. Lennujaamatasude arvutamise aluseks olev valem on määratletud Metoodika § 6 lg-s 3:

$$\text{tasu}_n = \frac{\text{Tlubatud}_n}{m_n} \left[ \text{näiteks } \frac{\text{Euro}}{\text{tund}}; \frac{\text{Euro}}{\text{kg}}; \frac{\text{Euro}}{\text{reisija}} \right],$$

kus:

$\text{tasu}_n$  on lennujaamatasu;

$\text{Tlubatud}_n$  on vastava lennujaamateenuse lubatud müügitulu;

$m_n$  on vastava lennujaamateenuse ühikute arv arvestusperioodil.

LennS vastav säte ega ka Metoodikas toodud valem ei käsitle allahindluseid osana lennujaamatasudest.

Konkurentsiamet nõustub, et liinitoetusprogrammide rakendamine on Tallinna Lennujaama omaniku ootustest lähtuv äriiline otsus, mille tegemine on käesolevast vaidlusest tingitud Tallinna Lennujaama 2023. kalendriaasta eelarve ebakindlusest tulenevalt ootel. Seejuures on Tallinna Lennujaamal liinitoetusprogrammi kehtestamiseks vaja eelnevalt läbi viia erainvestoritest (MEO). Erainvestorite testi läbiviimine olukorras, kus lennujaamatasud ja sellest tulenevalt ka Tallinna Lennujaama finantsandmed on ebaselged, ei ole võimalik.

Samuti nõustub amet, et liinitoetusprogrammist saadavate huvide puhul ei ole tegemist garanteeritud õigusega. Ryanairi ja Tallinna Lennujaama vaheline leping lõppes 31.12.2022, mistõttu ei ole kuni antud kuupäevani kehtinud liinitoetusprogrammi Ryanairile võimalik rakendada. **Lisaks eeltoodule, puudub Konkurentsiametil ka seetõttu võimalus kohustada Tallinna Lennujaama liinitoetuskavaga sätestatud allahindlused, säilitamiseks, kuni Konkurentsiameti lõpliku otsuseni, mida taotleb Ryanair** (Ryanairi 14.02.2023 taotluse punkt 1).

Mis puudutab Ryanairi taotluse samas punktis esitatud nõuet kohustada Tallinna Lennujaama säilitama 2022. aasta tasumäärasid kuni Konkurentsiameti lõpliku otsuseni, siis siinkohal kohalduv otsuse punktis 1.1. kirjeldatud regulatsioon, millest lähtuvalt, võttes arvesse LennS § 50<sup>7</sup> lõikes 4 sätestatud regulatsiooni, ei või Tallinna Lennujaam kehtestada vaidluse korral uusi tasumäärasid enne, kui Konkurentsiamet on teinud tasumäärade muutmise põhjendatuse suhtes lõpliku otsuse, millega loeb tasumäärade muutmise täielikult või osaliselt põhjendatuks. Lennujaama haldaja avalikustab Konkurentsiameti otsusega kooskõlas olevad uued tasumäärad oma veebilehel ja võib neid rakendada pärast kahe nädala möödumist uute tasumäärade avalikustamisest arvates.

Antud juhul on Konkurentsiamet Ryanairi ja Tallinna Lennujaama 28.02.2023 teavitanud, et amet teeb tasumäärade põhjendatuse osas otsuse hiljemalt 2023. aasta aprillikuu jooksul.

Liinitoetusprogrammi puudutavalt ei ole Tallinna Lennujaama tegevus käsitatav tema kohustuste rikkumisena (vt 01.03.2023 Ryanairi kirja lisa 3 (käesoleva otsuse lisa 1 ehk 16.03.2023 otsuse eelnõu lisa 10)). Ryanairi ja Tallinna Lennujaama vaheline leping lõppes 31.12.2022, mistõttu ei ole kuni antud kuupäevani kehtinud liinitoetusprogrammi Ryanairile võimalik enam rakendada.

Mis puudutab Ryanairi 10.04.2023 seisukohas esitatud küsimust tabelis 2 toodud liinitoetusprogrammi kohta, selgitab Konkurentsiamet, et mainitud arvutused on tehtud Tallinna Lennujaama poolt alates 01.01.2023 rakendada soovitud lennujaamatasude arvutamisel aluseks võetud andmete põhjal. LennS vastav säte ega ka Metoodikas toodud valem küll otseselt ei käsitle allahindluseid osana lennujaamatasudest, samas, kui allahindlusi rakendatakse, mõjutab see müügitulu, mistõttu Konkurentsiamet on selle tabelis ka välja toonud.

**Kokkuvõtvalt leiab Konkurentsiamet, et Ryanairi taotlus liinitoetuskavaga sätestatud allahindluste osas ei ole põhjendatud ja tuleb jätta rahuldamata.**

## **5.6. Ebavõrdne kohtlemine ja lennundusettevõtete diskrimineerimine**

### **5.6.1. Ryanairi 10.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule**

Ryanair toob 10.04.2023 seisukoha punktides 63–69 välja, et:

#### *Ebavõrdne kohtlemine ja lennundusettevõtete diskrimineerimine*

*63. Taotleja jääb seisukohale, et Lennujaam on rikkunud LennS § 50<sup>5</sup> lg-t 5, mille kohaselt lennujaamatasud ei tohi olla lennujaama kasutajate jaoks diskrimineerivad. Taotleja toob alljärgnevalt välja, mis põhjusel peab Taotleja diskrimineerivaks nii kehtestatud tasusid kui ka*

tasude kehtestamise menetlust.

64. **Esiteks**, Konkurentsiamet on otsuse eelnõu p-s 4.6.6 lk 72 välja toonud järgmist: „Konkurentsiamet ei nõustu Ryanairi väitega, et lennujaamatasude tõstmisega väheneb lennufirmade motivatsioon lennukit täita. Vedajate motivatsioon kasumit teenida (kasum sõltub täituvusest) ei ole seotud kulubaasi proportsiooniga. Arvestades lendamisega seotud kõrgete opereerimis- ja püsikuludega, peaks iga tulu toov reisija vedajale vajalik olema.“

65. Taotleja ei saa nõustuda, et lennufirmade motivatsiooni ei mõjuta kulubaasi proportsiooni muutus. Lennuki täitmisele lisaks tuleb arvestada üleüldist lennufirmade motivatsiooni lennuliine Eesti turul üldse avada ja hoida. On ilmselge, et mida väiksem on kulu, seda suuremat kasumit on võimalik teenida ja vastupidi. Taotleja näol on tegemist odavlennufirmaga, kelle müügitulu on pigem väike ning kelle jaoks + 30% reisijatasu tõus ehk kulu tõus mõjutab väga oluliselt Eestis tegutsemisest tekkivat kasumit. Taotleja on 29.12.2022 täiendava seisukoha p-des 87 – 88 välja toonud, kuidas mõjutab lennujaamatasude tõus odavlennufirmade toimimist ning jääb esitatu juurde.

66. **Teiseks** toob taotleja siinkohal välja, et Lennujaam ning Konkurentsiamet on otsuse eelnõus leidnud, et tasumäära diferentseerimine LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 kohaselt on aktsepteeritav. Taotleja nõustub, et diferentseerimiseks LennS tõesti võimaluse annab. Seejuures tuleb aga lähtuda LennS § 50<sup>5</sup> lg 5 II lauses esitatud nõuetest, mis näevad ette, et mistahes diferentseerimine peab toimuma lennujaamateenuste kvaliteedi, ulatuse ja maksumuse või muude asjakohaste, objektiivsete ja läbipaistvate kriteeriumide järgi. Igal juhul peab lennujaama kasutajatele olema arusaadav, millistel alustel on diferentseerimine toimunud. Objektiivsuse kriteerium ütleb, et tuleb vältida olukorda, kus erinevaid lennujaama kasutajaid on lennujaamatasu diferentseerimine mõjutanud põhjendamatult erinevalt. Igal juhul peab diferentseerimine olema läbipaistev. Lennujaam ei ole Taotlejale aga esitanud mitte ühtegi tõendit või põhjendust, kuidas on kujunenud diferentseerimise määr ja milliseid arvutusi määra leidmiseks on tehtud.

67. **Kolmandaks** mõjutab lennujaamatasude ca 30%-line tõus eriti tõsiselt just keskkonnasäästlikke ettevõtteid, kuivõrd lennuettevõtjate motivatsioon rohkemate reisijate leidmiseks reisijatasu 49%-lise tõusu tõttu väheneb. Taotleja on keskkonnasäästlikkuse osas andnud oma seisukohad 29.12.2022 täiendava seisukoha p-s 79 – 86 ning jääb esitatud juurde. Ilmselt puudub menethusosaliste vahel siiski vaidlus selles, et mida suurem on lennuki täituvus (otseselt seotud reisijatasudega) ja mida vähem lende toimub (otseselt seotud maandumistasudega), seda keskkonnasäästlikum lennundusvaldkonnas tegutsemine on. Käesoleva dokumendi eelviidatud punktides on põhjalikult selgitatud, kuidas Lennujaama poolne ristsubsideerimise keelu rikkumine toob kaasa selle, et maandumistasudega seonduv kulubaas langeb ning reisijate seonduv tõuseb (ning seda väga olulisel määral), veelgi enam, kõige suuremat negatiivset mõju lennujaamatasu tõusust tunnevad just lennuki kõrge täituvuse saavutamisele suunatud lennufirmad (nt nagu Taotleja) ehk sektori kõige keskkonnasäästlikumad ettevõtjad.

68. **Neljandaks**, kuigi Konkurentsiamet on otsuse eelnõus osaliselt võtnud seisukoha, et Thessaloniki Foorumi raport ei ole Konkurentsiametile kohustuslik, siis on nii Lennujaam kui Konkurentsiamet ise siiski Thessaloniki Foorumi raportile vajadusel viidanud. Näiteks on Thessaloniki Foorumi raportile viidatud otsuse eelnõu p-s 4.1.4 (lk 15) ja p-s 4.2.5 (lk 29).

69. Taotlejale jääb seega mulje, et rahvusvahelisi soovitusi, mida Lennujaam on välja toonud on menethuses ka arvestatud, kuid samaväärseid viiteid, mis on tehtud Taotleja poolt, mitte.

## 5.6.2. Tallinna Lennujaama 14.04.2023 seisukoht 16.03.2023 otsuse eelnõule

Tallinna Lennujaam toob 14.04.2023 seisukoha punktides 23-24 välja, et:

AS Tallinna Lennujaam ei diskrimineeri lennundusettevõtteid.

23. AS Tallinna Lennujaam palub jätta tähelepanuta Ryanair DAC väited, justkui kohtleks AS Tallinna Lennujaam lennujaamatasude kehtestamisel lennundusettevõtteid ebavõrdselt

(vt Ryanair DAC 07.04.2023 seisukoha punkte 63 jj). Tasud kehtestatakse lähtuvalt kehtivast seadusandlusest. AS Tallinna Lennujaam on korduvalt enda seisukohta Ryanair DAC vastavasisulise väite osas selgitanud ega hakka seda uuesti kordama (vt nt AS Tallinna Lennujaama 31.01.2023 seisukoha punkte 90 jj).

24. AS Tallinna Lennujaam palub Konkurentsiametil jätta tähelepanuta Ryanair DAC väited, justkui AS Tallinna Lennujaam diskrimineerib odavlennufirmasid. AS Tallinna Lennujaam selgitab, et lennujaamatasud kehtestatakse kindla ühiku hinnana. Lennujaamatasud kehtivad võrdselt kõikidele lennujaama kasutajatele. Seejuures ei saa panna lennujaama haldajat kandma riski, mis tuleneb lennujaama kasutaja ärimudeli olemusest.

### **5.6.3. Konkurentsiameti seisukoht ebavõrdse kohtlemise ja lennundusettevõtete diskrimineerimise osas**

Ryanair jääb 10.04.2023 seisukohas Konkurentsiameti 16.03.2023 otsuse eelnõule oma varasema seisukoha juurde (kokkuvõtvalt), et Tallinna Lennujaam on rikkunud LennS § 50<sup>5</sup> lg-t 5, mille kohaselt lennujaamatasud ei tohi olla lennujaama kasutajate (sh keskkonnasäästlike lennundusettevõtjate) jaoks diskrimineerivad. Ryanair peab diskrimineerivaks nii kehtestatud lennujaamatasusid kui ka tasude kehtestamise menetlust.

Täiendavalt toob Ryanair 10.04.2023 seisukohas välja (kokkuvõtvalt), et lisaks lennuki täitmisele tuleb arvestada üleüldist lennufirmade motivatsiooni lennuliine Eesti turul üldse avada ja hoida.

Samuti märgib Ryanair, et Tallinna Lennujaama poolt välja toodud rahvusvahelisi soovitusi on menetluses arvestatud, aga Ryanairi poolt esitatuid mitte.

Konkurentsiamet on antud asjaolusid eelnevalt selgitanud käesoleva otsuse punktis 4.6.6 ning toob siinkohal täiendavalt välja järgmist:

Konkurentsiamet suhtub igasugusesse objektiivselt põhjendamata ebavõrdsesse kohtlemisse nagu ka diskrimineerimisse, eriti turgu valitseva ettevõtja poolt, äärmise tõsidusega. Nagu on teada, siis on seadusega keelatud turgu valitseva ettevõtja poolt oma seisundi otsene või kaudne kuritarvitamine. Muuhulgas ei ole lubatud, et turgu valitsev ettevõtja pakuks või rakendaks võrdväärsete kokkulepete korral erinevaid tingimusi, pannes sellega mõned ettevõtjad ebasoodsasse konkurentsiolukorda (KonkS § 16 p 3). Seda, kas Tallinna Lennujaam on turgu valitsev ettevõtja, ei ole seni määratletud, küll on Konkurentsiamet juba 2010.aastal antud arvamuses<sup>96</sup> sedastanud, et Eesti elanike jaoks ei ole Tallinna Lennujaamale arvestatavalt alternatiivi, sh ei ole Riia lennujaam valdava hulga Eesti elanike jaoks lennureiside osas arvestatavaks alternatiiviks Tallinna lennujaamale.

Ryanairi kaebustest ja taotlustest nagu ka esitatud tõenditest ei nähtu otsesõnu, et viimane heidaks Tallinna Lennujaamale ette konkurentsireeglite rikkumist. Kui Ryanair leiab, et Tallinna Lennujaam on rikkunud Eesti või Euroopa Liidu konkurentsireegleid, siis julgustab amet enda poole pöörduma vastavasisulise taotlusega KonkS § 63<sup>1</sup> alusel kohase konkurentsijärelevamenetluse läbiviimiseks.

Mis puudutab Ryanairi väidet, et Tallinna Lennujaama poolt välja toodud rahvusvahelisi soovitusi on menetluses arvestatud, aga Ryanairi poolt esitatuid mitte, on Konkurentsiamet seisukohal, et antud väide on põhjendamatu. Amet on käesolevas otsuses läbivalt juhtinud tähelepanu, et tegemist on soovitustega, mida ei tohiks kasutada piiranguna liikmesriikidele oma meetodikate rakendamisel, võttes arvesse konkreetseid asjaolusid, regulatsioone või muid põhjuseid.

---

<sup>96</sup> 21.01.2010 nr 5.1-1/09-0804-006

Konkurentsiameti tegevus on kooskõlas LennS-st ja Metoodikast tuleneva lennujaamatasude regulatsiooni rakendamisega ning siinkohal puudub ka vastuolu Direktiivis sätestatud alustega, mistõttu ei nõustu amet Ryanairi väidetega nimetatud aluste rikkumise kohta.

### **Resolutsioon:**

Lähtudes eeltoodust hindab Konkurentsiamet Tallinna Lennujaama poolt 19.07.2022 otsusega nr 4-1.1/22/TL4383 kehtestatud lennujaamatasud põhjendatuks. Menetluses ei tuvastatud, et Tallinna Lennujaam oleks lennujaama tasude määramisel eksinud seaduses ja Metoodikas sätestatud nõuete vastu.

Konkurentsiametil puudub seadusest tulenev alus ja võimalus kohustada Tallinna Lennujaama liinitoetuskavaga sätestatud allahindluste säilitamiseks kuni Konkurentsiameti lõpliku otsuseni.

Eeltoodu alusel ja juhindudes LennS § 50<sup>7</sup> lg-test 1–4, § 50<sup>11</sup> lg 1 p-dest 1-2 ja lg-st 2 ning § 60<sup>3</sup> lg-st 3

### **otsustan:**

1. et Tallinna Lennujaama 19.07.2022 otsuses nr 4-1.1/22/TL4383 toodud lennujaamatasude määrade muutmine on põhjendatud;
2. jätta Ryanairi 01.11.2022 ja 14.02.2022 taotlused rahuldamata;
3. jätta Ryanairi 01.11.2022 kaebus rahuldamata ning lõpetada Tallinna Lennujaama suhtes algatatud järelevalvemenetlus.

LennS § 50<sup>7</sup> lg-st 4 tulenevalt lennujaama haldaja avalikustab Konkurentsiameti otsusega kooskõlas olevad uued tasumäärad oma veebilehel ja võib neid rakendada pärast kahe nädala möödumist uute tasumäärade avalikustamisest arvates.

Käesoleva otsusega mittenõustumise korral on menetlusosalistel õigus esitada 30 päeva jooksul, arvates käesoleva otsuse teatavaks tegemisest, vaie Konkurentsiametile või kaebus Tallinna Halduskohtule.

Käesoleva otsuse ärisaladuseta variandid on 24.04.2023 edastatud eraldi Ryanairi esindaja e-posti aadressil [margus.reiland@lextal.ee](mailto:margus.reiland@lextal.ee) ja Tallinna Lennujaama e-posti aadressil [adminstration@tll.aero](mailto:adminstration@tll.aero).

(allkirjastatud digitaalselt)

Evelin Pärn-Lee  
Peadirektor

### **Lisad:**

1. 16.03.2023 Otsuse eelnõu (ärisaladus välja jäetud);
2. 10.04.2023 Ryanair seisukoht otsuse eelnõu kohta;
3. 14.04.2023 Tallinna Lennujaama seisukoht.