



Ärakiri
Ärisaladused välja võetud

21.01.2010 nr 5.1-1/09-0804-006

Arvamus (lennujaamateenuste tasud)

1. Konkurentsiolukorra analüüsi alustamine

Konkurentsiamet alustas 23.10.2009 konkurentsiolukorra analüüsi lennujaamateenuste tasude (edaspidi: *lennujaamatasud*) osas. Analüüsi käigus hinnati, kas Lennart Meri Tallinna Lennujaam (edaspidi: *Tallinna lennujaam*) konkureerib lennujaamateenuste osutamisel Riia Rahvusvahelise Lennujaamaga (edaspidi: *Riia lennujaam*). Lisaks analüüsiti, millised on erinevused lennujaamatasudes viidatud kahes lennujaamas, millised on võimalused Tallinna lennujaamas kehtivate lennujaamatasude alandamiseks ning milline oleks tasude alandamise mõju konkurentsiolukorrale.

Kogumaks konkurentsiolukorra analüüsi läbiviimiseks vajalikke andmeid, saatis Konkurentsiamet 23.10.2009 AS-le Tallinna Lennujaam teabe nõude, millele viimane vastas 09.11.2009 kirjaga. Samuti pöördus Konkurentsiamet 27.10.2009 Läti Konkurentsiameti poole saamaks teavet selle kohta, millised on Riia lennujaama poolt rakendatavad kehtivad lennujaamatasud. Vastavad andmed esitas Läti Konkurentsiamet 12.11.2009. Samuti toimus 18.12.2009 Konkurentsiametis AS Tallinna Lennujaam ja Konkurentsiameti esindajate kohtumine, mille käigus AS Tallinna Lennujaam esindajad selgitasid täiendavalt lennujaamatasudega seonduvat.

2. Sisuline analüüs

2.1. Tallinna lennujaamas ja Riia lennujaamas kehtivate lennujaamatasude võrdlus

Tallinna lennujaamas kehtivad lennujaamatasud, mida AS Tallinna Lennujaam võtab lennuväljal osutatud teenuste eest, on järgmised:

- maandumistasu
- reisijatasu
- parkimistasu ning
- lennundusjulgestustasu.

Lisaks loetletud tasudele on lennujaamatasudeks veel ka lennujuhtimisteenuste eest võetav marsruudi navigatsioonitasu ja terminali navigatsioonitasu, kuid nimetatud tasu võtab ning vastavat teenust osutab Lennuliiklusteeninduse AS, mitte AS Tallinna Lennujaam.

Eelnimetatud lennujaamatasud kehtivad nii rahvusvahelistele lendudele kui ka siseriiklikele lendudele, erinevused on vaid tasumääraades. Arvestades käesoleva uuringu eesmärki, on alljärgnevas tabelis 1 toodud välja 09.11.2009 seisuga Tallinna lennujaamas kehtivad lennujaamatasude määrad rahvusvahelistele lendudele.

Tabel 1

Lennujaamatasud rahvusvahelistele lendudele Tallinna lennujaamas

Teenus	Ühik	EEK
1. Maandumistasu	Iga MLSM ¹ tonn	155,00
2. Reisijatasu (väljuvad lennud)	Iga reisija	110,00
3. Lennundusjulgestustasu	Iga reisija	45,00
4. Parkimistasu ² - kaubalennukitele üle 6 tunni; - kõik muud õhusõidukid üle 3 tunni	Iga MLSM tonn mittebaseeruvatele õhusõidukitele Iga MLSM tonn baseeruvatele õhusõidukitele	24,00 10,00
5. Marsruudi navigatsioonitasu ja terminali navigatsioonitasu	Tasu võetakse Lennuliiklusteeninduse AS-i poolt	-

Kuni 01.04.2009 ei küsinud AS Tallinna Lennujaam lennundusjulgestustasu, kuid see-eest oli reisijatasu samaväärselt kõrgem (155 krooni reisija kohta).³ Vastavalt kehtivatele AS Tallinna Lennujaam „Kasutustingimustele“⁴ kehtib Tallinna lennujaamas 100% allahindlus reisija- ja lennundusjulgestustasust transiit- ja ümberistumisreisijatele⁵.

Alljärgnevatest tabelitest 2 ja 3 nähtub, et lennujaamatasude poolest asub Tallinna lennujaam Euroopa lennujaamadest odavamate seas.

Tabel 2

Lennujaamatasude võrdlus erinevates lennujaamades.

Lennujaam	Reisijapõhised tasud	Maandumistasu tonni kohta	Märkus
Riia (uus)	50	32	Alates 01.11.2009
Tallinn – variant 2	155	130	Alates 01.04.2010
Tallinn kehtiv	155	155	
Göteborg	179	63	
Stockholm	187	70	
Riia	190	127	Kuni 31.10.2009
Vilnius	202	112	
Oslo	203	164	
Helsingi	231	87	
Varssavi	246	183	

¹ Õhusõiduki maksimaalne lubatud stardimass.

² Parkides kauem kui punktis 4 sätestatud, võetakse õhusõiduki parkimise eest lennujaama territooriumil mistahes kohas parkimistasu iga alustatud kuni 24-tunnise perioodi eest ning õhusõiduki maksimaalse lubatud stardi massi iga ülespoole ümardatud 1000 kg kohta järgmiselt: mittebaseeruv õhusõiduk - 24 EEK, kuid mitte vähem kui 144 EEK ning lepingujärgselt baseeruv sõiduk – 10 EEK, kuid mitte vähem kui 60 EEK.

³ AS Tallinna Lennujaam 2008. a konsolideeritud majandusaasta aruanne.

⁴ Kinnitatud AS Tallinna Lennujaam juhatuse esimehe käskkirjaga nr 78, 30.11.2009 (kehtiv alates 01.01.2010); sama regulatsioon sisaldas AS Tallinna Lennujaam „Kasutustingimustes“, mis kehtisid alates 01.04.2009, kinnitatud AS Tallinna Lennujaam juhatuse esimehe käskkirjaga nr 10, 26.01.2009.

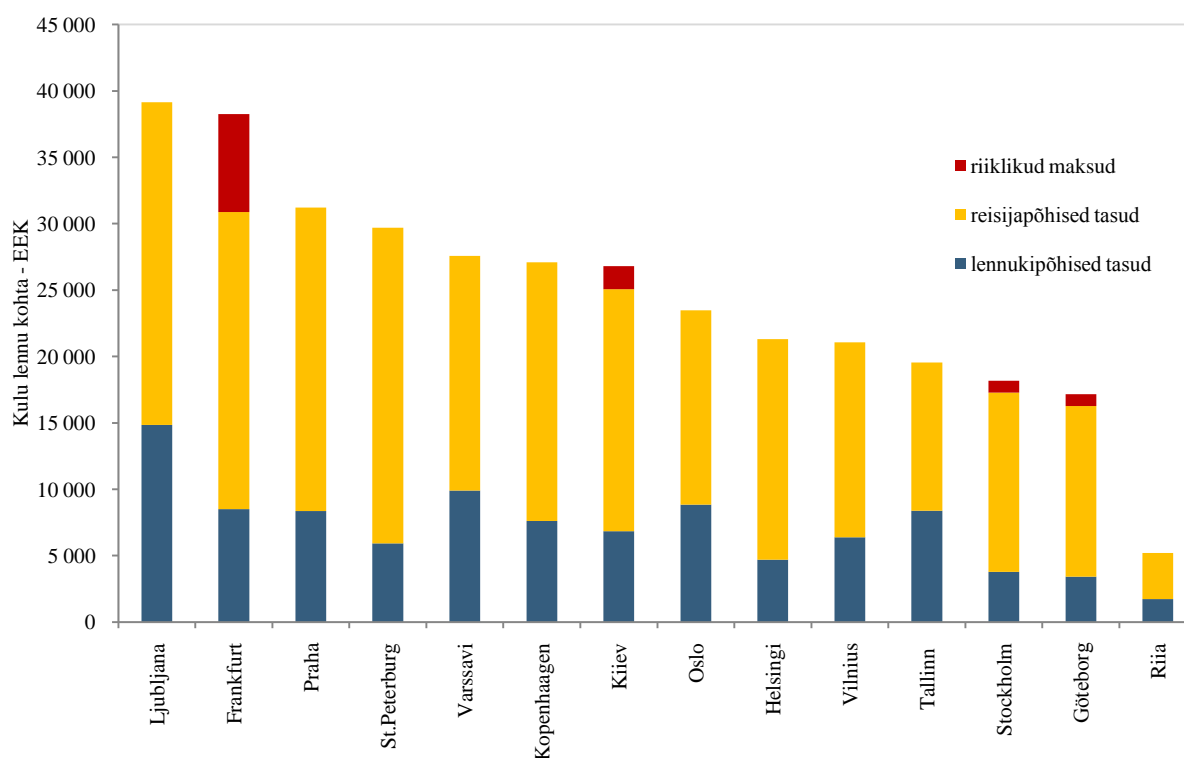
⁵ Transiitreisija tähistab reisijat, kes saabub lennujaama ning jätkab reisi sama lennuga (lennu number ei muutu), ümberistumisreisija tähistab reisijat, kes saabub lennujaama ning lahkub lennujaamast muu lennuga veetes lendudevahelise aja lennujaama reisiterminali julgestuspiirangualas.

Kiiev	253	127
Kopenhaagen	270	141
Frankfurt	311	158
Praha	318	155
St.Peterburg	330	110
Ljubljana	338	275
Amsterdam	483	257

Tabel 3

Kulu lennu kohta erinevates lennujaamades

Lennujaamatasud (v.a. TNC⁶) B737-500 lennuki kohta (MLSM⁷ 54 t, täituvus 70%) 2009



Allikas: www.airportcharges.com, v.a. St. Peterburg ja Vilnius - kasutatud lennujaamade allikaid. Ei sisalda lennujaamade poolt pakutavaid mahupõhiseid vm soodustusi.

Riia lennujaamas kehtivad lennujaamateenuste osutamise eest järgmised lennujaamatasud:

- starditasu
- maandumistasu
- reisijatasu
- transiit- ja ümberistumisega reisija tasu ning
- parkimistasu.

Nimetatud lennujaamatasude määrad Riia lennujaamas on toodud järgnevas tabelis 4.

⁶ Terminali navigatsioonitasu.

⁷ Õhusõiduki maksimaalne lubatud stardimass.

Tabel 4

Lennujaamatasud Riia lennujaamas

Teenus	Ühik	EUR	EEK
1. Starditasu	Iga MLSM tonn	[...]	[...]
2. Maandumistasu	Iga MLSM tonn	[...]	[...]
3. Reisijatasu (väljuvad lennud) ⁸	Iga reisija	[...]	[...]
4. Transiit- ja ümberistumisega reisija tasu ⁹	Iga reisija	[...]	[...]
5. Parkimistasu - 1. tund tasuta - alates 2. tunnist - minimaalselt	Iga MLSM tonn	[...] [...]	[...] [...]

Vastavalt Läti Konkurentsiametilt saadud selgitustele, [...]. Lennujaamatasud Riia lennujaamas ei ole aga alati olnud kõigile lennuettevõtjatele võrdselt sedavõrd madalad nagu on toodud tabelis 4. Varasemalt (alates 01.11.2004) kehtis Riia lennujaamas allahindlussüsteem, mis nägi ette stardi-, maandumis- ja julgestusteenustelt kuni 80%-lise allahindluse. Läti Konkurentsiamet uuris aastatel 2004 – 2006 nimetatud allahindlussüsteemi vastavust konkurentsireeglitele tulenevalt kuue lennufirma kaebusest ning tegi 22.11.2006 otsuse, millega tunnistas viidatud allahindlussüsteemi Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikliga 82¹⁰ vastuolus olevaks ning kohustas Riia lennujaama lõpetama allahindluste pakkumise.¹¹ Läti Konkurentsiameti otsuse kohaselt said suurimaid võimalikke allahindlusi vaid kaks lennufirmat (Air Baltic – 80% ning Ryanair – 60%), samal ajal kui teised lennufirmad said vaid minimaalset allahindlust 10% või ei saanud üldse allahindlust. Läti Konkurentsiamet tuvastas, et viidatud allahindluste näol oli sisuliselt tegemist samaväärsete teenuste eest diskrimineerivate tasude rakendamisega erinevatele lennufirmadele, mis ei olnud objektiivselt põhjendatud. Läti Konkurentsiameti viidatud otsus vaidlustati kohtus ning vastav kohtumenetlus sai lahenduse 2009. aasta sügisel, [...]. Tabelis 4 esitatud tasud kehtivad Riia lennujaamas alates 01.11.2009.

Ülaltoodust nähtub, et Tallinna ja Riia lennujaamas kehtivatest lennujaamatasudest võetakse mõlemas maandumistasu, reisijatasu (väljuvad lennud) ning õhusõidukite parkimistasu. Starditasu ning transiit- ja ümberistumisega reisijate tasu kehtib üksnes Riia ning lennundusjulgestustasu ainult Tallinna lennujaamas. Vastavalt tabelis 4 esitatule on Riia lennujaamas kehtestatud transiit- või ümberistumisega reisija tasu tavalisest reisijatasust ca [...] korda madalam. Selline eraldiseisev madal transiit- või ümberistumisega reisija tasu Riia lennujaamas on ilmselt üks osa nimetatud lennujaama eesmärgist saavutada transiitlennujaamana oluline positsioon Põhja-Euroopa lennujaamade seas¹² (2008. a oli transiitreisijate osakaal Riia lennujaamas ca 22.4%¹³).

⁸ Reisijatasu ei kehti reisijatele, kellele kohaldub tabeli punktis 4 nimetatud tasu.

⁹ Kohaldub reisijatele, kes lahkuvad Riia lennujaamast sama lennukiga, millega nad saabusid või teise lennukiga, juhul, kui nad ei lahkunud Riia lennujaamas viibimise ajal kontrolltsoonist.

¹⁰ Kehtiva Euroopa Liidu toimimise lepingu numeratsiooni kohaselt artikkel 102.

¹¹ Otsus kättesaadav:

http://www.kp.gov.lv/uploaded_files/ENG/KP%20Lemums%20X134_2211%20Eng%20.pdf, 22.12.2009.

¹² Kättesaadav: <http://www.riga-airport.com/en/main/newsroom/for-press/press-releases-2009/new-tariffs-as-an-excellent-instrument-for-the-next-development-phase>, 30.11.2009.

¹³ Kättesaadav: <http://www.riga-airport.com/en/main/b2b/aviation/tourism-statistics>, 30.11.2009.

AS Tallinna Lennujaam 2008. a konsolideeritud majandusaasta aruandest nähtub, et Tallinna lennujaamas võetavatest lennujaamatasudest moodustavad suurima osakaalu reisijatasud ja maandumistasud (vastavalt 49,77% ja 48,32% kõigist 2008. a Tallinna lennujaamas kogutud lennujaamatasudest), samal ajal kui parkimistasu osatähtsus on vaid 1,76%¹⁴. Tulenevalt erinevate lennujaamatasude sellisest proportsioonide jaotusest on ka alljärgnevas analüüsis keskendunud eeskätt maandumis- ja reisijatasudele.

Illustreerimaks vastavate hinnaerinevuste avaldumist praktikas on alljärgnevalt tabelis 5 toodud välja tasude suuruse võrdlus Tallinna lennujaamas ja Riia lennujaamas. Riias kehtivad maandumistasu ja starditasu kokku on võrreldavad Tallinnas kehtiva maandumistasuga ning Tallinnas kehtivad reisija- ja lennundusjulgustustasu kokku on võrreldavad Riias kehtiva reisijatasuga. Riia reisijatasuks on arvestatud kaalutud keskmine tavalisest reisijatasust ning transiitreisijate tasust arvestades vastavat tüüpi reisijate tegelikke osakaale 2008. aastal (lähtunud on Riia lennujaama poolt avaldatud osakaaludest – transiitreisijad 22,40%, ülejäänud reisijad 77,60%¹⁵).

Tabel 5

Maandumis- ja reisijatasude võrdlus Tallinna lennujaamas (TLL) ja Riia lennujaamas (RIX)

Tasu liik	Tasu osakaal TLL-s	Tasu suurus TLL	Tasu suurus RIX	Erinevus (kordades)
Maandumistasu + starditasu	48,32%	155	[...]	[...]
Reisijatasu + lennundusjulgustustasu	49,77%	155	[...]	[...]
Kokku kaalutud keskmine				[...]

Võrreldes reisija- ja maandumistasusid Tallinna ja Riia lennujaamas nähtub Tabelist 5, et Tallinna lennujaamas on maandumistasu ca [...] korda kõrgem ning reisijatasu ca [...] korda kõrgem. Keskmiselt on Tallinna lennujaama kasutamine nimetatud tasude pinnal seega ca [...] korda kallim kui Riia lennujaama kasutamine.

2.2. Reisijate arvu võrdlus Tallinna lennujaamas ja Riia lennujaamas

Alljärgnevas tabelis 6 on võrreldud Tallinna ja Riia lennujaamade reisijate arvu nii absoluutväärtuses kui ka võrreldes kummagi riigi elanike arvuga.

Tabel 6

Lennureisijate arv Tallinna lennujaamas ja Riia lennujaamas

	Reisijate arv		Transiit		Reisijate arv ilma transiidita ¹⁶		Rahvaarv ¹⁷
	2008	2009 (10 kuud) ¹⁸	2008	2009 (10 kuud)	2008	2009 (10 kuud)	

¹⁴ Alates 01.04.2009 eraldati Tallinna lennujaamas reisijatasust lennundusjulgustustasu, mistõttu 2009. aastal kujunevad need proportsioonid eeldatavalt mõnevõrra erinevaks.

¹⁵ Allikas: <http://www.riga-airport.com/en/main/b2b/aviation/tourism-statistics>, 25.11.2009.

¹⁶ Allikas: AS Tallinna Lennujaam.

¹⁷ 01.01.2009 seisuga, Eurostat. Kättesaadav:

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&language=en&pcode=tps00001&tableSelection=1&footnotes=yes&labeling=labels&plugin=1>, 24.11.2009.

TLL	1 811 536 ¹⁹	1 153 975			1 811 536	1 153 975	1 340 415
RIX	3 690 548 ²⁰	3 441 432	504 598	1 123 677	3 185 950	2 317 755	2 261 294
Erinevus (%)	103,72%	198,22%			75,87%	100,85%	68,70%

	Reisijaid per capita			
	koos transiidiga		ilma transiidita	
	2008	2009 (10 kuud)	2008	2009 (10 kuud)
TLL	1,35	0,86	1,35	0,86
RIX	1,63	1,52	1,41	1,02
Erinevus (%)	20,76%	76,78%	4,25%	19,06%

Tabelist 6 nähtub, et kuigi Läti rahvaarv on Eesti omast 68,70% suurem, siis vahe lennujaamade poolt teenindatud reisijate arvus on veelgi suurem. Kui elimineerida rahvaarvu mõju, siis reisijaid elaniku kohta oli Riia lennujaamas 2008. aastal 20,76% rohkem ning 2009. a esimese 10 kuu jooksul juba 76,78% rohkem kui Tallinna lennujaamas. Riia Lennujaama suurem reisijate arv tuleneb eelkõige transiitreisijatest. Ilma transiitreisijateta oli Riia lennujaamas 2008. aastal elaniku kohta üksnes 4,25% rohkem ning 2009. a esimese 10 kuu jooksul 19,06% rohkem reisijaid kui Tallinna lennujaamas.

2.3.Põhjused, miks lennujaamatasud Tallinna lennujaamas on kõrgemad kui Riia lennujaamas

AS Tallinna Lennujaam poolt esitatud teabe kohaselt kannab ta võrreldes Riia lennujaamaga järgmisi tabelis 7 esitatud täiendavaid kulusid.

Tabel 7

AS-i Tallinna Lennujaam täiendavad kulud võrreldes Riia lennujaamaga

Kulu	Komponendid	Kulu suurus aastast
1. Julgestuskulu	Julgestus- ja turvameeskonna kulud: töötasu, koolitused, riided, töövahendid. Meeskond töötab ööpäevaringselt kõik päevad aastast. Meeskonna suurus 100 töötajat.	[...] mln krooni
2. Regionaalsete lennujaamade tegevuskahjum	Tegevuskahjum leitakse, kui lennujaama tuludest koos riigitoetusega lahutatakse maha lennujaama toimimisega seotud kulud.	[...] mln krooni
3. Päästekulud	Lennujaamateenuste osutamine eeldab päästemeeskonna olemasolu kiirreageerimiseks vajalikus raadiuses. Päästemeeskonna suurus sõltub maanduvate lennukite kere läbimõõdust ja pikkusest. Päästemeeskonna kulud: töötasud, päästevahendite investeeringutega seotud kulud, koolitus, päästevahendid (vaht, riided jne)	[...] mln krooni

¹⁸ Allikas: AS Tallinna Lennujaam.

¹⁹ Allikas: <http://www.tallinn-airport.ee/associates/uldinfo/statistikajauuringud/?articleID=235>, 24.11.2009.

²⁰ Allikas: <http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/statistics>, 24.11.2009.

Kokku		[...] mln krooni
--------------	--	------------------

[...] andmetel kannab [...]. Näiteks, 2008. aastal oli Riia lennujaama käive [...] mln latti ([...] mln krooni), mis tähendab, et [...]. Arvestades tabelis 6 esitatud andmeid Riia lennujaama läbivate reisijate arvu kohta, saab ühtlasi välja tuua, et [...].

AS Tallinna Lennujaam nägemuses on Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni võimalik parandada seeläbi, kui riik rakendaks AS Tallinna Lennujaama kulude vähendamiseks järgmisi meetmeid:

- 1) riik eraldaks AS-le Tallinna Lennujaam julgestuskulude katteks vahendid;
- 2) riik kataks riigieelarvest lennujaama päästekulud või annaks päästeteenuse osutamise üle Päästeametile;
- 3) riik kataks regionaalsete lennujaamade kogu kahjumi või vähendaks regionaalsete lennujaamade arvu.

[...]

Lisaks eeltoodule võivad Tallinna lennujaama kõrgemad lennujaamatasud olla osaliselt tingitud ka sellest, et Tallinna lennujaamal ei teki väiksemast reisijate arvust tingituna Riia lennujaamaga võrreldavat mastaabisäästu lennujaamateenuste osutamisel. Eelpool tabelis 6 on toodud andmed Tallinna ja Riia lennujaama läbinud reisijate arvu kohta. Tabelist 6 nähtub, et 2008. a läbis Riia lennujaama ca 2 korda rohkem reisijaid kui Tallinna lennujaama ning 2009. a esimesel kümnel kuul oli vastav vahe juba ca 3-kordne. Sedavõrd märgatavalt kõrgem reisijate arv Riia lennujaamas võib olla põhjustanud mastaabisäästu, mille tõttu ühiku teenindamise kulu Riia lennujaamas on madalam kui Tallinna lennujaamas. Kuna Konkurentsiametil puuduvad andmed Riia lennujaama poolt lennujaamateenuste osutamisel tekkivate kulude ja mastaabisäästu tegeliku olemasolu kohta, siis piirdub Konkurentsiamet siinkohal üksnes eeltoodud tähelepanekute esitamisega ega anna nimetatud küsimuses edasisi hinnanguid.

2.4.Lennujaamateenuste kaubaturu geograafiline ulatus

Hindamaks Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni lennujaamateenuste osutamisel tuleb analüüsida, kas Tallinna lennujaam ja Riia lennujaam tegutsevad lennujaamateenuste osutamisel samal geograafilisel turul konkurentidena.

Lennujaamade vahelise konkurentsi piiride määratlemisel võetakse Euroopa Komisjoni praktika kohaselt lähtepunktiks võrreldavate lennujaamade teeninduspiirkondade (ingl. k. *catchment area*) ulatus. Lennujaama teeninduspiirkonnana käsitletakse traditsiooniliselt territooriumit, kus elab enamus vaadeldava lennujaama tegelikest või potentsiaalsetest reisijatest. Reisijad, kes elavad ning seega alustavad või lõpetavad oma reisi piirkonnast, kus kahe või enama lennujaama teeninduspiirkonnad kattuvad, võivad käsitleda neid lennujaamu võimalike alternatiividena, kui nad kaaluvad, millisest lennujaamast / millisesse lennujaama lennata.²¹ Samas, ei tähenda kahe või enama lennujaama teeninduspiirkondade kattuvus automaatselt seda, et nimetatud lennujaamad omavahel konkureerivad. Selleks, et otsustada

²¹ Report of the ECA Air Traffic Working Group. Mergers and alliances in civil aviation – an overview of the current enforcement practices of the ECA concerning market definition, competition assessment and remedies. Kättesaadav:

<http://bundeskartellamt.de/wDeutsch/download/pdf/ECA/mergers-and-alliances-final-report.pdf>, 23.11.2009.

kas ja kui suures ulatuses erinevate lennujaamade kattuvates teeninduspiirkondades elavad isikud peavad vastavaid lennujaamu tegelikkuses samaväärseteks alternatiivideks, tuleb hinnata muid täiendavaid faktilisi tegureid, mis reisija poolt lennujaama valikul tähtsust võivad omada (nt lennujaama kaugus, ajakulu, transpordiühendus lennujaamaga).

Konkurentsiameti hinnangul ei ole Riia lennujaam valdava hulga Eesti elanike jaoks lennureiside osas arvestatavaks alternatiiviks Tallinna lennujaamale.

Statistikaameti andmetel elab ca 40% Eesti rahvastikust Harjumaaal.²² Nimetatud piirkonda, eelkõige Tallinnasse ja selle lähiümbrusesse, on koondunud ka valdav osa majandus- ja äritegevusest Eestis (Harjumaa SKP osakaal Eesti sisemajanduse kogutoodangust ulatus 2006. aastal 61,1%-ni).²³ Samuti on viidatud piirkonnas elavate inimeste sissetulekud Statistikaameti andmetel keskmiselt kõrgemad võrreldes muudes Eesti piirkondades elavate inimeste sissetulekutega.²⁴ Eeltoodud faktiliste asjaolude põhjal võib järeldada, et suurem osa lennutranspordi kasutatavatest Eesti elanikest on pärit just Harjumaaalt. Samuti viitab rahvastiku ja majandustegevuse kontsentreerumine Harjumaa piirkonda sellele, et ka välismaalt Eestisse saabuvate lennureisijate sihtkohaks on eelkõige või muuhulgas Harjumaa regioon.

Riia asub Tallinnast ca 325 kaugusel ning nimetatud vahemaa läbimine auto või bussiga tähendab ainuüksi ühel suunal lisaks lennureisile ca 4 – 4,5 tunnist ajakulu (8 – 9 tunnist ajakulu, kui arvestada nii edasi- kui tagasisõitu). Seega Tallinnast ja selle lähiümbrusest reisi alustava isiku jaoks ei ole Riia lennujaama ilmselt mõistlik käsitleda Tallinna lennujaamale samaväärse alternatiivina, kuna Riia lennujaama valimine reisi lähte- või sihtjaamana tähendaks reisija jaoks märgatavat lisakulu nii ajaliselt kui ka rahaliselt, mis vähemasti Euroopa-sisese lennureisi puhul tõenäoliselt ratsionaalne valik ei ole. Euroopa Komisjon on leidnud²⁵, et *[esineb] seos täiendava aja, mida reisija on valmis kulutama kaugemal asuvasse lennujaama reisimiseks ja üldise reisija vahel. Euroopa-siseste lendude puhul võib eeldada, et individuaalse lennujaama teeninduspiirkond on väike, arvestades lühikest reisiaega. Seetõttu omavad Euroopa-siseste lendude puhul kattuvad teeninduspiirkonnad marginaalset tähtsust. Pikkade ja ümberistumisega lendude puhul on lennujaama teeninduspiirkond laiem võrreldes lühikeste või keskmise pikkusega lendude puhul].* Näiteks juhtum *Brussels National Airport (Zaventem)*²⁶ leidis Euroopa Komisjon, et Euroopa Ühenduse siseste lühikeste ja keskmise pikkusega lendude (s.t. vähem kui 2h) puhul puudub Zaventem'ile mõistlik alternatiiv, kuna lähim rahvusvaheline lennujaam asub Zaventem'ist enam kui 100 km kaugusel. Kuigi Euroopa Komisjoni seisukohtadest tuleneb, et reisijad võiksid olla valmis sõitma pika lennureisi puhul kaugemal asuvasse lennujaama, ei anna see Konkurentsiameti hinnangul siiski alust lugeda Tallinna ja Riia lennujaama samal geograafilisel turul asuvateks. Tallinna lennujaamast on võimalik lennata ligikaudu paari tunniga mitmetesse suurtesse Euroopa lennujaamadesse (nt London, Amsterdam, Kopenhaagen), kus on võimalik ümber istuda märgatavalt suuremale hulgale Euroopa-välistele lendudele kui väljuvad Riia lennujaamast. Kahtlemata on paaritunnine lend Tallinna lennujaamast mõnda Euroopa ümberistumislennujaama mugavam alternatiiv kui neljatunnine auto- või bussisõit Riia

²² Statistikaamet, andmed seisuga 01.01.2009.

Kättesaadav: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp>, 25.11.2009.

²³ Eesti regionaalarengu strateegia 2005-2015 seirenäitajate vaheülevaade, Siseministeerium. Kättesaadav: <http://www.siseministeerium.ee/5370>, 25.11.2009.

²⁴ Statistikaamet, kättesaadav: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp>, 25.11.2009.

²⁵ Nt juhtum COMP/37.730 *AuA/LH*, OJ L 242/25, 10.09.2002.

²⁶ Euroopa Komisjoni juhtum nr 95/364/EC *Brussels National Airport (Zaventem)*, OJ L 216/8, 12.09.1995.

lennujaama, eriti juhul, kui viimasest otseühendus lõpp-sihtkohta puudub. Eelnevaga seonduvalt väärib ühtlasi märkimist, et 2008. aastal Tallinna lennujaama kasutanud reisijatest ca 55% olid ärieesmärkidel reisijad²⁷ (Riia lennujaamas oli vastavate reisijate osakaal vaid ca 16%²⁸), kes on reisimisele kulutatava aja suhtes oluliselt tundlikumad võrreldes näiteks puhkusereisijatega ning seetõttu ka vähem paindlikud lähte- või sihtkoha lennujaama asukoha osas. Eelkirjeldatu põhjal võib järeldada, et Harjumaal elavate inimeste jaoks, kes moodustavad Eesti kontekstis lennutranspordi kasutajatest eelduslikult enamiku, ei ole Riia lennujaam käsitletav arvestatava alternatiivina Tallinna lennujaamale. Sarnase järelduse võib tõenäoliselt teha ka muudes Eesti piirkondades elavate inimeste osas, kelle jaoks Riia lennujaam jääb distantsilt kaugemale kui Tallinna lennujaam.

Ainsateks Eesti piirkondadeks, kus elavate inimeste puhul võiks Riia lennujaam asukoha poolest alternatiivina kõne alla tulla, on Konkurentsiameti hinnangul Pärnu ja selle lähiümbrus ning Lõuna-Eesti piiriäärset piirkonnad (s.o. vastav osa Viljandi, Valga ja Võru maakonnast). Pärnus või selle lähiümbruses elavate inimeste jaoks on Tallinna ja Riia lennujaam distantsilt enam-vähem võrreldaval kaugusel (Pärnu - Tallinn ca 128 km, Pärnu - Riia ca 180 km), mistõttu kumbagi lennujaama jõudmiseks transpordile kulutatav aeg iseenesest märkimisväärselt ei erine. Samas tuleb arvestada, et kaugeltki mitte kõik reisijad ei soovi kasutada autot lennujaama jõudmiseks (näiteks seetõttu, et vältida lennujaamas parkimistasu maksmist reisil oldud aja vältel) või ei omagi üldse auto kasutamise võimalust. Seetõttu omab reisijate poolt lennujaama valikul kahtlemata tähtsust ka ühistranspordi olemasolu ja kvaliteet Tallinna ja Riia suunal. Konkurentsiametile kättesaadavate andmete põhjal on Pärnu transpordiühendus Tallinnaga tunduvalt parem võrreldes Riiaga (Pärnust Tallinnasse väljub ca 30 bussi päevas, Pärnus Riiga aga vaid ca 5 bussi päevas²⁹), mis tähendab, et võrreldes Riia lennujaamaga on reisijatel Tallinna lennujaama kasutamise korral rohkem võimalusi sobitada lennujaama reisimise aega lennuki väljumise / saabumise ajaga.

Distantsi poolest võiksid ka Lõuna-Eesti piiriäärsetes piirkondades elavad inimesed põhimõtteliselt kaaluda Riia lennujaama kasutamist Tallinna lennujaama asemel (nt Valga – Tallinn ca 270 km, Valga – Riia ca 175 km; Võru – Tallinn ca 250 km, Võru – Riia ca 200 km; Karksi-Nuia – Tallinn ca 208 km, Karksi-Nuia – Riia ca 204 km). Siinkohal tuleb aga samuti arvestada, millised on peale isikliku sõiduvahendi kasutamise transpordivõimalused Riia suunal võrrelduna transpordiühendusega Tallinna suunal. Konkurentsiametile teadaolevalt on kõnealusel piirkonnast olemas bussi- ja rongiühendus Riiaga vaid Valgast ning sedagi väga piiratud arvu kordi päevas³⁰, samal ajal, kui ühistranspordiühendus Tallinnaga on olemas palju enamatest Lõuna – Eesti piirilähedastest asulatest ning tunduvalt sagedamini³¹. Seega, vaatamata asjaolule, et Riia lennujaam asub mitmete Lõuna-Eesti piiriäärsetele aladele distantsilt lähemal kui Tallinna lennujaam, vähendab nimetatud asjaolu kaalu see, et Riia lennujaama jõudmine võib transpordiühenduse piiratusel tulenevalt olla oluliselt keerukam kui sõit Tallinna lennujaama.

Ülal analüüsi kõrval omab kõige olulisemat tähtsust siiski see, et isegi juhul, kui teatud osa Pärnust ja selle lähiümbrusest või Lõuna-Eesti piirilähedastelt aladelt pärit lennureisijatest

²⁷ Tallinna lennujaama reisijauuring 2008 (kõik reisijad). Kättesaadav:

<http://www.tallinn-airport.ee/associates/uldinfo/statistikajauuringud/?articleID=235>, 25.11.2009.

²⁸ Riia Lennujaama statistika. Kättesaadav: <http://riga-airport.com/en/main/b2b/aviation/tourism-statistics>, 25.11.2009.

²⁹ Kättesaadav: <http://www.bussireisid.ee/index.html?MENU=PLAN>, 25.11.2009.

³⁰ Kättesaadav: http://www.1188.lv/satiksme/vilcieni/?stop_from=9578&stop_to=23090, <http://www.bussireisid.ee/>, 30.11.2009.

³¹ Kättesaadav: <http://www.bussireisid.ee/index.html?MENU=PLAN>, <http://www.pv.lv/>, 25.11.2009.

valib Tallinna lennujaama asemel Riia lennujaama, on selliste reisijate arv suure tõenäosusega liialt väike selleks, et nende valik võiks märgatavalt mõjutada Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni lennujaamateenuste osutamise turul. 2008. aastal Tallinna lennujaama läbinud reisijate arv oli 1 811 536 inimest. Statistikaameti andmeil oli samal perioodil Pärnu, Viljandi, Valga ja Võru maakonna elanike arv kokku ca 216 777 inimest. Isegi, kui lähtuda täiesti ebarealistlikust eeldusest, et pooled neist 216 777 elanikust (s.t. 108 388 inimest) on lennureisijad, kes eelistavad Riia lennujaama, moodustaksid nad kõigest Tallinna lennujaama kaudu reisivatest inimestest vaid ca 6%, mis on ebapiisav järeldamiseks, et Riia lennujaam osutab Tallinna lennujaamale arvestatavat konkurentsipurvet.

Konkurentsioiguses kasutatakse kaubaturu piiride määramiseks sageli nn SSNIP (ingl.k *small but significant non-transitory increase in price*) testi, mille käigus hinnatakse, kas kliendid võtaksid vaadeldavate toodete või piirkondade osas hüpoteetiliselt toimuva väikese (5 – 10 %), kuid püsiva hinnatõusu tõttu kasutusele olemasolevad mujal asuvad asendustooted või -tarnijad. Kui asendatavusest piisaks, et muuta hinnatõus kahjulikuks, kuna müük seeläbi väheneks, lisatakse asjaomasele turule täiendavaid asendusvõimalusi ja piirkondi. Kasutades SSNIP testiga sarnast loogikat käesoleval juhul võib järeldada, et suure tõenäosusega ei mõjuta AS Tallinna Lennujaam poolt lennujaamatasude tõstmine (ega ka langetamine) 5 – 10% märgatavalt Tallinna lennujaama kasutatavate reisijate käitumist. AS Tallinna Lennujaam väitel on lennujaamatasude osakaal reisijapileti hinnas erinev ja sõltuvuses lennuliini pikkusest ning ka lennufirma toimimisest. Näiteks lühiliinidel on lennujaamatasude mõju lennuliini kuludele suurem ning kaugliinidel oluliselt väiksem. Alljärgnevas punktis 2.5.1. on Konkurentsiamet leidnud, et AS-i Estonian Air puhul moodustavad Tallinna lennujaamale makstavad tasud keskmisest pileti hinnast 8,27%. Kui AS Tallinna Lennujaam alandaks lennujaamatasusid 10%, siis AS-i Estonian Air keskmine lennupilet odavneks maksimaalselt 0,827%. On ilmne, et üksnes selliste väikeste hinnamuutuste tõttu ei muuda tarbijad oma otsustust, millisest lennujaamast lennata. Arusaadavalt võivad lennujaamatasud sõltuvalt konkreetse lennukipileti hinnast moodustada suurema või väiksema summa, kuid proportsionaalselt on Tallinna lennujaamas kehtivate lennujaamatasude osakaal lennukipileti hinnas siiski sedavõrd väike, et on äärmiselt ebatõenäoline, et lennujaamatasude suurus mõjutaks vahetult põhiosa reisijate valikut, kas lennata Tallinna või Riia lennujaama kaudu.

Täiendavalt eeltoodule peab Konkurentsiamet lennujaamateenuste osutamise geograafilise turu määramisel oluliseks selgitada, et lennujaamade vahelist konkurentsipositsiooni lennujaamateenuste osutamisel tuleb eristada lennufirmade vahelisest konkurentsist. Isegi, kui teatav osa Eesti elanikest eelistab lennata läbi Riia lennujaama, siis ei ole see valdavalt tõenäoliselt tingitud mitte Riia lennujaama geograafiliselt soodsast asukohast, vaid pigem Riia lennujaamas tegutseva(te) lennufirma(de) tegevusest. Näiteks juhul, kui Riia lennujaamas tegutsev Air Baltic pakub sihtkohta lendamiseks tunduvalt odavamalt lennupiletit võrreldes AS-ga Estonian Air ning sellest tulenevalt Eesti elanik otsustab kasutada Riia lennujaama, on pigem tegemist lennufirmade (ja lennuliinide) vahelisest konkurentsist tingitud valikuga, mitte lennujaamade asendatavusest tuleneva valikuga. Siinkohal tuleb samas tõdeda, et Riia lennujaam on omalt poolt kahtlemata toetanud Air Baltic'u positsiooni tugevnemist lennufirmade (ja lennuliinide) vahelises konkurentsist läbi soodsate lennujaamatasude ja eelnevatel aastatel aset leidnud diskrimineerimise ning seeläbi loonud Air Baltic'ule head eeldused edukaks konkureerimiseks lennundusturul. Kui Air Baltic on sellest tulenevalt võimeline pakkuma teiste lennufirmadega konkureerimisel tarbijatele paremaid tingimusi, siis võib see kahtlemata mõjutada osade Eesti elanike eelistusi Riia lennujaama kasuks, kuid see ei anna siiski alust käsitleda Tallinna ja Riia lennujaama ühel ja samal geograafilisel turul omavahel konkureerivatena. Lisaks eelnevale tuleb arvestada ka Tallinna lennujaamas

baseeruva AS-i Estonian Air ja Riia lennujaamas baseeruva Air Baltic'u ärimudeli põhimõttelist erinevust, mis avaldub selles, et AS Estonian Air veab Tallinna lennujaamast märkimisväärsel hulgal reisijaid ette erinevatesse Euroopa ümberistumisaamadesse (nt Stockholm, Kopenhaagen, Amsterdam, London), samal ajal kui Air Baltic veab reisijaid (mh Tallinna lennujaamast) ette Riia lennujaama. Sellisel juhul ei vali reisija enam mitte Tallinna lennujaama ja Riia lennujaama vahel, vaid juba Riia lennujaama ja mõne teise Euroopa ümberistumislennujaama vahel.

Kokkuvõttes leiab Konkurentsiamet ülalkirjeldatud põhjustel, et Riia lennujaam ei osuta Tallinna lennujaamale piisavat konkurentsipurvet käsitlemaks nimetatud kahte lennujaama lennujaamateenuste osas samal geograafilisel turul tegutsevate konkurentidena.

2.5. Reisijate arvu ja lennujaamatasude suuruse vaheline seos

Alljärgnevalt on hinnatud, mil määral on lennujaamatasude suurus Tallinna lennujaamas seotud reisijate arvuga üldiselt. Selleks on esmalt analüüsitud, kas lennujaamatasude langus Tallinna lennujaamas omaks lennupileti hinnale sellist mõju, et osad tarbijad, kes seni lennanud ei oleks, hakkaksid seda tegema, või vastupidi. Teiseks, on analüüsitud, kas lennujaamatasude langus Tallinna lennujaamas omaks lennufirmade majandustulemustele sellist mõju, et viimastel tasuks uute liinide avamine ära.

Lennujaamatasude langedes on võimalikud kaks erinevat ja üksteist välistavat stsenaariumi. Esiteks, võivad lennufirmad alandada täpselt samal määral pileti hindu. Teise võimalusena lennufirmad pileti hindu ei alandaks, vaid parandaksid vähemakstud lennujaamatasude arvelt oma majandustulemusi. Esimesel juhul võidaksid lennujaamatasude alandamisest seega tarbijad ning teisel juhul lennufirmad. Kummalgi juhul on loodud teatud eeldused lennundusteenuste mahu üldiseks kasvuks. Konkurentsiamet hindab käesolevas punktis alljärgnevalt, milline võiks olla lennujaamatasude alandamise mõju kummagi stsenaariumi korral. Arusaadavalt on tõenäoline, et tegelikkuses kaasneks lennujaamatasude alandamisega teatav vahepealne kombinatsioon kahest stsenaariumist, mida on aga keerukas ennustada. Analüüsis on siiski lähtutud kahest erinevast äärmuslikust stsenaariumist, et paremini näitlikustada lennujaamatasude alandamise mõjusid.

Analüüsis on lennujaamatasude languseks võetud esiteks hüpoteetiline olukord, kus Tallinna lennujaamas kehtiksid samasugused lennujaamatasud, nagu Riia lennujaamas. Sellisel juhul oleks lennujaamatasude langus [...] korda ehk [...]%. Teiseks, on analüüsis lähtutud hüpoteetilisest olukorrast, kus Tallinna lennujaam alandaks lennujaamatasusid samas proportsioonis punktis 2.3. esitatud summadega (kui Eesti riik finantseeriks osaliselt Tallinna lennujaama kulusid) ehk keskmiselt [...]%. Lennufirmaks, mille majandustulemuste põhjal analüüs on koostatud, on valitud AS Estonian Air kui ülekaalukalt suurim lennufirma Tallinna lennujaamas.

2.5.1. Lennujaamatasude langus kandub üle üksnes piletihindade alanemisse

AS Estonian Air regulaar- ja tellimusreiside müügitulu 2008. aastal oli 1 381 776 000 krooni ning AS Estonian Air turuosa Tallinna lennujaamas oli 41,8%.³² Tallinna lennujaama poolt

³² AS Estonian Air kontserni aastaaruanne 2008.

2008. aastal kogutud lennujaamatasud kokku olid 273 310 000 krooni, sh maandumistasu 132 073 000 krooni ja reisijatasu 136 015 000 krooni.³³ Arvestades eeltoodud andmeid võib järeldada, et AS Estonian Air maksis 2008. aastal Tallinna lennujaamale lennujaamatasudena ligikaudu 114 243 580 krooni (s.o. 41,8% summast 273 310 000 krooni), mis moodustab AS Estonian Air 2008. a regulaar- ja tellimusreiside käibest ca 8,27%.

2008. aastal teenindas AS Estonian Air 756 663 reisijat ning tema regulaar- ja tellimusreiside müügitulu reisija kohta oli keskmiselt 1826 krooni. Käesolevas analüüsis on viimane näitaja võetud tinglikult keskmiseks piletihinnaks.

Tabel 8

Lennujaamatasu reisija kohta AS Estonian Air näitajate alusel

AS Estonian Air	2008
Käive (regulaar- ja tellimuslennud)	1 381 776 000
Reisijate arv	756 663
Käive reisija kohta	1826

Toodud näites moodustavad lennujaamatasud 1826-kroonise piletihinna korral 150,98 krooni (8,27% x 1826 kr). Juhul, kui Tallinna lennujaamas kehtiksid Riia lennujaama praegused tasud, oleksid lennujaamatasud keskmiselt ca [...] % madalamad. Sellisel juhul oleksid lennujaamatasud [...] krooni pileti kohta ning lennupilet maksaks [...] krooni. Kui riik hüvitaks Tallinna lennujaamale punktis 2.3. loetletud kulud, oleksid lennujaamatasud [...] % madalamad ehk [...] krooni pileti kohta ning pilet maksaks [...] krooni. Kokkuvõtvalt alaneks keskmine pileti hind esimesel juhul [...] % ja teisel juhul [...] %. Toodud arvutustest saab parema ülevaate järgnevast tabelist 9.

Tabel 9

Lennujaamatasude ja lennupileti hinna erinevuste võrdlus

	2008. a tegelik tulemus	Tasud RIX tasemel	Riik hüvitab osad kulud
Lennujaamatasud kokku	273 310 000	[...]	[...]
Alanemine võrreldes 2008. a tegelikuga	0%	-[...] %	-[...] %
EA ³⁴ poolt makstud lennujaamatasud	114 243 580	[...]	[...]
EA kokkuhoid lennujaamatasudelt võrreldes 2008. a tegelikuga	0	[...]	[...]
Keskmine piletihind, kui lennujaamatasude alanemine kanduks üle piletihinda	1 826	[...]	[...]
Keskmise piletihinna alanemine võrreldes 2008. a tegelikuga	0%	-[...] %	-[...] %
Keskmiselt lennujaamatasusid reisija (pileti) kohta, EEK	151	[...]	[...]

³³ AS Tallinna Lennujaam 2008. konsolideeritud majandusaasta aruanne.

³⁴ AS Estonian Air.

Lennujaamatasude osakaal piletihinnas	8,27%	[...]%	[...]%
--	-------	---------	---------

Konkurentsiamet ei oma konkreetseid andmeid lennupiletite nõudluselastsuse kohta. Teisisõnu, puuduvad konkreetset andmed selle kohta, kuivõrd hakkaks rohkem tarbijaid lendama, kui keskmine lennupileti hind Eestis alaneks kas [...]% või [...]%. Samas, omades pikaajalist kogemust erinevate kaupade asendatavuse hindamisel ja tarbijate käitumise analüüsimisel, on Konkurentsiametil põhjust oletada, et nimetatud muutused on sedavõrd väikese ulatusega, et lennundusteenust ostvate tarbijate hulga märkimisväärne tõus oleks äärmiselt ebatõenäoline. Pigem tuleb järeldada, et kuna lennujaamatasud moodustavad lennupileti koguhinnast võrdlemisi väikese osa, siis ka nende ulatuslik muutus mõjutab lennupileti hinda niivõrd vähe, et see tõenäoliselt tarbijate käitumist oluliselt ei mõjuta. Konkurentsioiguses kasutatava SSNIP testi kohaselt algab piir, millest alates on põhjust tarbijate käitumist üldse hindama hakata, 5 - 10%-lisest hinnatõusust. Nimetatud järeldus on kooskõlas ja tegelikult ka sisult samaväärne punktis 2.4. esitatud järeldusega, et Tallinna ja Riia lennujaam lennujaamatasude pinnal ei konkureeri. Samuti on AS Tallinna Lennujaam oma 09.11.2009 kirjas Konkurentsiametile leidnud, et lennureisijate arvu ja lennujaamatasude vahel puudub otsene seos ning seda nii klassikalise lennuliini kui ka odavlennufirma puhul. AS Tallinna Lennujaam väitel määrab klassikalise lennuliini puhul reisijate arvu vastavas piirkonnas ja selle ümbruses 300 km raadiuses elavate inimeste arv, elanike elatustase ja piirkonna vaatamisväärsused või olulisus, odavlennufirma puhul aga see, kas firmal on võimalik tegutseda kasumlikult, mis Eesti suurusel turul eeldab odavlennufirma tegutsemist ilma lennujaamatasusid maksmata või minimaalsete tasudega. Konkurentsiametis 18.12.2009 toimunud kohtumisel töid AS Tallinna Lennujaam esindajad välja, et kui [...] on valmis maksuma lennujaamatasudena Tallinna lennujaamas [...] eurot (reisija kohta), siis odavlennufirma [...] on nõus Tallinnast lendama, kui lennujaamatasud jäävad alla [...] euro (reisija kohta) ning odavlennufirma [...] juhul, kui lennujaamatasud on [...] euro (reisija kohta). Odavlennufirmad töötavad eelkõige turismiturul jaoks (toovad reisijaid riiki). Kuna lennujaam ei ole suuteline toimima, kui kõik lennujaamatasud on null krooni ja osutatavate teenuste eest tasu ei võeta, siis muudes riikides teevad odavlennufirmad selle probleemi ületamiseks koostööd turismi arendava ametiasutustega. AS Tallinna Lennujaam poolt esitatud andmete kohaselt jätab keskmine turist riiki ostude ja tarbitud teenuste kujul hinnanguliselt [...] eurot ning odavlennufirma arvutuste alusel peaks Eesti riik iga reisija pealt lennufirmale maksuma ca [...] eurot liini turunduskulude katmiseks. Seega, mõjutavad odavlennufirmade otsust konkreetsest lennujaamast lendama hakata klassikalise lennufirmaga võrreldes oluliselt erinevad tegurid ning ainuüksi lennujaamatasude langus [...]% või [...]% Tallinna lennujaamas ei pruugi olla piisav meelitamiseks Tallinna lennujaama odavlennufirmasid, kes võiksid tuua kaasa reisijate arvu kasvu.

2.5.2. Lennujaamatasude alanemise mõju lennufirma majandustulemustele

Teise stsenaariumi korral ei kanduks lennujaamatasude alanemine üle mitte piletihindadesse, vaid selle arvelt suureneks lennufirmade kasum või väheneks kahjum. Alljärgnevas analüüsis on lähtutud sellest eeldusest.

2008. a aastaaruande kohaselt oli AS Estonian Air kontserni kahjum 2008. aastal 170 480 000 krooni, 2007. aastal 52 011 000 krooni ning 2006. aastal 58 937 000 krooni. Viimati lõpetas AS Estonian Air majandusaasta kasumiga 2005. aastal, mil kasumi suuruseks oli 65 882 000 krooni. Juhul, kui Tallinna lennujaamas kehtiksid samasugused lennujaamatasud nagu Riia lennujaamas, peaks AS Estonian Air kulutama Tallinna lennujaamas makstavatele

lennujaamatasudele [...] krooni ehk 2008. aastal tegelikult makstud summadega võrreldes [...]% vähem. Juhul, kui riik kataks AS-i Tallinna Lennujaam punktis 2.3. loetletud kulud ja lennujaamatasusid selle arvelt alandataks, peaks AS Estonian Air kulutama lennujaamatasudele [...] krooni ehk 2008. aastal tegelikult makstud summadega võrreldes [...]% vähem.

Alljärgnevas tabelis 10 on analüüsitud, milliseks oleks AS-i Estonian Air 2006 - 2008. a kasum / kahjum kujunenud olukorras, kus Tallinna lennujaamas oleks kehtinud Riia lennujaama tasud või Tallinna lennujaam oleks alandanud lennujaamatasusid punktis 2.3. esitatud summade ulatuses. Analüüsi koostamisel on AS-i Estonian Air säästu aastatel 2006 - 2007 vähendatud proportsionaalselt selle võrra, kui palju oli reisijate arv neil aastail väiksem³⁵.

Tabel 10

AS-i Estonian Air majandustulemused lennujaamatasude alandamise korral

	2008. a tegelik tulemus	Tasud RIX tasemel	Riik hüvitab osad kulud
2008	-170 480 000	-[...]	-[...]
2007	-52 011 000	[...]	-[...]
2006	-58 937 000	[...]	-[...]

Tabelist 10 nähtub, et kummagi lennujaamatasude alandamise variandi puhul kujuneks AS-i Estonian Air 2008. a kahjum siiski üpris suureks, jäädes vahemikku [...] – [...] mln krooni. AS-i Estonian Air 2008. a majandusaasta aruandes seisab, et nimetatud aasta oli kommertslenndusele nii Eestis kui terves maailmas väga keeruline. Samas, 2007. a ja 2006. a kahjum oleks antud näite põhjal olnud juba oluliselt väiksem ning Riia lennujaamaga samaväärsete tasude korral oleks AS Estonian Air viidatud kahel aastal isegi [...] - [...] mln kroonises kasumis olnud.

Eeltoodust nähtub, et lennujaamatasude alandamine võib omada olulist mõju lennufirmade, antud näite puhul AS-i Estonian Air majandustulemustele. On tõenäoline, et kasumit või väiksemat kahjumit teeniva lennufirma võimekus uusi liine avada ning olemasolevate liinide sulgemisest hoiduda on parem. AS-i Estonian Air kahjum viimasel kolmel aastal viitab sellele, et teatud osa tema liinidest on kahjumlikud ning ratsionaalselt käituva ettevõtjana võib ta tulevikus olla muude tingimuste samaks jäädes sunnitud mõningad liinid sulgema. Mida väiksem on AS-i Estonian Air kahjum, seda väiksem on selliste liinide osakaal. Seega, arvestades, et lennujaamatasude alandamine võib omada märgatavat mõju AS-i Estonian Air kasumlikkusele, võib see mõjutada AS-i Estonian Air valmisolekut avada uusi ja säilitada olemasolevaid lennuliine.

2.6. Riigiabi küsimus

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõige 1³⁶ kohaselt, kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see

³⁵ 2007. aastal kasvas AS-i Estonian Air reisijate arv 8,1% ja 2008. aastal 1,5%.

³⁶ Endine Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikkel 87 lg 1.

kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust. Erandid on sätestatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõigetes 2 ja 3³⁷.

Konkurentsiseaduse IV peatükist tulenevalt on riigiabi valdkonda koordineerivaks asutuseks Eestis Rahandusministeerium, kes teostab ühtlasi järelevalvet riigiabi seaduslikkuse ja kasutamise üle. Nimetatud pädevusest tulenevalt omab Rahandusministeerium vastavas valdkonnas Eestis tõenäoliselt kõige ulatuslikumaid kogemusi.

[...] andmetel kannab [...]. [...] selgituste kohaselt peab riigipoolne lennujaama julgestuskulude rahastamine olema läbipaistev ning piirduma rangelt üksnes sellisest tegevusest tulenevate kulude hüvitamisega, samas ei oska [...] hinnata, kas [...].

Võimalus riigi poolt lennujaama julgestuskulude katmiseks tuleneb Euroopa Liidu määrusest EC/300/2008³⁸, mille artikkel 5 sätestab järgmist: *vastavalt asjakohastele ühenduse õigusnormidele võib iga liikmesriik kindlaks määrata, mis asjaoludel ja millises ulatuses peaksid käesoleva määruse alusel tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest rakendatud julgestusmeetmete kulud olema kantud riigi, lennujaama üksuste, lennuettevõtjate, teiste vastutavate ametite või kasutajate poolt. Vajaduse korral ja kooskõlas ühenduse õigusega võivad liikmesriigid koos kasutajatega osaleda nende kulude tasumises, mis tekivad seoses käesoleva määruse alusel võetavate rangemate julgestusmeetmetega. Teostatavas ulatuses on mis tahes tasud või julgestuskulude ülekandmised otseselt seotud vastavate julgestusteenuste osutamise kuludega ning nende eesmärk ei tohi olla asjakohastest kuludest suuremate kulude hüvitamine.*

Lisaks julgestuskulude katmisele on tavapärane, et riik kannab lennujaama päästekulud.

Eeltoodut arvestades, võiks Eesti riik Konkurentsiameti hinnangul kaaluda võimalust katta riigieelarvest käesoleva arvamuse punktis 2.3. välja toodud AS Tallinna Lennujaam täiendavad kulud summas [...] mln krooni kooskõlas Euroopa Liidu asjakohaste regulatsioonidega.

3. Konkurentsiolekorra analüüsi tulemused

Konkurentsiameti poolt läbiviidud analüüs näitab, et Riia lennujaam ei osuta Tallinna lennujaamale piisavat konkurentsipurvet, et viidatud kahte lennujaama võiks käsitleda lennujaamateenuste osas samal geograafilisel turul tegutsevate konkurentidena. Samas tuleneb Tallinna ja Riia lennujaama lennujaamatasude võrdlusest, et Tallinna lennujaama kasutamine on lennufirma jaoks keskmiselt ca [...] korda kallim kui Riia lennujaama kasutamine.

Konkurentsiamet analüüsis, millist mõju võiks lennujaamatasude alanemine Tallinna lennujaamas omada reisijate arvule ja AS Estonian Air majandustulemustele, kui Tallinna lennujaamas kehtiksid Riia lennujaamaga võrdsed lennujaamatasud või kui Eesti riik kannaks AS-i Tallinna Lennujaam täiendavad kulud lennujaamateenuste osutamisel võrreldes Riia lennujaamaga. Nimetatud analüüs näitas, et lennujaamatasude alandamisel kummalgi

³⁷ Endised Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 87 lõiked 2 ja 3.

³⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002, OJ L 97/72, 09.04.2008. Täiendavalt Komisjoni määrus (EÜ) nr 272/2009, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 300/2008 lisas sätestatud tsiviillennundusjulgestuse ühiseid põhistandardeid, OJ L 91/7, 03.04.2009.

kirjeldatud viisil puuduks tõenäoliselt vahetu mõju lennujaama läbivate reisijate arvule, kuid lennujaamatasude alandamine võib mõjutada Tallinna lennujaamas baseeruva lennufirma (AS Estonian Air) majanduslikku olukorda ning sellest tulenevalt ühtlasi viimase võimet areneda ning parandada oma positsiooni lennundusturul. Vastavat võimalikku positiivset mõju silmas pidades, leiab Konkurentsiamet, et Eesti riik võiks kaaluda AS Tallinna Lennujaam poolt kantavate täiendavate kulude summas [...] mln krooni katmist riigi poolt kooskõlas Euroopa Liidu asjakohaste regulatsioonidega.

Märt Ots
Peadirektor

*Ärakiri on Konkurentsiameti poolt 21.01.2010 koostatud arvamusega
(lennujaamateenuste tasud) samane.
Ärakirjas on ärisaladuseks loetud teabe asemel kasutatud tähist [...].*

*08.02.2011.a
Triin Antsov, Konkurentsiameti järelevalveosakonna nõunik*