

Официален вестник

на Европейския съюз

L 134



Издание
на български език

Законодателство

Година 59

24 май 2016 г.

Съдържание

II Незаконодателни актове

РЕШЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2016/788 на Комисията от 1 октомври 2014 година относно държавна помощ SA.32833 (11/C) (ex 11/NN), приведена в действие от Германия, относно условията за финансирането на летище Франкфурт Хан, въведени в периода 2009—2011 г. (нотифицирано под номер C(2014) 6850)⁽¹⁾ 1
- ★ Решение (ЕС) 2016/789 на Комисията от 1 октомври 2014 година относно държавна помощ SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07), приведена в действие от Германия във връзка с финансирането на летище Франкфурт Хан и финансовите отношения между летището и Ryanair (нотифицирано под номер C(2014) 6853)⁽¹⁾ 46
- ★ Делегирано решение (ЕС) 2016/790 на Комисията от 13 януари 2016 година за изменение на приложение V към Директива 2005/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с удостоверенията за професионална квалификация и наименованията на курсовете на обучение (нотифицирано под номер C(2016) 1)⁽¹⁾ 135

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2016/788 НА КОМИСИЯТА

от 1 октомври 2014 година

относно държавна помощ SA.32833 (11/C) (ex 11/NN), приведена в действие от Германия, относно условията за финансирането на летище Франкфурт Хан, въведени в периода 2009—2011 г.

(нотифицирано под номер C(2014) 6850)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея ⁽¹⁾ от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с горепосочените разпоредби ⁽²⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) С писмо от 17 юни 2008 г. Комисията уведоми Германия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора по отношение на финансирането на Flughafen Frankfurt Hahn GmbH („FFHG“) — операторът на летище Франкфурт Хан, и финансовите му отношения с Ryanair. Официалната процедура по разследване беше регистрирана под номер SA.21121 (C 29/08).
- (2) С писмо от 4 март 2011 г. предприятие Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa“) предостави допълнителна информация във връзка с продължаващата официална процедура по разследване по дело SA.21121 (C 29/08), като се позова на нови мерки за държавна помощ в полза на FFHG.
- (3) С писмо от 18 март 2011 г. Комисията препрати тези коментари на Lufthansa на Германия и поиска допълнителна информация за предполагаемите нови мерки за държавна помощ. С писмо от 5 април 2011 г. Германия поиска удължаване на срока за предоставяне на тази информация до 15 юли 2011 г. С писмо от

⁽¹⁾ Считано от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договорът“). Двете групи от членове са по същество еднакви. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от Договора следва да се разбират като позовавания на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно. С Договора се въвеждат също някои промени в терминологията, като например „Общност“ се заменя със „Съюз“, а „общ пазар“ се заменя с „вътрешен пазар“. В настоящото решение ще бъде използвана терминологията от Договора.

⁽²⁾ ОВ С 216, 21.7.2012 г., стр. 1.

11 април 2011 г. Комисията предостави удължаване на срока до 18 май 2011 г. за някои от въпросите и до 31 май 2011 г. за останалите въпроси. Германия отговори с писма от 19 май 2011 г. и 23 май 2011 г.

- (4) Тези отговори обаче бяха непълни. Ето защо с писмо от 6 юни 2011 г. Комисията изпрати напомняне в съответствие с член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета ⁽³⁾. Германия отговори с писма от 14 юни 2011 г. и 16 юни 2011 г.
- (5) С писмо от 13 юли 2011 г. Комисията уведоми Германия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, по отношение на кредитната линия, предоставена на FFHG от паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц, заемът, предоставен на FFHG от Investitions- und Strukturbank на провинция Райнланд-Пфалц („ISB“), и гаранцията, предоставена от провинция Райнланд-Пфалц на FFHG за заема от ISB („решението за откриване“). Официалната процедура по разследване относно тези аспекти беше регистрирана под номер SA.32833 (11/C).
- (6) С писмо от 22 юли 2011 г. Германия поиска удължаване на срока, за да отговори на решението за откриване, което бе прието от Комисията на 26 юли 2011 г. Комисията получи мнението от Германия относно решението за откриване на 31 август 2011 г.
- (7) С писмо от 22 декември 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия. С писмо от 18 януари 2012 г. Германия поиска удължаване на срока, за да отговори, което бе уважено от Комисията още същия ден. Германия отговори на искането за допълнителна информация от 22 декември 2011 г. с писмо от 22 февруари 2012 г.
- (8) Решението за откриване беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽⁴⁾ на 21 юли 2012 г. Комисията покани заинтересованите страни да представят своите мнения относно въпросната мярка в срок от един месец от датата на публикуване.
- (9) С писмо от 4 септември 2012 г. Комисията получи едно становище от трета страна — провинция Райнланд-Пфалц. С писмо от 7 септември 2012 г. Комисията изпрати становището на Германия. На Германия бе дадена възможност да представи мнения по становището на третата страна в срок от един месец. Германия не представи никакви мнения.
- (10) С писмо от 10 април 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия. Германия отговори с писмо от 17 юни 2013 г.
- (11) С писмо от 25 февруари 2014 г. Комисията уведоми Германия за приемането на 20 февруари 2014 г. на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ⁽⁵⁾ и за факта, че тези насоки ще бъдат приложими към разглеждания случай от момента на публикуването им в *Официален вестник на Европейския съюз*, като предостави на Германия възможност да представи мненията си относно насоките и прилагането им в срок от 20 работни дни от публикуването им в *Официален вестник*.
- (12) Насоките за въздухоплаването от 2014 г. бяха публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз* на 4 април 2014 г. Те замениха Насоките за въздухоплаването от 1994 г. ⁽⁶⁾, както и Насоките за въздухоплаването от 2005 г. ⁽⁷⁾.
- (13) На 15 април 2014 г. в *Официален вестник на Европейския съюз* бе публикувано известие, с което държавите членки и заинтересованите страни бяха приканени да представят мнения във връзка с прилагането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. в този случай в срок от един месец от датата на публикуване ⁽⁸⁾. Lufthansa и Transport & Environment представиха коментари. С писмо от 21 август 2014 г. Комисията препрати тези коментари на Германия. С писмо от 29 август 2014 г. Германия уведоми Комисията, че няма да представи никакви коментари.

⁽³⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Вж. бележка под линия 2.

⁽⁵⁾ Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите (ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3).

⁽⁶⁾ Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП спрямо държавните помощи в авиационния сектор (ОВ C 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

⁽⁷⁾ Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища (ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр. 1).

⁽⁸⁾ ОВ C 113, 15.4.2014 г., стр. 30.

- (14) С писма от 23 март 2014 г. и 4 април 2014 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия. Германия отговори с писма от 17 април 2014 г., 24 април 2014 г. и 9 май 2014 г.
- (15) На 17 юни 2014 г. Германия уведоми Комисията, че по изключение приема това решение да бъде прието единствено на английски език.

2. КОНТЕКСТ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО

2.1. Преобразуване на летището и на неговата структура на собственост

- (16) Летище Франкфурт Хан е разположено в провинция Райнланд-Пфалц, приблизително на 120 km западно от град Франкфурт на Майн. До 1992 г. летище Франкфурт Хан е военновъздушна база на САЩ. Впоследствие е превърнато в гражданско летище. То има лиценз за 24-часово опериране.
- (17) На 1 април 1995 г. *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (Holding Hahn), което представлява публично-частно партньорство между *Wayss & Freytag* и провинция Райнланд-Пфалц, придоби собствеността върху инфраструктурата на летище Франкфурт Хан от Германия. В периода 1995—1998 г. същото публично-частно партньорство развива летището с цел да го превърне в промишлена и търговска зона. Според Германия, след като партньорството между *Wayss & Freytag* и провинция Райнланд-Пфалц се е оказало неуспешно, на 1 януари 1998 г. в проекта се включва и *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (Fraport) (*), което в крайна сметка поема експлоатацията на летището.
- (18) Fraport закупи 64,90 % от акциите на оператора *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (FFHG) за сумата от [...] (⁹). Плащането на част от покупната цена в размер на [...] EUR) бе дължимо на 31 декември 2007 г. и бе подчинено на определени условия (¹⁰). През август 1999 г. Fraport придоби 73,37 % от акциите на Holding Hahn и 74,90 % от акциите на основния му партньор *Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* за сумата от [...] EUR. По този начин Fraport стана на практика новия партньор на провинция Райнланд-Пфалц.
- (19) По отношение на летище Франкфурт Хан Fraport постави акцент върху системното развитие на пътническия и товарния превоз на летището. В тази връзка Fraport бе едно от първите предприятия, започнали да прилагат бизнес модел, чиято основна цел бе привличането на нискотарифни авиокомпани. Въз основа на това Fraport се ангажира да сключи с Holding Hahn ново споразумение за прехвърляне на печалбите и загубите след превръщане на последното в германско дружество с ограничена отговорност (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH*). Превръщането и сключването на споразумението бяха осъществени на 24 ноември 2000 г.
- (20) Впоследствие Holding Hahn и FFHG се сляха, за да създадат *Flughafen Hahn GmbH*. Провинция Райнланд-Пфалц притежава 26,93 %, а Fraport притежава 73,07 % от акциите в новото дружество. През 2001 г. двата акционера, Fraport и провинция Райнланд-Пфалц, вляха нов капитал във FFHG.
- (21) До 11 юни 2001 г. 100 % от акциите на Fraport бяха притежание на публични акционери (¹¹). На 11 юни Fraport започна да се котира на фондовата борса и 29,71 % от акциите му бяха продадени на частни акционери, като останалите 70,29 % от акциите продължиха да бъдат притежание на публични акционери.
- (22) През ноември 2002 г. провинция Райнланд-Пфалц, провинция Хесе, Fraport и FFHG сключиха споразумение за по-нататъшното развитие на летище Франкфурт Хан. Споразумението предвиждаше второ увеличение на регистрирания капитал. Във връзка с това провинция Хесе се присъедини към FFHG като трети акционер. Към въпросния момент 65 % от акциите бяха собственост на Fraport, а провинция Хесе и провинция Райнланд-Пфалц притежаваха по 17,5 % всяка. Тази структура на собствеността остана непроменена до 2009 г., когато Fraport продаде всички свои акции на провинция Райнланд-Пфалц, която от този момент нататък притежаваше мажоритарно участие от 82,5 %. Останалите 17,5 % продължават да са собственост на провинция Хесе.

(*) Поверителна информация

(⁹) По-долу в настоящото решение терминът „Fraport“ се използва за обозначаване както на „FAG“ преди промяната на търговското наименование, така и на „Fraport AG“ след промяната.

(¹⁰) Съгласно раздел 7, параграф 3 от споразумението за закупуване тази сума може да бъде намалена, например в случай че разходите на FFHG за защита от шума надхвърлят определен таван.

(¹¹) Провинция Хесе притежава 45,24 % от акциите на Fraport, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (100 % собственост на община Франкфурт на Майн) притежава 28,89 %, а Федерална република Германия притежава 25,87 %.

2.2. Развитие на превоза на пътници и товари и намиращи се в близост летища

- (23) Пътникопотокът на летище Франкфурт Хан се е увеличил от 29 289 през 1998 г. до 4 милиона през 2007 г., след което е намалял до 2,7 милиона. през 2013 г. (вж. таблица 1). Понастоящем летището се обслужва от Ryanair ⁽¹²⁾, Wizz Air ⁽¹³⁾ и други авиокомпани. Делът на пътниците на Ryanair е приблизително [80—100 %].

Таблица 1

Развитие на пътникопотока на летище Франкфурт Хан в периода 1998—2013 г.

Година	Брой на пътниците	Брой на пътниците на Ryanair
1998 г.	29 289	0
1999 г.	140 706	89 129
2000 г.	380 284	318 664
2001 г.	447 142	397 593
2002 г.	1 457 527	1 231 790
2003 г.	2 431 783	2 341 784
2004 г.	2 760 379	2 668 713
2005 г.	3 079 528	2 856 109
2006 г.	3 705 088	3 319 772
2007 г.	4 015 155	3 808 062
2008 г.	3 940 585	3 821 850
2009 г.	3 793 958	3 682 050
2010 г.	3 493 629	[2 794 903—3 493 629]
2011 г.	2 894 363	[2 315 490—2 894 363]
2012 г.	2 791 185	[2 232 948—2 791 185]
2013 г.	2 667 529	[2 134 023—2 667 529]

⁽¹²⁾ Ryanair е ирландска авиокомпания, която е член на Европейското сдружение на нискотарифните авиокомпани. Дейността на авиокомпанията е свързана с вторични регионални летища. Понастоящем авиокомпанията обслужва приблизително 160 европейски дестинации. Ryanair има хомогенен флот, състоящ се от самолети Boeing 737-800 със 189 места.

⁽¹³⁾ Wizz Air е унгарска авиокомпания, която е член на Европейското сдружение на нискотарифните авиокомпани. Wizz Air group се състои от три осъществяващи дейност дружества, а именно Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria и Wizz Air Ukraine. Бизнес моделът на авиокомпанията е свързан с вторични регионални летища. Понастоящем авиокомпанията обслужва приблизително 150 европейски дестинации. Wizz Air има хомогенен флот, който се състои от самолети Airbus A 320 със 180 места.

- (24) Летище Франкфурт Хан е отбелязало също така значителен растеж на товарния въздушен превоз. Въздушният превоз на товари на летището се е увеличил от 16 020 тона през 1998 г. до 286 416 тона през 2011 г. и е намалял отново до 152 503 тона през 2013 г. (вж. таблица 2). Общото количество на обслужените на летището товари през 2013 г., включително спедицията, възлиза на 446 608 тона.

Таблица 2

Развитие на превоза на товари на летище Франкфурт Хан в периода 1998—2010 г.

Година	Общо въздушен превоз на товари в тонове	Общо превоз на товари, включително спедиция, в тонове
1998 г.	16 020	134 920
1999 г.	43 676	168 437
2000 г.	75 547	191 001
2001 г.	25 053	133 743
2002 г.	23 736	138 131
2003 г.	37 065	158 873
2004 г.	66 097	191 117
2005 г.	107 305	228 921
2006 г.	123 165	266 174
2007 г.	125 049	289 404
2008 г.	179 375	338 490
2009 г.	174 664	322 170
2010 г.	228 547	466 429
2011 г.	286 416	565 344
2012 г.	207 520	503 995
2013 г.	152 503	446 608

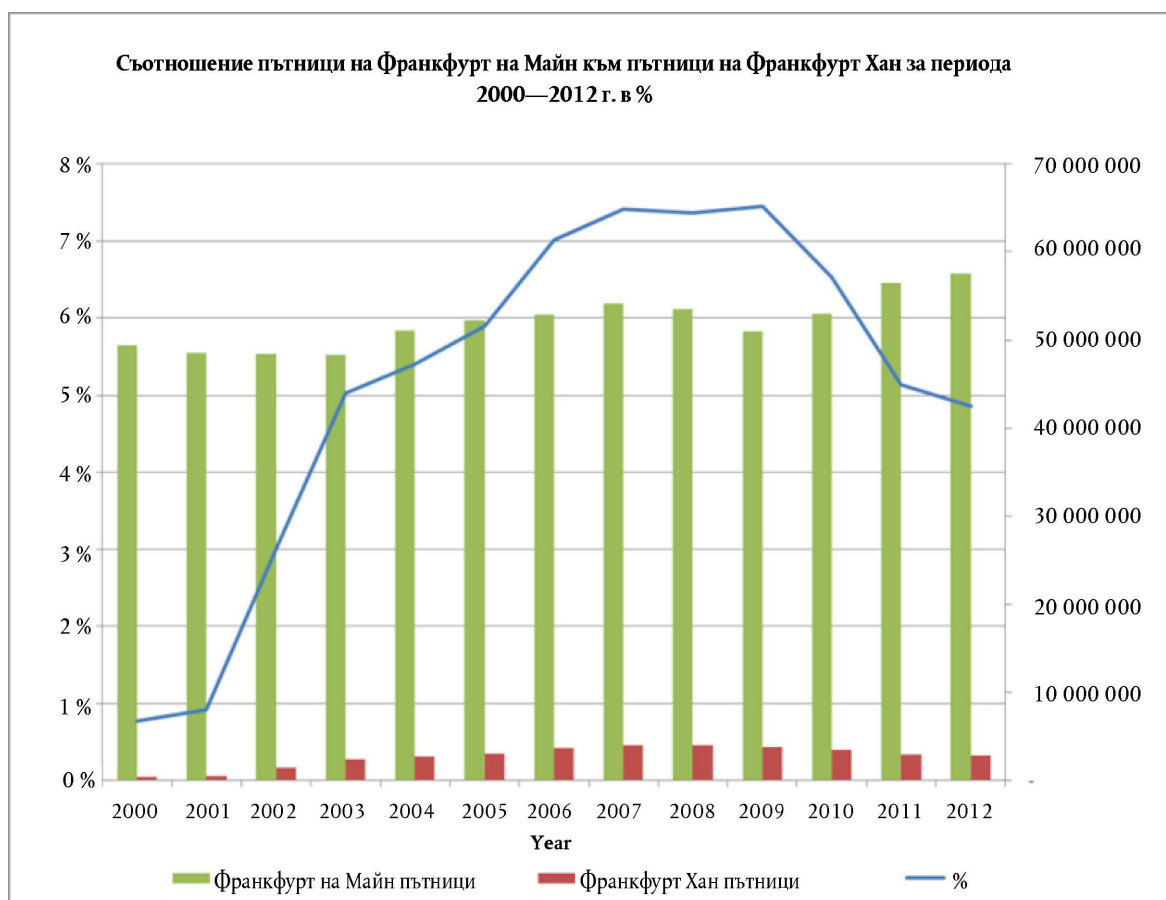
- (25) В близост до летище Франкфурт Хан са разположени следните летища:

i) Летище Франкфурт на Майн (на приблизително 115 километра от летище Франкфурт Хан, приблизително 1 час и 15 минути път с автомобил) е международен летищен център, обслужващ множество различни дестинации, включващи полети на къси разстояния и полети на дълги разстояния. То се обслужва предимно от мрежови превозвачи, които предлагат свързващи полети, въпреки че предлага и връзки от „точка до точка“ и чартърни полети. Освен пътничекото (приблизително 58 милиона през 2013 г.), летище Франкфурт на Майн обслужва също и въздушен превоз на товари (приблизително 2 милиона тона през 2013 г.). На фигура 1 е показано развитието на трафика на летища Франкфурт на Майн и Франкфурт Хан в периода 2000—2012 г.

- ii) Летище Люксембург (на приблизително 111 километра от летище Франкфурт Хан, приблизително 1 час и 30 минути път с автомобил) е международно летище, което предлага голямо разнообразие от дестинации. Освен пътничкопотока (приблизително 2,2 милиона) през 2013 г. то е обслужило и 673 500 тона въздушен превоз на товари.
- iii) Летище Цвайбрюкен (на приблизително 128 километра от летище Франкфурт Хан, приблизително 1 час и 35 минути път с автомобил).
- iv) Летище Саарбрюкен (на приблизително 128 километра от летище Франкфурт Хан, приблизително 1 час и 35 минути път с автомобил).
- v) Летище Кьолн-Бон (на приблизително 175 километра от летище Франкфурт Хан, приблизително 1 час и 44 минути път с автомобил).

Фигура 1

Развитие на пътничкопотока на летища Франкфурт на Майн и Франкфурт Хан в периода 2000—2012 г.



2.3. Финансови резултати на летищата и преглед на направените инвестиции

(26) В таблица 3 се представя преглед на направените от FFHG инвестиции в периода 2001—2012 г. на обща стойност приблизително 216 милиона евро.

Таблица 3

Преглед на инвестициите, направени в периода 2001—2012 г.

В 1 000 EUR	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Общо за периода 2001—2012 г.
Инвестиции в инфраструктура и оборудване													
Anlagenzugänge inkl. Umbuchungen													
Провинция	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[...]			
Терминал		2 519	3 310					251					
Товарен хангар			3 850		3 222								
Офис сграда								2 428		[...]			
Други инфраструктурни инвестиции			10 194	1 152			13 275			[...]	[...]	[...]	
Стойнка	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[...]	[...]		
Друга инфраструктура	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[...]	[...]	[...]	
Нематериални активи (напр. ИТ)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[...]	[...]	[...]	7 108
Оборудване	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[...]	[...]	[...]	75 550
Общо	13 899	19 650	31 761	8 871	17 592	25 123	41 390	12 673	763	17 289	19 346	7 930	216 287

(27) В таблица 4 се представя преглед на годишните финансови резултати на FFHG в периода 2001—2012 г.

Таблица 4

Годишни финансови резултати на FFHG в периода 2001—2012 г.

В 1 000 EUR	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Отчет за приходите и разходите												
Приходи	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Други приходи (включително компенсация за обхвата на държавната политика и продажбата на земя)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Общо приходи	17 848,92	20 422,75	26 261,09	32 603,53	40 478,01	49 577,14	46 732,92	50 241,76	53 577,06	57 836,14	52 972,37	62 374,37
Разходи за материали	– 7 092,39	– 10 211,13	– 12 560,46	– 14 601,17	– 17 895,97	– 24 062,81	– 22 491,85	– 25 133,61	– 24 979,59	– 27 650,17	– 20 017,99	– 21 871,65
Разходи за персонал	– 9 185,12	– 9 672,37	– 10 734,62	– 11 217,21	– 12 101,84	– 13 337,28	– 14 433,17	– 15 758,34	– 15 883,08	– 17 893,60	– 18 228,23	– 18 349,10
Други разходи (включително маркетинг)	– 5 692,81	– 11 434,31	– 10 521,27	– 11 454,36	– 14 058,15	– 12 885,28	– 9 897,46	– 9 630,21	– 7 796,81	– 8 029,40	– 6 760,92	– 6 643,00
EBITDA	– 4 121,41	– 10 895,06	– 7 555,27	– 4 669,21	– 3 577,94	– 708,22	– 89,56	– 280,39	– 4 917,58	– 4 262,96	– 7 965,23	– 15 510,62
EBITDA (без други приходи)	– 11 892,72	– 16 409,69	– 11 242,13	– 7 708,56	– 7 196,87	– 6 805,51	– 5 526,13	– 5 138,56	– 6 622,78	– 10 291,59	– 1 348,76	– 5 880,30
Амортизация	– 5 325,63	– 5 674,68	– 6 045,39	– 7 699,33	– 7 973,46	– 10 527,90	– 10 191,89	– 11 855,19	– 12 482,28	– 11 827,19	– 13 297,31	– 12 733,48
Финансови резултати (получена лихва — платена лихва)	– 2 896,64	– 3 013,42	– 4 006,57	– 4 105,53	– 4 548,42	– 4 588,16	– 5 235,30	– 5 693,02	– 4 915,39	– 2 778,06	– 5 063,04	– 8 177,54
Извънредни приходи и разходи	– 431,54	– 206,00	– 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 272,55	0,00	0,00
Данъци	– 580,13	– 204,74	– 215,18	– 323,82	– 228,44	– 242,33	– 245,00	– 238,66	– 257,45	– 240,85	– 231,03	– 277,52
Покритие на загубите от Fraport чрез прехвърляне на приходи и загуби	13 355,35	19 993,90	17 832,87	16 797,89	16 328,26	16 066,61	15 761,75	18 067,26	5 621,37	0,00	0,00	0,00
Годишен резултат (приходи/загуби)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 7 114,17	– 10 855,69	– 10 626,14	– 5 677,92

3. ОПИСАНИЕ НА ФАКТИТЕ И ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (28) Решението за откриване обхваща условията за финансирането, въведени в периода 2009—2011 г., и в него се поставят следните въпроси:
- i) първо, дали кредитната линия, осигурена от паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц, е била предоставена при пазарни условия и следователно не представлява държавна помощ или, ако представлява държавна помощ, дали такава държавна помощ може да се счита за съвместима с вътрешния пазар;
 - ii) второ, дали заемът, предоставен от ISB на FFHG, и свързаната с него гаранция, осигурена за FFHG от провинция Райнланд-Пфалц, са били предоставени при пазарни условия и следователно не представляват държавна помощ или, ако представляват държавна помощ, дали такава държавна помощ може да се счита за съвместима с вътрешния пазар.

3.1. Кредитна линия, предоставена от паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц

- (29) От 19 февруари 2009 г. насам FFHG е включено в паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц. Целта на паричния фонд е да се оптимизира използването на ликвидността в рамките на различни холдингови дружества, фондации и публични предприятия на провинцията.
- (30) Участието на различните предприятия и фондации в паричния фонд се основава на меморандум за разбирателство между съответното предприятие/фондация и Министерството на финансите на провинция Райнланд-Пфалц. В случай че търсенето на ликвидност надвишава наличните средства в паричния фонд, недостигът на ликвидност се финансира на краткосрочна основа от капиталовия пазар.
- (31) Настоящата кредитна линия за FFHG в паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц е 45 милиона евро. До 25 март 2013 г. FFHG е използвало 100 % (45 милиона евро) от кредитната си линия.

3.2. Рефинансиране на заемите за FFHG от Investitions- und Strukturbank на провинция Райнланд-Пфалц

- (32) След като провинция Райнланд-Пфалц стана мажоритарен акционер в FFHG, през 2009 г. дългосрочните заеми на летището бяха рефинансирани от ISB. Три от заемите, а именно заеми № 1, 3 и 4 (вж. таблица 5), са предоставени при фиксиран лихвен процент за целия период на съответните заеми, докато заеми № 2 и 5 имат променлив лихвен процент. В таблица 5 се съдържа обобщение на условията по заемите, предоставени от ISB.

Таблица 5

Заеми за FFHG, предоставени от ISB

№	Банка	Размер на заема в милиони евро	Срок	Лихвен процент	Лихвен суап
1	ISB	18,4	[приблизително 8 години]	[> 3 %; < 4,5 %]	
2	ISB	20,0	[приблизително 5 години]	[< 12] месечен EURIBOR плюс [< 1 %]	[...]
3	ISB	2,5	[приблизително 2 години]	[> 3 %; < 4,5 %]	

№	Банка	Размер на заема в милиони евро	Срок	Лихвен процент	Лихвен суап
4	ISB	25,9	[приблизително 7 години]	[> 3 %; < 4,5 %]	
5	ISB	6,8	[приблизително 3 години]	[< 12] месечен EURIBOR плюс [< 1 %]	[...]

- (33) FFHG е подписало също така две споразумения за лихвен суап с IKB Corporate Lab. Споразуменията служат за хеджиране срещу колебанията на променливата част от лихвения процент по заеми № 2 и 5 (вж. таблица 5), а именно 6-месечен и съответно 3-месечен EURIBOR. Споразуменията за суаповете бяха подписани през 2004 г. и 2005 г. (във връзка с отпуснатите към онзи момент заеми, заменени от сегашното финансиране).
- (34) Условието за погасяване на различните заеми, отпуснати от ISB, се различават. Заеми № 1, 3, 4 и 5 са амортизируеми заеми, докато заем № 2 е заем с еднократно погасяване на главницата, който се изплаща на датата на падежа. В таблица 6 се съдържа обобщение на условията за погасяване на тези заеми.

Таблица 6

Условия за погасяване на заемите от ISB

№	Банка	Размер на заема в милиони евро	Условия за погасяване/падеж
1	ISB	18,4	Погасяване на полугодишни вноски на 30 юни и на 30 декември всяка година, последен процент на погасяване, дължим на [...]
2	ISB	20,0	Заем с еднократно погасяване на главницата, дължим на [...]
3	ISB	2,5	Погасяване на полугодишни вноски на 30 април и на 30 октомври всяка година, последен процент на погасяване, дължим на [...]
4	ISB	25,9	Погасяване на полугодишни вноски на 30 юни и на 30 декември всяка година, последен процент на погасяване, дължим на [...]
5	ISB	6,8	Погасяване на тримесечни вноски [...], последен процент на погасяване, дължим на [...]

- (35) Всички заеми са 100 % гарантирани от провинция Райнланд-Пфалц. За предоставяне на гаранциите FFHG плаща на гаранта гаранционна премия в размер на [0,5 %—1,5 %] годишно.

3.3. Съвместимост на евентуалната държавна помощ за FFHG

- (36) В решението за откриване Комисията изрази съмнения дали посочената в раздел 3.1 кредитна линия, предоставена от паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц, и посочените в раздел 3.2 заеми и гаранции са съвместими с вътрешния пазар при отсъствие на условията за съвместимост за оперативна помощ съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г., ако те представляват държавна помощ.

4. МНЕНИЯ НА ГЕРМАНИЯ

- (37) Като цяло Германия увери, че нито една от разглежданите в настоящата процедура две мерки не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тъй като за FFHG не е имало икономическо предимство, като се вземат предвид всички съответни обстоятелства. От друга страна Германия твърди, че ако Комисията счита, че тези мерки представляват държавна помощ по смисъла на Договора, то тогава помощта следва да се счита за съвместима с вътрешния пазар.

4.1. Специфичното положение на летище Франкфурт Хан през 2009 г.

- (38) Германия счита, че при оценката на въпросните финансови мерки трябва да бъдат взети предвид специфичното положение на летището и основанието за тези финансови мерки. С оглед на това Германия се позовава на следните три обстоятелства:
- (39) Първо, що се отнася до контекста на мерките, Германия посочи, че FFHG е финансирало по-голяма част от инвестиции си по време на и след превръщането на летището от военно в търговско летище чрез заеми. Следователно според Германия FFHG за разлика от другите летища е имало многобройни дългосрочни финансови задължения.
- (40) Второ, Германия твърди, че рефинансирането на заемите за FFHG е било неизбежно, тъй като Fraport е продало акциите си на провинция Райнланд-Пфалц, считано от 1 януари 2009 г. Преди продажбата съгласно споразумението за прехвърлянето на печалбите и загубите („Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag“, СППЗ) Fraport е било задължено да гарантира финансирането на дългосрочните дългове на FFHG и да покрива всички възможни загуби. Германия разясни също така, че след като провинция Райнланд-Пфалц е придобила акциите след края на СППЗ, е било необходимо да се рефинансират задълженията на FFHG. Според Германия с тези мерки провинция Райнланд-Пфалц е целяла единствено да поддържа финансово положение на FFHG.
- (41) Трето, Германия подчерта факта, че дадено частно предприятие би финансирало FFHG при същите условия като тези за провинция Райнланд-Пфалц и че тези условия са в съответствие с принципа на кредитор в условията на пазарна икономика. Германия заяви, че Комисията трябва да вземе предвид търговската сделка като цяло и всички свързани с конкретния случай обстоятелства, по-специално факта, че провинцията притежава по-голямата част от акциите.

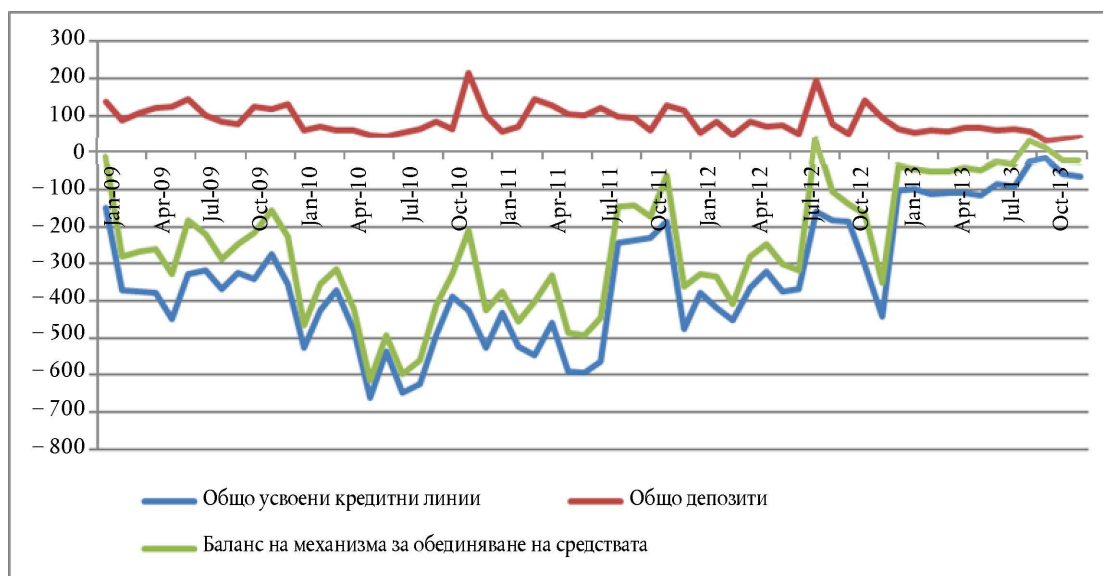
4.2. Характер на помощта, свързана с кредитната линия, предоставена от паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц

4.2.1. Финансиране на паричния фонд

- (42) Германия посочи, че паричния фонд е финансов инструмент, създаден през 2002 г. от провинцията. В паричния фонд могат да участват институциите и фондациите на провинцията, както и всички частноправни предприятия, в които провинцията притежава повече от 50 %. Германия обясни, че ежедневното салдо по сметката на паричния фонд се управлява от „Landeshauptkasse“ на провинцията.
- (43) Германия счита, че паричният фонд не се финансира пряко от бюджета на провинцията, а от излишъка от парични средства на участниците. Тя също така обясни, че излишъкът от парични средства в паричния фонд е инвестиран на капиталовите пазари; по същия начин дефицитът се балансира от средствата, получени от капиталовия пазар. Поради това Германия увери, че всяка финансова помощ, получена от паричния фонд, няма да се предоставя чрез държавни ресурси и също така няма да бъде приписана на държавата.
- (44) Германия предостави също така данни, за да покаже общия баланс (депозити от участващите предприятия и усвоените кредитни линии) на паричния фонд, както е обобщено на фигура 2.

Фигура 2

Общо развитие на финансирането на паричния фонд на провинцията през периода 2009—2013 г. (в милиони евро)

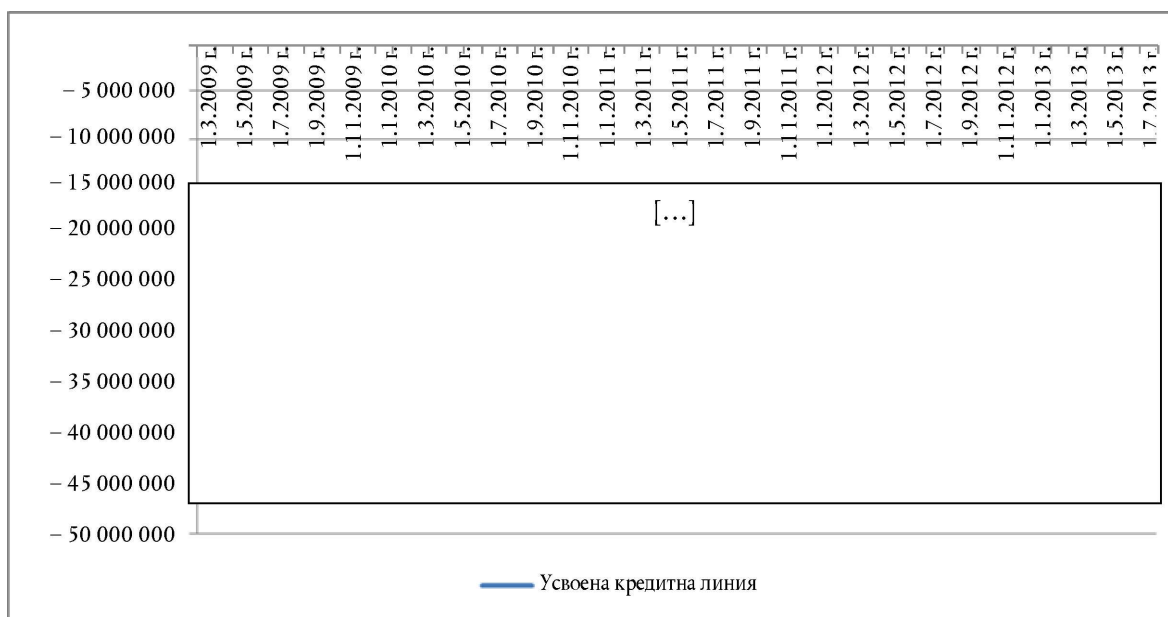


4.2.2. Икономическо предимство

- (45) Германия твърди, че с включването на FFHG в паричния фонд на провинцията дружеството не е получило икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Според Германия Съобщението за референтните лихвени проценти⁽¹⁴⁾ не следва да се прилага стриктно, тъй като не се взема под внимание фактът, че провинция Райнланд-Пфалц притежава по-голямата част от акциите на FFHG.
- (46) Германия обясни, че въпреки че кредитната линия е предоставена за по-дълъг период от време, заемите по принцип са дължими на дневна база. Следователно според Германия кредитната линия съответства на краткосрочен заем. На фигура 3 е показано използването на кредитната линия от FFHG.

Фигура 3

Преглед на усвояването по кредитната линия на паричния фонд от FFHG в периода март 2009—август 2013 г. (в евро)

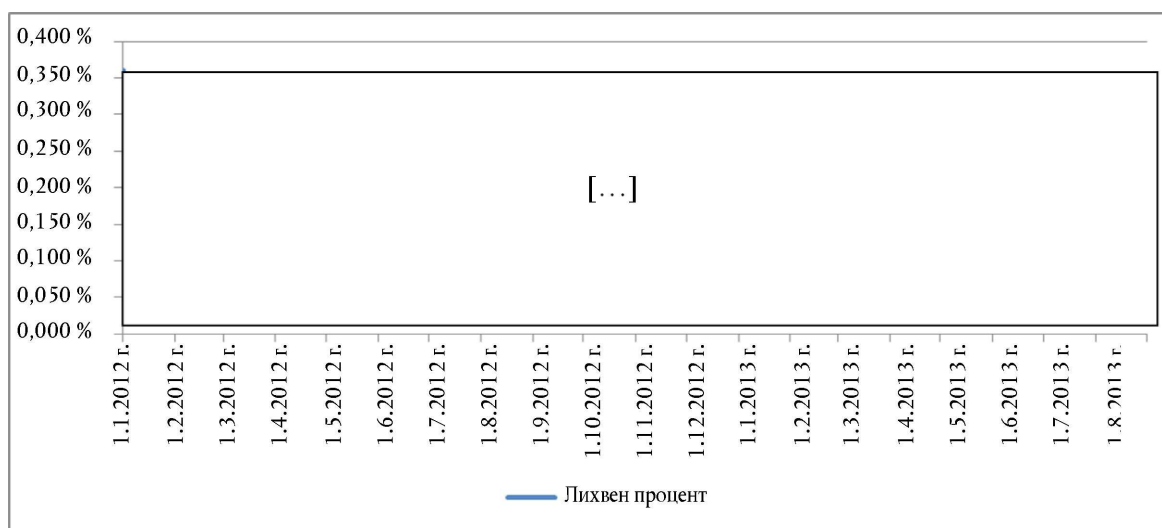


⁽¹⁴⁾ Съобщение на Комисията от 12 декември 2007 г. относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтни лихвени проценти (ОВ С 14, 19.1.2008 г., стр. 6).

- (47) Що се отнася до реда и обезпечеността на задълженията по паричния фонд Германия посочи, че задължението на FFHG по паричния фонд се намира на същото равнище, на което са и всичките му други задължения. Германия посочи, че въпреки че от възползващите се от паричния фонд предприятия не се изискват обезпечения, те са под надзора на провинцията и тя като мажоритарен акционер на FFHG винаги може да поиска да се обезпечат усвоените заеми. Освен това Германия посочи, че механизмите за обединяване на средствата са обичайна и често срещана пазарна практика. Според Германия целта, преследвана от паричния фонд, е балансирането на ликвидността сред притежаваните от провинцията дружества.
- (48) По-специално по отношение на посочването в решението за откриване, че при липсата на рейтинг рисковият марж би следвало да се определи на 1 000 базисни пункта, Германия твърди, че според нея нито едно частно холдингово дружество, което преследва икономическите и структурните интереси на холдингово дружество, не би добавило 1 000 базисни пункта към основния лихвен процент за акционерен заем, предоставен на негово дъщерно дружество. Германия добави, че лихвеният процент за FFHG съответства приблизително на среднопретегления междубанков лихвен процент за еврото. На фигура 4 е показан дължимият от FFHG лихвен процент за използването на кредитната линия през 2012 г. и 2013 г.

Фигура 4

**Развитие на лихвения процент за FFHG за усвояването по паричния фонд в периода
януари 2012—август 2013 г.**



- (49) По отношението на посочването в решението за откриване, че рисковият марж обикновено се определя въз основа на оценката на вероятността от неизпълнение от страна на FFHG, Германия отбеляза, че с включването на FFHG в паричния фонд провинция Райнланд-Пфалц не е предоставила заем на трета страна, а е предложила акционерен заем на собственото си дъщерно дружество. Освен това Германия заяви, че като акционер провинцията е била добре запозната с вероятността от неизпълнение от страна на FFHG и не е изисквала външна оценка, тъй като е притежавала цялата необходима информация.
- (50) Германия предостави също така рейтингите на FFHG, определени въз основа на модела за кредитно оценяване на Moody's ⁽¹⁵⁾ за периода 2009—2014 г., както е обобщено в таблица 7 по-долу. Германия посочи, че тези рейтинги са определени въз основа на финансовите отчети на FFHG към 31 декември на предходната година и на наличните бизнес планове.

⁽¹⁵⁾ KMV Riskcalc 3.1 за Германия; този модел се използва за оценка на кредитния рейтинг на нетъргувани дружества въз основа на техните финансови данни. С KMV RiskCalc 3.1 на Moody's за Германия се изчислява очакваната честота на неизпълнението (или вероятност от неизпълнение) за предприятия, които не се търгуват на фондовата борса, въз основа на данни от финансовите отчети.

Таблица 7

Преглед на кредитните рейтинги на FFHG за периода 2009—2014 г.

Период от време	Предполагаема продължителност ⁽¹⁾	Самостоятелен кредитен рейтинг на FFHG (рейтингова скала на Moody's)	Коригиран кредитен рейтинг ⁽²⁾ (рейтингова скала на Moody's)
1 януари 2009 г.—31 декември 2010 г.	2 години	[Ba1—B3] ⁽³⁾	[Baa3—B2] ⁽⁴⁾
1 януари 2011 г.—31 декември 2011 г.	1 година	[Ba1—B3] ⁽³⁾	[Baa3—B2] ⁽⁴⁾
1 януари 2012 г.—31 декември 2012 г.	1 година	[Ba1—B3]	[Baa3—B2]
1 януари 2013 г.—31 декември 2014 г.	2 години	[Ba1—B3]	[Baa3—B2]

⁽¹⁾ С оглед на обясненията в съображение (46) за кредитните рейтинги се взема предвид краткосрочната продължителност на заемите, предоставени от паричния фонд.

⁽²⁾ Отчитане на структурата на собствеността.

⁽³⁾ Това отговаря на рейтинг от [BB+ до B-] по рейтинговата скала на Standard & Poor's. Тази рейтингова категория означава, че заемополучателят е [...].

⁽⁴⁾ Това отговаря на рейтинг от [BBB- до B] по рейтинговата скала на Standard & Poor's. Тази рейтингова категория означава, че заемополучателят е [...].

Източник: Меморандум на KPMG от 7 юни 2013 г.

- (51) Съответно Германия заяви, че с включването си в паричния фонд на провинцията FFHG не е получило икономическо предимство и следователно достъпът до паричния фонд не представлява държавна помощ.

4.3. Характер на помощ на заемите и гаранцията, предоставени на FFHG

4.3.1. Съответствие с пазара на заемите от ISB

- (52) Германия посочи, че FFHG не е получило каквото и да е предимство от рефинансирането на заемите от ISB. Германия счита, че заемите от ISB са били съпоставими със заемите, предоставени от Nassauische Sparkasse през 2005 г. Според Германия обезпечеността на заемите от ISB също е било сравнима със заемите от Nassauische Sparkasse.
- (53) Германия посочи, че съгласно практиката на Съда ⁽¹⁶⁾ помощта се определя като интервенции, които облекчават разходите, които обичайно са включени в бюджета на дадено предприятие. Германия твърди, че ако тези разходи се запазят на същото равнище, не може да се касае за каквато и да е помощ. Германия подчерта, че лихвата, изплатена по рефинансираните от ISB заеми, е общо с [80 000—130 000 EUR] по-висока в сравнение с предходните условия за финансиране. Освен това Германия заяви, че FFHG е трябвало да плати премия от [300—340] и [340—410] базисни пункта към основната лихва по заемите. Германия посочи, че съгласно Съобщението за референтните лихвени проценти тези проценти отговарят на предприятие със задоволителен рейтинг ([от BB+ до BB-] по рейтинговата скала на Standard and Poor's) и ниско ниво на обезпеченост или слаб рейтинг ([от B+ до B-] по рейтинговата скала на Standard and Poor's) и нормално ниво на обезпеченост.

⁽¹⁶⁾ В това отношение Германия се позовава на решение на Съда от 23 февруари 1961 г. по дело *De gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Висш орган*, C-30/59, Recueil 00003, стр. 3, точка 43.

- (54) Германия подчерта, че при подготовката на новото финансиране през 2009 г. FFHG е възложило на Deutsche Bank да предостави показател за рисковия марж за рефинансиране на съществуващите му заеми. Германия представи оценката на Deutsche Bank ⁽¹⁷⁾, която е изготвена въз основа на трите последни годишни доклада (2006—2008 г.) на FFHG. Освен това Германия обясни, че в оценката не е взет под внимание бизнес планът на FFHG, тъй като към този момент е бил представен за преразглеждане. По отношение на оценката на Deutsche Bank Германия посочи, че въз основа на своя анализ Deutsche Bank поставя FFHG в рейтингова категория [<BBB+] ⁽¹⁸⁾, въпреки че не уточнява точния рейтинг на дружеството.
- (55) Германия поясни, че в анализа на Deutsche Bank са взети под внимание специфичните условия на собствеността на FFHG (като например това, че е собственост на публични органи, както и голямото значение на дружеството за местната икономика). Германия посочи, че според Deutsche Bank всеки кредитор ще вземе под внимание тези обстоятелства при предоставяне на заем на FFHG. Според Германия това означава, че независимо от факта, че самостоятелният рейтинг на FFHG е [<BBB+], неговият коригиран рейтинг (включващ специфичните условия на собствеността) ще бъде по-висок ⁽¹⁹⁾.
- (56) В тази връзка Германия поясни също, че Deutsche Bank е предоставила показател за приложимия рисков марж за две алтернативни структури за финансиране — една основана на коригирания рейтинг на FFHG (без обезпечение, т.е. въз основа на ситуация без изрична държавна гаранция, предоставена от основния акционер на FFHG — провинция Райнланд-Пфалц), и една със 100 %-ова гаранция, предоставена от провинция Райнланд-Пфалц. Германия посочи, че анализът на Deutsche Bank показва, че в първия случай (без обезпечение, въз основа на коригирания кредитен рейтинг) приложимият рисков марж за 5-годишния заем ще бъде между [1,3 % и 2,05 %] годишно. Според Германия във втория случай (с гаранция, покриваща 100 % от заема) приложимият рисков марж ще бъде между [0,25 % и 0,7 %] годишно ⁽²⁰⁾.
- (57) В подкрепа на извършените от Deutsche Bank анализи Германия предостави също така рейтинга за 2010 г., изготвен от Volksbank, която определя за FFHG рейтинг от [...] съгласно вътрешната си рейтингова скала ⁽²¹⁾. Освен това Германия обясни, че през 2011 г. Kreissparkasse Birkenfeld е определила за FFHG рейтинг от [...] според нейната рейтингова скала ⁽²²⁾.
- (58) Германия предостави също така рейтингите на FFHG, определени въз основа на модела за кредитно оценяване на Moody's към момента на предоставяне на заемите от ISB (вж. таблица 8).

Таблица 8

Преглед на кредитните рейтинги на FFHG към момента на предоставяне на заемите от ISB

Банка	Срок	Продължителност в години	Самостоятелен кредитен рейтинг на FFHG (кредитна скала на Moody's)	Коригиран кредитен рейтинг ⁽¹⁾ (кредитна скала на Moody's)
ISB	[приблизително 8 години]	[приблизително 8 години]	[B2—Baa3]	[B1—Baa2]
ISB	[приблизително 5 години]	[приблизително 5 години]	[B2—Baa3]	[B1—Baa2]
ISB	[приблизително 2 години]	[приблизително 2 години]	[B2—Baa3]	[B1—Baa2]

⁽¹⁷⁾ Deutsche Bank, „Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung“, 3 септември 2009 г.

⁽¹⁸⁾ Точка 3.2.1 от Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung: „..., gehen wir von einer Einstufung der Gesellschaft im [...]“. Рейтингова категория [<BBB+] включва всички рейтинги, които са под [BBB+] от рейтинговата скала на Standard and Poor.

⁽¹⁹⁾ Deutsche Bank обаче не е предоставила коригирания рейтинг за FFHG.

⁽²⁰⁾ Този лихвен процент се изчислява, както следва: [от 5 до 25] базисни пункта — рисков марж, изплатен по 5-годишни облигации в евро на German Länder, [от 5 до 25] базисни пункта — в допълнение към горепосочения марж вследствие на косвен риск поради държавно предприятие, [от 5 до 25] базисни пункта — поради ограничената търгуемост на дълга.

⁽²¹⁾ Рейтинг Ergebnis FFHG от Volksbank Hunsrück-Nahe eG. Този рейтинг отговаря на [от B до BB] по рейтинговата скала на Standard and Poor's (вж. Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010 г., стр. 18).

⁽²²⁾ Ratingunterlagen Kreissparkasse Birkenfeld. Този рейтинг отговаря на [от B- до BB-] по рейтингова скала на Standard and Poor's (вж. Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010 г., стр. 18).

Банка	Срок	Продължителност в години	Самостоятелен кредитен рейтинг на FFHG (кредитна скала на Moody's)	Коригиран кредитен рейтинг ⁽¹⁾ (кредитна скала на Moody's)
ISB	[приблизително 7 години]	[приблизително 7 години]	[B2—Baa3]	[B1—Baa2]
ISB	[приблизително 3 години]	[приблизително 3 години]	[B2—Baa3]	[B1—Baa2]

⁽¹⁾ Отчитане на структурата на собствеността.

Източник: Меморандум на KPMG от 7 юни 2013 г.

- (59) Германия твърди, че FFHG трябва да се разглежда като предприятие с добър рейтинг, тъй като то е с високо ниво на обезпеченост (всички активи на FFHG могат да се използват като обезпечение) и добро съотношение на капитала от около 30 %, независимо от факта, че FFHG е било губещо, и тъй като провинция Райнланд-Пфалц в ролята си на акционер на FFHG предоставя гаранция за заема.
- (60) Освен това Германия подчерта, че FFHG и ISB са договорили условията на заемите и че тези преговори не са повлияни от провинция Райнланд-Пфалц.
- (61) Съответно Германия е на мнение, че заемите за FFHG от ISB са предоставени при пазарни условия и следователно те не представляват държавна помощ.

4.3.2. Съответствие с пазара на гаранцията, предоставена от провинция Райнланд-Пфалц

- (62) Германия посочи, че често пъти холдинговите дружества гарантират финансовите задължения на своите дъщерни дружества. Освен това Германия твърди, че гаранцията от провинция Райнланд-Пфалц отговаря на изискванията от Известието относно гаранциите ⁽²³⁾. Като признава, че гаранцията обезпечава 100 %, а не 80 % от размера на заема (съгласно изискването от Известието относно гаранциите), Германия посочва, че това се дължи на факта, че провинция Райнланд-Пфалц е поела гаранциите на Fraport, които също възлизат на 100 %. С оглед на това Германия посочи, че тъй като обезпечеността от 100 % е съществувала и преди това, с поемането на обезпечеността провинция Райнланд-Пфалц само поддържа статуквото. Следователно според Германия FFHG не е получило никакво икономическо предимство.
- (63) Освен това според Германия FFHG е имало възможност да предложи други обезпечения (като например поземлени имоти, сгради и други дълготрайни активи), които не са били необходими, тъй като провинцията притежава по-голямата част от акциите на FFHG. Поради това Германия увери, че не е било необходимо условията по заема да се променят, при положение че провинцията не е предоставила гаранция.
- (64) В допълнение Германия посочи, че FFHG заплаща пазарна цена за гаранцията. В подкрепа на това Германия се позова на посоченото в съображение 56 проучване на Deutsche Bank. В този контекст Германия поясни, че Deutsche Bank е определила гаранционната такса да бъде между [0,5 % и 1,5 %] ⁽²⁴⁾. Германия посочи, че тъй като към момента на предоставянето на гаранцията FFHG се е развивало добре, размерът на таксата е бил [от 0,5 % до 1,5 %]. Във връзка с това Германия посочи, че тъй като тази гаранционна такса е в рамките на определения от експертите на Deutsche Bank марж, тя трябва да се счита, че е в съответствие с пазара.

⁽²³⁾ Известие на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции (ОВ С 155, 20.6.2008 г., стр. 10).

⁽²⁴⁾ Deutsche Bank оценява два алтернативни варианта за финансиране на FFHG — един без обезпеченост и един със 100 % държавна гаранция. Тя прогнозира, че в първия случай (без обезпечение) приложимият рисков марж за 5-годишен заем ще бъде между [1,30 % и 2,05 %] годишно. Във втория случай (с гаранция, покриваща 100 % от исконите) приложимият рисков марж ще бъде между [0,25 % и 0,7 %] годишно. Разликата в маржовете между двата случая може да осигури показател за размера на гаранцията. Изчислената от Deutsche Bank разлика е в диапазона от [0,6 % до 1,8 %] годишно ([1,3 % – 0,7 % = 0,6 % и 2,05 % – 0,25 % = 1,8 %]).

- (65) В заключение Германия подчерта, че FFHG не е получило икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора нито чрез паричния фонд, нито чрез заемите от ISB или чрез свързаните с тях гаранции.

4.4. Съвместимост на мерките с вътрешния пазар

4.4.1. Оценка на съвместимостта на инвестиционната помощ

- (66) Германия заяви, че дори финансирането, предоставено на FFHG, да представлява помощ, тази помощ би била съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.
- (67) По-специално по отношение на заемите от ISB и свързаните с тях гаранции Германия увери че със заемите от ISB са рефинансирани съществуващи споразумения за заем, които са сключени с помощта на мерките за финансиране на инфраструктурата на летище Франкфурт Хан. Във връзка с това Германия заяви, че със заем № 1 от ISB е рефинансиран заем, предназначен за финансиране на инвестициите от 2007 г. и 2008 г. в оборудване за летище Франкфурт Хан, докато заем № 2 от ISB е бил предназначен за рефинансиране на заем, с който се финансират инвестиции, осъществени в летището през 2002 г. Според Германия със заем № 3 от ISB също така са рефинансирани инвестиции за превръщането на товарен хангар в терминал за пътници и други мерки за разширяване на инфраструктурата. В допълнение Германия заяви, че със заеми № 4 и 5 от ISB са рефинансирани и заеми, отпуснати за финансирането на инвестиции в периода 2004—2006 г. Следователно Германия твърди, че заемите не представляват оперативна помощ, а инвестиционна помощ, която отговаря на условията за съвместимост, определени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. В следващите съображения е включен анализ на съвместимостта на всяко едно от тези условия.
- а) Принос за ясно определена цел от общ интерес
- (68) По отношение на условието, че мярката трябва да допринася за ясно определена цел от общ интерес, Германия заяви, че целта на финансирането на летищната инфраструктура на летище Франкфурт Хан винаги е била подобряването на икономическата структура на икономически по-слабо развития и слабо населен регион Хунсрюк.
- (69) С оглед на това Германия посочи, че целта на подпомагането на FFHG е на първо място да се преодолее отслабената структурна икономика на региона Хунсрюк. Германия увери, че около летище Франкфурт Хан се намират редица райони, считани за региони, нуждаещи се от подкрепа в рамките на *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“*⁽²⁵⁾, което е задача, споделена между федералните и местните власти. Във връзка с това Германия заяви, че четирите региона, които се намират около летището, а именно окръг Бернкастел-Витлич, Биркенфелд, Кохем-Зел и Рейн-Хунсрюк-Крайс, гъстота на населението е средно само наполовина спрямо тази в останалата част от провинция Райнланд-Пфалц. Германия посочи, че за тези райони, чиято икономика се формира от малките и средни предприятия, заетостта е основната опора срещу по-нататъшно понижаване на регионалната икономика, а летище Франкфурт Хан има важна роля като работодател и клиент.
- (70) Второ, Германия твърди, че летище Франкфурт Хан има важна роля за стратегическото развитие на входящия (приблизително 33 % от пътниците, отговарящи на приблизително 1 милион пътници през 2005 г.) и изходящия туризъм (приблизително 67 % от пътниците) за провинция Райнланд-Пфалц. Германия заяви, че 88 % от пристигащите пътници остават в региона за няколко нощи. Според Германия пристигащите на летище Франкфурт Хан туристи са генерирали приблизително 5,7 милиона нощувки през 2005 г.⁽²⁶⁾ Според Германия броят на

⁽²⁵⁾ Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz“ от 6 октомври 1969 г. (BGBl. I S. 1861 г.), последно изменен с член 8 от Закона от 7 септември 2007 г. (BGBl. I, стр. 2, 246).

⁽²⁶⁾ Flughafen Frankfurt Hahn — Regionalökonomische Effekte, ZfL Studie, март 2007 г.

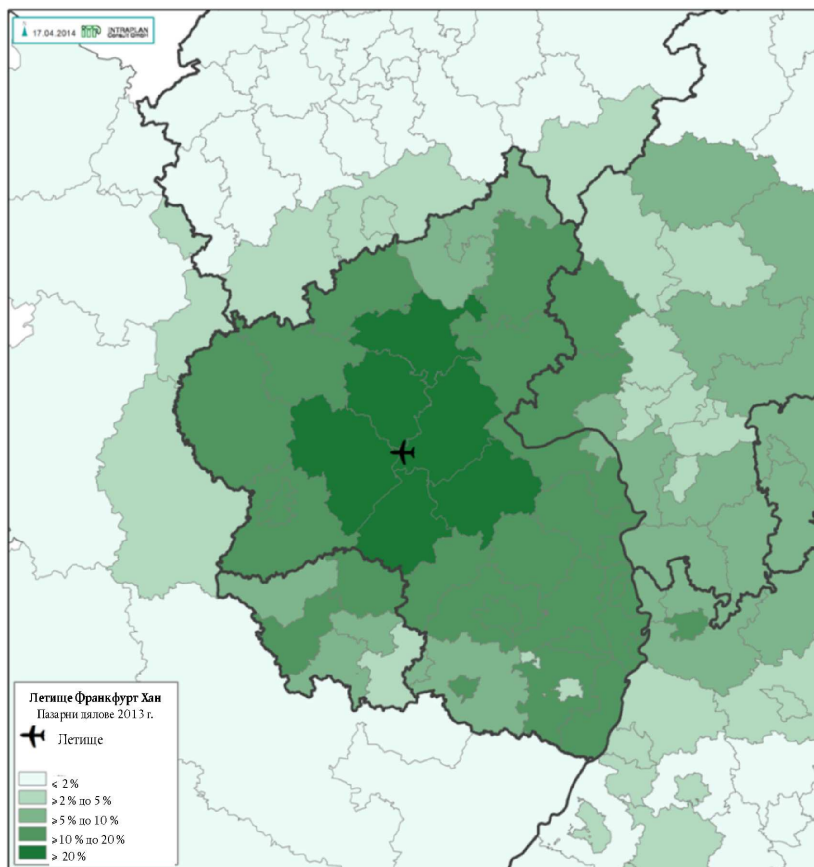
нощувките се е увеличил допълнително, като през 2011 г. провинция Райнланд-Пфалц е посрещнала 8,2 милиона гости, които са генерализи 21,5 милиона нощувки. Германия посочи, че броят на гостите, по-специално тези от държавите от Източна и Южна Европа, се е увеличил и че голям брой от полетите от тези държави се осъществяват до Франкфурт Хан. Това според Германия е довело до около 198 000 работни места, създадени от туризма в Райнланд-Пфалц. Според Германия привлечените приходи и въздействието върху заетостта произтичат по-специално от входящия туризъм, за който летище Франкфурт Хан има централна роля като входна точка за туристите в региона Хунсрюк, но и за Райнланд-Пфалц като цяло. Германия заяви, че в периода 1990—2001 г. за региона Хунсрюк броят на туристите се е увеличил със 70 %, а за Райнланд-Пфалц — с 35 %. Според Германия през същия период броят на туристите, идващи от чужбина в региона Хунсрюк, се е увеличил с 163 %. Тъй като 88 % от пристигащите туристи от Франкфурт Хан остават поне една нощ, а повече от 80 % от тях остават дори два или повече дни, това води до обща печалба от 133,7 милиона евро годишно. Освен това Германия твърди, че изходящият туризъм (67 %) също така генерира приходи за летище Франкфурт Хан чрез постъпления от невъздухоплавателни дейности.

- (71) Трето, Германия посочи, че при отчитане на всички летищни дейности през 2012 г. летище Франкфурт Хан е създадо 3 063 работни места в регион Хунсрюк, от които 74 % са били на пълно работно време. Според Германия 90 % от тези служители живеят в региона. Германия твърди, че летище Франкфурт Хан спомага за предотвратяване на движението на младите квалифицирани служители към други региони, както и на икономическия и социален упадък на регионалните общности и тяхната инфраструктура. Освен това Германия посочи, че съществуването на летище Франкфурт Хан не само води до горепосочените преки въздействия върху пазара на труда, но също така има редица косвени, предизвикани и катализиращи въздействия чрез увеличаване на броя на икономическите и туристическите дейности. В това отношение Германия се позова на положителните вторични въздействия за региона, а именно по-малката безработица и повече данъкоплатци, като така се осигуряват повече парични средства за общините в регионите, с които да се подпомага местната икономика. Общо летището осигурява около 11 000 работни места посредством входящия туризъм за цялата провинция Райнланд-Пфалц.
- (72) Германия твърди, че финансирането на инфраструктурата на летище Франкфурт Хан е спомогнало за постигането на ясно определената цел от общ интерес за намаляване на натовареността на въздушния трафик на основните летища на Съюза. Във връзка с това Германия посочи факта, че ограниченията на капацитета на летище Франкфурт на Майн непрекъснато се превишават. Германия заяви, че по-специално с оглед на лиценза за 24-часово опериране летище Франкфурт Хан следователно служи за осигуряване на допълнителен капацитет с цел облекчаване на натовареността на летище Франкфурт на Майн.
- (73) Освен това Германия твърди, че подпомагането на летище Франкфурт Хан служи също и на целта от общ интерес за увеличаване на мобилността на гражданите на Съюза. Във връзка с това Германия посочи, че летище Франкфурт Хан е единственото германско летище, което предлага директни полети до Каунас (Латвия), Кери (Ирландия), Кос (Гърция), Монпелие (Франция), Надор (Мароко), Пловдив (България), Пула (Хърватия), Родос (Гърция), Сантяго де Компостела (Испания) и Волос (Гърция). Също така според Германия летище Франкфурт Хан допринася за трудовата мобилност на младите хора, които могат да достигнат до регионите Хунсрюк и Райнланд-Пфалц на ниски цени. По подобен начин Германия посочи, че едни от най-добрите университети и институти за висше образование в Кобленц, Майнц, Кайзерслаутерн, Триер, Висбаден, Манхайм, Бон и др., в които по-голямата част от обучението е безплатно, понастоящем са леснодостъпни за студентите от Съюза.
- (74) Освен това Германия твърди, че е от общ интерес регионът Хунсрюк и регионите, заобикалящи Райнланд-Пфалц, да са свързани с другите периферни региони, например Лимерик, което вече е било осъществено чрез градски партньорства. Тъй като е четвъртата по големина икономика в света, Германия посочи, че поставя акцент не само върху свързването с големите европейски летищни центрове, но и върху свързването на регионите помежду им. Според Германия това да бъде по-независим от големите летищни центрове като Хийтроу, Шарл де Гол, Шипол или Франкфурт на Майн е важно за Съюза, тъй като това означава не само по-преки връзки, но и по-голяма надеждност, особено за превоза на товари, тъй като при регионалните летища съществува по-малка вероятност за отмяна на полети поради климатични условия, стачки, тероризъм или отмяна на полети поради рисковете, водещи до отмяна на полети.
- (75) На последно място Германия като цяло подчерта, че близостта на летище Цвайбрюкен не води до дублиране на летищата за същия регион на обслужване поради разстоянието от 127 km между летище Франкфурт Хан и летище Цвайбрюкен. Според Германия това разстояние, превърнато във време за път, е 1 час и 27 минути с автомобил и около 4 часа път с влак. Следователно Германия твърди, че няма причина работник, товарен превозвач или турист, чиято точка на заминаване се намира в региона Хунсрюк, да отиде до летище Цвайбрюкен вместо до летище

Франкфурт Хан, за да достигне до крайното си местоназначение. Освен това Германия твърди, че при разглеждането на въздушния превоз на пътници и товари в периода 2005—2012 г. не може да се заключи, че е налице отношение на заместване между летищата. Според Германия основните пазарни дялове на летище Франкфурт Хан са от регион Хунсрюк-Мозел-Нах (вж. фигура 5).

Фигура 5

Пазарни дялове в пътническия въздушен транспорт на летище Франкфурт Хан през 2013 г. (*)



б) Инфраструктурата е необходима и пропорционална на целта

- (76) Германия счита, че финансираните инвестиции са необходими и пропорционални на целта от общ интерес (вж. съображение 68 и следващите). Според Германия инвестициите са осъществени в съответствие с нуждите и изградената инфраструктура е била необходима за летището, за да се гарантира свързаност, с което да се даде възможност на областта да се развива и да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн. Германия посочи, че инфраструктурата не е непропорционална или твърде развита за нуждите на ползвателите на летището. Следователно Германия счита, че това условие за съвместимост е изпълнено.

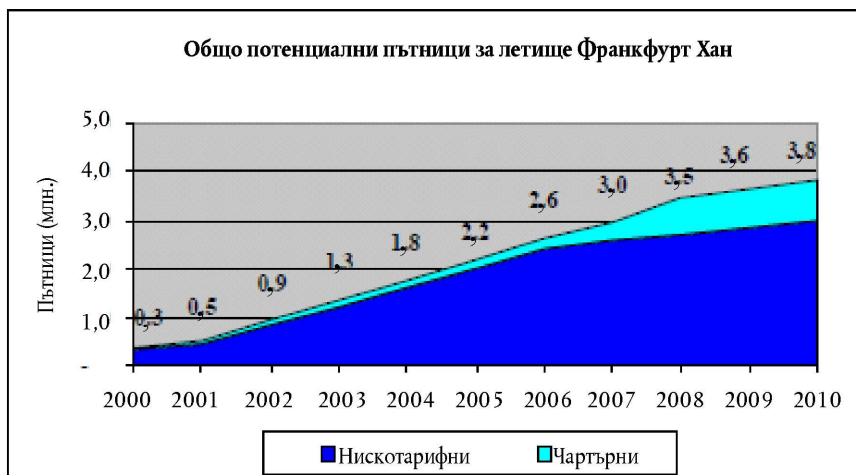
в) За инфраструктурата са налице задоволителни средносрочни перспективи за използване

- (77) Германия заяви, че преди да бъде взето решението за разширяването на летищната инфраструктура Fgarpot е възложило проучвания за прогнозиране на трафика, за да определи потенциала на трафика за летище Франкфурт Хан. Германия предостави тези проучвания, които са проведени от експерти в областта на авиацията от името на Fgarpot. На фигура 6 и фигура 8 е показано обобщение на резултати от едно от тези проучвания по отношение на очакваното развитие на превоза на пътници и товари на летище Франкфурт Хан в периода 2000—2011 г.

(*) Коментари, представени от Германия, септември 2014 г.

Фигура 6

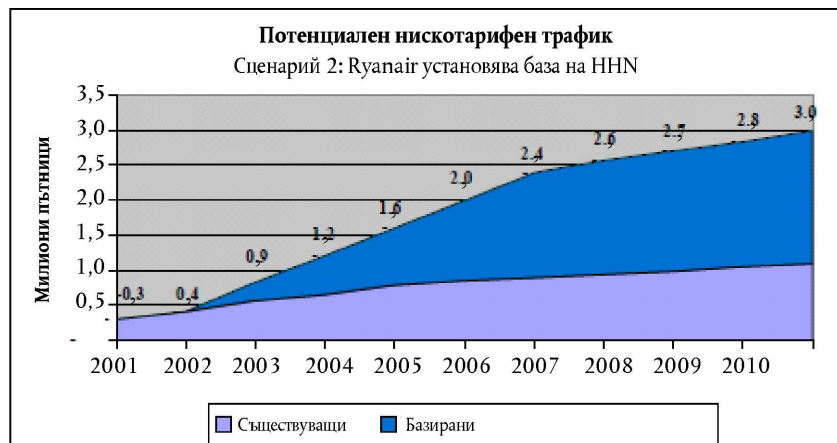
Общо потенциални пътници на летище Франкфурт Хан в периода 2000—2010 г.



Източник: SH&E

Фигура 7

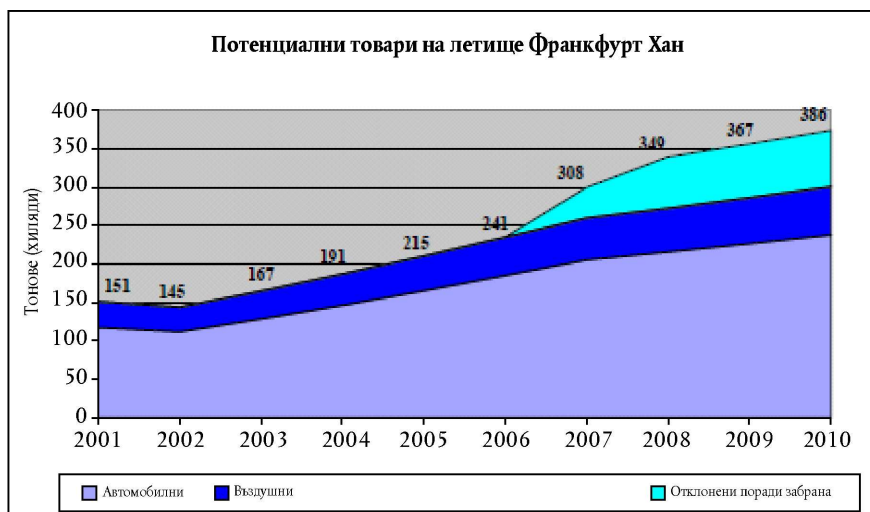
Потенциален нискотарифен превоз на пътници (съгласно допускането, че Ryanair определя база, което означава, че тя ще базира/позиционира самолетите си на летището през нощта) на летище Франкфурт на Майн в периода 2001—2011 г.



Източник: SH&E

Фигура 8

Общ потенциален превоз на товари на летище Франкфурт Хан в периода 2001—2011 г.



Източник: SH&E

г) Равен и недискриминационен достъп до инфраструктурата

- (78) Според предоставената от Германия информация всички потенциални ползватели на инфраструктурата имат достъп до летището при равни и недискриминационни условия. Германия твърди, че летищните такси, заплащани за използването на инфраструктурата, се основават на обосновано от търговска гледна точка разграничение и че списъкът с летищните такси е на разположение за всички потенциални ползватели по прозрачен и недискриминационен начин.

д) Търговията не е засегната по начин, който противоречи на общия интерес

- (79) Първо, Германия заяви, че между летище Франкфурт Хан и други летища, намиращи се в региона на обслужване, като например летище Цвайбрюкен и летище Франкфурт на Майн, не са налице ефекти на заместване. Според Германия не са налице неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията за тези летища в резултат на предоставената на FFHG помощ нито във връзка с превоза на пътници, нито във връзка с превоза на товари. Германия заяви, че напротив, за летене с нискотарифни превозвачи пътниците използват по-скоро летищни центрове (като Кьолн/Бон или Франкфурт на Майн), отколкото регионални летища (като Франкфурт Хан). Германия твърди, че през последните години нискотарифните превозвачи е трябвало все по-често да осигуряват повече полети до големите летищни центрове, тъй като традиционните авиокомпании са понижили цените си и са започнали да навлизат на пазара на нискотарифни полети. С оглед на това Германия посочи, че понастоящем регионалните летища, като например Франкфурт Хан, са под голям натиск да се конкурират с летищните центрове за пътуващите с цел туризъм. Следователно Германия достига до заключението, че финансирането не е довело до каквито и да е неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията, а вместо това се е оказало подходящо за прехода на летището към стабилен бизнес модел в бъдеще.
- (80) Второ, Германия твърди, че фактът, че преди да започне да управлява летище Франкфурт Хан, Fraport вече е било летищен оператор Франкфурт на Майн, показва, че не се очакват никакви заместващи движения от летище Франкфурт на Майн към летище Франкфурт Хан. Вместо това Fraport е инвестирало във възможността да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн и използва допълнителната допълваща функция на летище Франкфурт Хан, тъй като в бъдеще се предвижда пренатоварване на капацитета на летищния център Франкфурт на Майн. Според Германия забраната за нощни полети на летище Франкфурт на Майн е един от основните фактори за тази обосновка, тъй като летище Франкфурт Хан има лиценз за 24-часово опериране.
- (81) В заключение Германия твърди, че въздействията от финансирането в полза на FFHG са били ограничени до положителните регионални въздействия за региона Хунсрюк като цяло, като същевременно не са създадени неоправдани отрицателни ефекти във връзка с други летища, тъй като летище Франкфурт Хан е използвано, за да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн. Освен това Германия посочи, че освен летище Люксембург, което се намира на 1 час и 30 минути време за пътуване (111 км) от летище Франкфурт Хан, няма други чуждестранни летища, с които то да се конкурира в същия регион на обслужване. Според Германия дори във връзка с летище Люксембург предоставената помощ няма отрицателно въздействие върху конкуренцията.

е) Стимулиращ ефект, необходимост и пропорционалност

- (82) Германия посочи, че при липса на инвестиционна помощ равнището на стопанската дейност на летището ще намалее значително. Германия твърди, че помощта е необходима, тъй като тя компенсира само разходите за финансиране, и по-ниският ѝ размер ще доведе до по-ниски нива на инвестициите.

4.4.2. Оценка на съвместимостта на оперативната помощ

- (83) На 17 април 2014 г. Германия представи становището си относно съвместимостта на мерките съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Германия твърди, че дори и паричният фонд, заемите и свързаните с тях гаранции да са представлявали оперативна помощ за FFHG, то тогава тази помощ е била съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора и раздел 5.1.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Германия изложи по-подробно аргументите си по отношение на съответните условия за съвместимост.

а) Принос за ясно определена цел от общ интерес

- (84) По отношение на изискването, че помощта трябва да допринася за постигане на ясно определена цел от общ интерес, Германия заяви, че покриването на оперативните разходи на FFHG винаги е било насочено към целта за подобряване на икономическата структура на икономически по-слабо развития и слабо населен регион Хунсрюк. С оглед на това Германия използва същите доводи, като тези, използвани за оценката на съвместимостта на инвестиционната помощ за финансиране на инфраструктурата на летището (вж. раздел 4.4.1).

б) Необходимост от държавна намеса

- (85) Германия обясни защо Франкфурт Хан понася оперативни загуби, които трябва да бъдат покрити. Германия посочи, че за летище като Франкфурт Хан, което обслужва 1—3 милиона пътници, е доста амбициозна цел то да стане рентабилно и да е в състояние да покрива собствените си оперативни разходи. Според Германия не е възможно тази амбициозна цел да се постигне в началните години (по отношение на периода от началото на търговския пътнически поток на летището до наши дни) на дейност на летище Франкфурт Хан, тъй като летището е било обременено от големите инфраструктурни инвестиции, които е финансирало самостоятелно от капиталовия пазар и за които е трябвало да заплати висока лихва. Освен това Германия посочи, че от началото на световната икономическа и финансова криза се наблюдава застой в превоза на пътници, и по-специално в превоза на товари.
- (86) Германия заяви, че с оглед на тези обстоятелства е налице необходимост от държавна намеса за покриване на оперативните загуби, тъй като в противен случай FFHG ще изпадне в несъстоятелност. Според Германия това също така би довело до отнемане на лиценза за 24-часово опериране, което означава, че FFHG би трябвало да спре да обслужва всички полети, което от своя страна ще доведе до загуба на клиенти, като например авиокомпаниите и товарни превозвачи. Германия посочи, че в този случай би било много трудно да се намери нов оператор за летището.

в) Целесъобразност на мерките за помощ като инструменти на политиката

- (87) Германия твърди, че покриването на оперативните разходи е било подходяща мярка за постигане на поставената цел. В това отношение Германия твърди, че ако летище Франкфурт Хан е трябвало да спре работа и да излезе от съответните пазари, то целите от общ интерес, преследвани с развитието на региона Хунсрюк и осъществяването на инвестиции за преобразуване, не биха били постигнати. С оглед на това Германия подчерта, че за разлика от частния инвеститор при разглеждането на алтернативните варианти на затварянето на летището, публичният инвеститор трябва да вземе под внимание тези цели.

г) Наличие на стимулиращ ефект

- (88) Германия заяви, че за да поддържа летище Франкфурт Хан в експлоатация, е било необходимо да покрие оперативните разходи, тъй като в противен случай FFHG би изпаднало в несъстоятелност. Германия твърди, че покриването на оперативните разходи от своя страна е основата за реализиране на целите от общ интерес, както е посочено в съображение 84 и следващите. Освен това Германия заяви, че без тази оперативна помощ предвидената от оператора финансова консолидация на летището към настоящия момент би била немислима, тъй като летището би натрупало все повече и повече дългове вместо да изплати собствените си дългове. Според Германия стимулиращият ефект на мерките вече е видим от факта, че FFHG продължава да постига напредък по отношение на рентабилността.

д) Пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до минимум)

- (89) Германия твърди, че всеки елемент на помощта, включен в заемите, е бил ограничен до оперативните загуби на и представлява необходимия абсолютен минимум, за да се поддържа летище Франкфурт Хан в експлоатация и да се предотврати изпадането му в несъстоятелност.

е) Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки

- (90) Германия счита, че не са налице неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки. В тази връзка Германия използва същите доводи, като тези за оценката на съвместимостта на инвестиционната помощ за финансиране на летищната инфраструктура (вж. раздел 4.4.1).

5. МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ

5.1. Провинция Райнланд-Пфалц

- (91) Комисията получи мнения относно решението за откриване единствено от провинция Райнланд-Пфалц. Тези мнения бяха в съответствие с мненията, получени от Германия.
- (92) На първо място, провинция Райнланд-Пфалц посочи, че FFHG не е получило каквато и да е държавна помощ, тъй като не е получило икономическо предимство. Провинцията твърди, че предприятиите от нея мерки биха били предприети от всеки частен инвеститор в същата ситуация. Тя категорично подчерта, че процедурата на Комисията ограничава потенциалното развитие на FFHG и неговата дейност. Провинция Райнланд-Пфалц подчерта значението на летище Франкфурт Хан за входящия туризъм и икономиката на провинцията.
- (93) Според провинция Райнланд-Пфалц дори и ако на FFHG е била предоставена държавна помощ, то тази помощ е съвместима с вътрешния пазар. По мнение на провинцията финансирането е предназначено за развитие на летищната инфраструктура, което е от изключителен икономически интерес за провинцията.
- (94) Поради това провинцията е на мнение, че дори Комисията да реши, че е налице държавна помощ, тя трябва да се разглежда като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора и да се счита за съвместима с вътрешния пазар.

5.2. Мнения относно прилагането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. по отношение на разглеждания случай

5.2.1. Lufthansa

- (95) Lufthansa твърди, че в този случай Комисията следва да прилага Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. ⁽²⁷⁾. Според Lufthansa мерките включват постоянна неправомерна и несъвместима помощ за оздравяване, прилагана от провинция Райнланд-Пфалц в полза на FFHG. Lufthansa посочи, че летището от дълго време реализира годишни загуби и че без публична подкрепа е трябвало да напусне пазара.

5.2.2. Transport & Environment

- (96) Тази неправителствена организация представи мнения, в които критикува Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и решенията на Комисията относно сектора на въздухоплаването до момента поради предполагаеми отрицателни въздействия върху околната среда.

6. ОЦЕНКА

- (97) Съгласно член 107, параграф 1 от Договора „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

⁽²⁷⁾ Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение (ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2).

- (98) Критериите, определени в член 107, параграф 1 от Договора, са кумулативни. Следователно, за да се определи дали мерките представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, трябва да бъдат изпълнени всички посочени по-долу условия. А именно, че финансовата помощ трябва:
- а) да бъде предоставена от държавата или чрез държавни ресурси;
 - б) да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки;
 - в) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията; и
 - г) да засяга търговията между държавите членки.

6.1. Характер на помощ на кредитната линия, предоставена от паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц

6.1.1. Понятията „предприятие“ и „стопанска дейност“

- (99) Съгласно установената съдебна практика Комисията трябва първо да определи дали FFHG е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Понятието „предприятие“ обхваща всеки субект, извършващ стопанска дейност, независимо от правния му статут и начина на финансиране ⁽²⁸⁾. Всяка дейност, която се състои от предлагането на стоки или услуги на даден пазар, представлява стопанска дейност ⁽²⁹⁾.
- (100) В своето решение по дело *Leipzig/Halle Airport* Общият съд потвърди, че експлоатацията на летище за търговски цели и изграждането на летищна инфраструктура представляват стопанска дейност ⁽³⁰⁾. След като летищен оператор започне да осъществява стопански дейности чрез предлагане на летищни услуги срещу заплащане, независимо от неговия правен статут или начина на финансиране, той представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, поради което правилата на Договора, уреждащи държавните помощи, могат да се прилагат по отношение на предимства, предоставяни на този летищен оператор от държавата или чрез държавни ресурси ⁽³¹⁾.
- (101) Постепенното развитие на пазарните сили в летищния сектор не позволява да се определи точна дата, от която изграждането и експлоатацията на летище следва да се счита за стопанска дейност. Общият съд призна обаче промените в естеството на летищните дейности и в своето решение по дело *Leipzig/Halle Airport* той постанови, че от 2000 г. насам прилагането на правилата за държавна помощ за финансиране на летищната инфраструктура вече не може да се изключва. Следователно, считано от датата на решението по делото *Aéroports de Paris* (12 декември 2000 г.) ⁽³²⁾, експлоатацията и изграждането на летищната инфраструктура трябва да се счита за стопанска дейност, която подлежи на контрола върху държавните помощи.
- (102) С оглед на това летището, което е предмет на настоящото решение, се управлява от FFHG — летищният оператор, на търговска основа. Управляващият летището орган, FFHG, таксува ползвателите за използването на тази инфраструктура. Следователно FFHG е предприятие за целите на правото на Съюза в областта на конкуренцията.

6.1.2. Държавни ресурси и приписване на държавата

- (103) За да бъде счетена за държавна помощ, въпросната мярка трябва да се финансира с държавни ресурси и решението за предоставяне на мярката трябва да може да бъде приписано на държавата.

⁽²⁸⁾ Решение от 18 юни 1998 г. по дело *Комисия/Италианска република*, C-35/96, Recueil, стр. I-3851; Решение от 23 април 1991 г. по дело *Höfner u. Elser*, Recueil, C-41/90, стр. I-1979; Решение от 16 ноември 1995 г. по дело *Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, C-244/94, Recueil, стр. I-4013; Решение от 11 декември 1997 г. по дело *Job Centre*, C-55/96, Recueil, стр. I-7119.

⁽²⁹⁾ Решение от 16 юни 1987 г. по дело *Комисия/Италианска република*, C-118/85, Recueil, стр. 2599; Решение от 18 юни 1998 г. по дело *Комисия/Италианска република*, C-35/96, Recueil, стр. I-3851.

⁽³⁰⁾ Решение по дело *Leipzig/Halle*, по специално точки 93—94; потвърдено с решение от 19 декември 2012 г. по дело *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle/Комисия*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821; вж. също решението от 12 декември 2000 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, T-128/98, Recueil, стр. II-3929, потвърдено с решение от 21 февруари 2002 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, C-82/01 P, Recueil, стр. I-9297 и решение от 17 декември 2008 г. по дело *Ryanair/Комисия (решението на Съда по дело Charleroi)*, T-196/04, Сборник, стр. II-3643.

⁽³¹⁾ Решение от 17 февруари 1993 г. по съединени дела *Poucet/AGV u Pistre/Cancave*, C-159/91 и C-160/91, Recueil, стр. I-637.

⁽³²⁾ Решение по дело *Leipzig-Halle*, точки 42—43.

- (104) Понятието за държавна помощ се прилага спрямо всяко предимство, предоставено чрез държавни ресурси от самата държава или чрез посреднически орган, действащ по силата на представените му правомощия ⁽³³⁾. За целите на прилагането на член 107 от Договора ресурсите от местни органи са държавните ресурси ⁽³⁴⁾.
- (105) Първо, Германия твърди, че паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц не е пряко финансирано от публичния бюджет на провинцията. Тя твърди, че всички средства в паричния фонд са с произход или от участващите предприятия, или са получени под формата на заеми от капиталовия пазар. В последващо свои коментари Германия твърди, че усвоените от FFHG средства от паричния фонд не се покриват от гаранцията на провинцията, тъй като средствата са предоставени пряко от ресурсите на провинцията ⁽³⁵⁾.
- (106) Комисията счита, че във всеки един съществен момент в разглеждания случай, държавата е упражнила пряк или косвен контрол върху ресурсите в паричния фонд, в резултат на което те представляват държавни ресурси. Първо, самата Германия твърди, че кредитната линия, предоставена от паричния фонд, е била финансирана пряко от ресурсите на провинция Райнланд-Пфалц. Следователно разглежданата мярка е била финансирана с държавни ресурси.
- (107) Второ, в паричния фонд могат да участват единствено предприятия, в които мажоритарен собственик е провинция Райнланд-Пфалц (поне 50 % собственост). Поради мажоритарната публична собственост участващите предприятия очевидно са публични предприятия по смисъла на член 2, буква б) от Директива 2006/111/ЕО на Комисията ⁽³⁶⁾. Тъй като всички участващи предприятия следователно са публични предприятия, техните ресурси представляват държавни ресурси. Този факт показва сам по себе си, че средствата от паричния фонд, доколкото те са съставени от депозити от участващите предприятия, представляват държавни ресурси.
- (108) Трето, в случай че депозитите на участващите в паричния фонд предприятия са недостатъчни да задоволят нуждата от ликвидност на даден участник, провинция Райнланд-Пфалц получава краткосрочно финансиране от финансовите пазари от свое име и предава тези средства на предприятията, участващи в паричния фонд. Тъй като провинцията сключва необходимите заеми от свое име, трябва да се счита, че получените по този начин средства също представляват държавни ресурси. Както се вижда на фигура 2, в периода 2009—2013 г. (с изключение на август 2012 г. и септември 2013 г.) депозитите на участващите в паричния фонд предприятия са били недостатъчни, за да задоволят нуждите от ликвидност на всички участници и провинцията е трябвало да сключи необходимите заеми от свое име.
- (109) Поради това Комисията счита, че средствата, предоставени от паричния фонд, са финансирани от държавни ресурси, като и депозитите от участващите предприятия, и заемите, сключени от провинцията за преодоляване на недостига на ликвидност в паричния фонд, представляват държавни ресурси.
- (110) Освен това е ясно, че провинцията е упражнявала широкообхвaten контрол върху функционирането на паричния фонд, вследствие на което предоставеното на участващите предприятия финансиране се приписва на държавата. Споразумението за участие в обединяването на ресурсите е сключено между провинцията и участващите предприятия. Следователно решението, с което на дадено предприятие се позволява да участва в паричния фонд, се взема пряко от провинцията. Провинцията също така взема решението относно максималния размер, който дадено участващо предприятие може да усвои от паричния фонд под формата на кредитна линия. Освен това провинция Райнланд-Пфалц управлява пряко ежедневните операции, свързани с паричния фонд, чрез „Landeshauptkasse“, която е институция на Министерството на финансите на провинция Райнланд-Пфалц. „Landeshauptkasse“ също така представлява официално провинцията при получаване на средства от пазара за преодоляване на недостига на ликвидност в паричния фонд.
- (111) Въз основа на тези елементи Комисията счита, че държавата има възможност пряко да контролира дейностите, свързани с паричния фонд, най-вече въпросите относно това кое предприятие може да участва и индивидуалната кредитна линия, предоставена на всяко от участващите предприятия. Следователно решенията относно участието в паричния фонд и размера на участието могат да бъдат приписани на държавата.

⁽³³⁾ Решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело *Френска република/Комунция („Stardust Marine“)*, C-482/99, Recueil, стр. I-4397.

⁽³⁴⁾ Решение от 12 май 2011 г. по съединени дела *Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 и T-279/08, Сборник, стр. II-01999, точка 108.

⁽³⁵⁾ Коментари, представени от Германия на 24 април 2014 г. в отговор на въпрос 4, точка 3.

⁽³⁶⁾ Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17).

6.1.3. Икономическо предимство

- (112) По смисъла на член 107, параграф 1 от Договора предимство е всяка икономическа полза, която дадено предприятие не би получило при нормални пазарни условия, т.е. в отсъствието на държавна намеса ⁽³⁷⁾. Единствено въздействието на мярката върху предприятието е от значение, а не причината за или целта на държавната намеса ⁽³⁸⁾.
- (113) Когато финансовото положение на предприятието се е подобрило вследствие на държавната намеса, тогава е налице предимство. И обратно, „капитал, предоставен пряко или непряко от държавата на предприятие при обстоятелства, които съответстват на обичайните пазарни условия, не може да бъде разглеждан като държавна помощ“ ⁽³⁹⁾.
- (114) За да провери дали дадено предприятие се е ползвало от икономическо предимство вследствие на отпускането на заем или всяка друга форма на финансиране на дълга, Комисията прилага критерия за „принципа на кредитор в условията на пазарна икономика“. Следователно Комисията трябва да оцени дали условията за паричния фонд, осигурено за FFHG, са довели до икономическо предимство, което предприятието получател не би получило при нормални пазарни условия.
- (115) Германия твърди, че принципът на кредитор в условията на пазарна икономика е спасен изцяло, тъй като паричния фонд осигурява финансиране при пазарни условия. По отношение на участието на FFHG в паричния фонд Германия обясни, че то функционира по следния начин: FFHG иска средства от обединяването, за да гарантира ликвидността си, а провинцията осигурява тези средства от паричния фонд. Начислените на FFHG лихвени проценти представляват пазарно обусловени и платими при поискване лихвени проценти ⁽⁴⁰⁾ на равнище, което е достъпно за самата провинция, както е показано на фигура 4.
- (116) Когато депозитите от участващите предприятия са недостатъчни, за да покрият искането, провинцията допълва паричния фонд, като сключва заеми от свое име. Германия допълнително поясни, че провинцията прехвърля по същество условията, които тя получава на капиталовия пазар, на участниците в паричния фонд, в резултат на което позволява на участниците — предприятията на провинцията, чийто мажоритарен собственик е провинцията — да се рефинансират при същите условия като самата провинция, без оглед на тяхната кредитоспособност. Освен това предприятията имат достъп до финансирането за неопределен период от време.
- (117) С оглед на този механизъм на FFHG се предоставя предимство, когато условията, при които провинцията предоставя заеми от паричния фонд, са по-благоприятни от тези, които иначе са достъпни за FFHG на пазара. Условията за получаването на заеми от паричния фонд са същите като тези, от които се ползва провинцията, за да се рефинансира. Като се има предвид, че в ролята си на публичен орган провинцията е в състояние да получава заеми при много изгодни лихвени проценти (тъй като на практика не е налице риск от неизпълнение и кредитният рейтинг на провинцията отговаря на AAA ⁽⁴¹⁾), Комисията счита, че лихвеният процент, при който FFHG може да получи заем от паричния фонд, е по-благоприятен от този, който иначе е достъпен за него. Това се подкрепя допълнително от предоставените от Германия кредитни рейтинги на FFHG за периода 2009—2014 г. и е обобщено в таблица 7, която показва, че кредитният рейтинг на FFHG варира между [...]. Следователно заемите от паричния фонд са достъпни при по-добри условия от тези, които са налични с оглед на кредитоспособността на FFHG. Освен това FFHG не трябва да осигурява обезпечение за тези заеми. Следователно като позволява на FFHG да участва в паричния фонд и като отпуска заемите по кредитна линия, провинцията предоставя икономическо предимство ⁽⁴²⁾.

6.1.4. Избирателност

- (118) Съгласно член 107, параграф 1 от Договора, за да се определи дадена мярка като държавна помощ, тя трябва да поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“.

⁽³⁷⁾ Решение от 11 юли 1996 г. по дело *Syndicat français de l'Express international (SFEI) и други/La Poste и други*, C-39/94, Recueil, стр. I-3547, точка 60 и решение от 29 април 1999 г. по дело *Кралство Испания/Комисия на Европейските общности*, C-342/96, Recueil, стр. I-2459, точка 41

⁽³⁸⁾ Решение от 2 юли 1977 г. по дело *Италианска република/Комисия на Европейските общности*, 173/73, Recueil, стр. 709, точка 13.

⁽³⁹⁾ Решение от 16 май 2002 г. по дело *Френска република/Комисия („Stardust Marine“)*, C-482/99, Recueil, стр. I-4397, точка 69.

⁽⁴⁰⁾ Според Германия лихвения процент отговаря приблизително на среднопотебляния междубанков лихвен процент за еврото.

⁽⁴¹⁾ Докладът за цялостния рейтинг на провинция Райнланд-Пфалц (включително рейтинговата история на провинцията от 1990 г. насам) от рейтингова агенция Fitch, юли 2014 г., достъпен на http://www.fm.rlp.de/fileadmin/fm/downloads/finanzen/kapitalmarkt/FRR_RP_22_07_2014.pdf, показва, че провинцията е имала постоянен рейтинг от AAA по рейтинговата скала.

⁽⁴²⁾ Провинцията поема риска от неизпълнение на FFHG, без да получава компенсаторни плащания в замяна.

- (119) Тъй като правото на участие в паричния фонд е предоставено единствено на FFHG (и на други предприятия, в които провинцията притежава голямата част от акциите), мярката е избираща по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

6.1.5. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

- (120) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва позицията на едно предприятие спрямо други конкурентни предприятия в търговията в рамките на Съюза, се счита, че последните са засегнати от помощта. Съгласно установената съдебна практика ⁽⁴³⁾, за да бъде счетено, че дадена мярка нарушава конкуренцията, е достатъчно получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари.
- (121) Както беше посочено в съображение 102 и следващите, експлоатацията на летище представлява стопанска дейност. Съществува конкуренция, от една страна, между летищата за привличане на авиокомпани и съответния въздушен трафик (пътнически и товарен), и от друга страна, между управляващите летищата органи, които могат да се конкурират помежду си да им бъде възложено управлението на дадено летище. Освен това, по-специално по отношение на нискотарифните превозвачи и оператори на чартърни полети, летищата, които не се намират в една и съща зона на обслужване и дори в различни държави членки, също могат да се конкурират помежду си, за да привлечат тези авиокомпани.
- (122) Размерът на летище Франкфурт Хан (между 2,7 и 3,8 милиона пътници в рамките на разглеждания период, вж. таблица 1) и неговата близост до други летища на Съюза, по-специално летище Франкфурт на Майн, летище Люксембург, летище Цвайбрюкен, летище Саарбрюкен и летище Кьолн-Бон ⁽⁴⁴⁾, позволява да се направи изводът, че финансирането може да наруши конкуренцията и да окаже въздействие върху търговията между държавите членки. Както е посочено в съображение 73, от летище Франкфурт Хан излитат международни полети до редица международни дестинации. Пистата на летище Франкфурт Хан е с достатъчна дължина (3 800 m), за да може да се използва от по-големи самолети и да позволява на авиокомпаниите да обслужват международни дестинации на средни и дори на дълги разстояния.
- (123) Освен това летище Франкфурт Хан функционира и като товарно летище, обслужващо годишно общо около 200 000 тона въздушни товари и 500 000 тона товари, включително товарен превоз (вж. таблица 2). По отношение на конкуренцията за въздушния превоз на товар, Комисията отбелязва, че товарният транспорт обикновено е по-мобилен от пътническия транспорт ⁽⁴⁵⁾. Като цяло се счита, че зоната на обслужване за товарните летища е с радиус от поне 200 километра и 2 часа време за пътуване. Въз основа на информация, с която Комисията разполага, участниците в сектора обикновено считат, че зоната на обслужване на товарните летища може да бъде дори по-голяма, например до половин ден път с камион (т.е. до 12 часа пътуване с камион), което по принцип би било приемливо за спедиторите, за да използва летището с цел да превозят товарите си ⁽⁴⁶⁾. По тази причина, тъй като товарните летища могат да бъдат по-лесно заменени отколкото пътническите летища поради факта, че за въздушния превоз на товари е достатъчно товарите да бъдат доставени в определен район, след което да бъдат препратени чрез спедитори посредством шосеен или железопътен транспорт до крайната си дестинация, Комисията счита, че е налице висок риск от нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията между държавите членки.
- (124) Въз основа на представените аргументи в съображения 120—123 икономическото предимство, което FFHG получава, укрепва позицията му спрямо конкурентите му на пазара на Съюза за предоставяне на летищни услуги. С оглед на това, трябва да се счита, че предоставеното на FFHG предимство чрез участието му в паричния фонд на провинцията е в състояние да наруши конкуренцията и оказва въздействие върху търговията между държавите членки.

6.1.6. Заключение

- (125) В контекста на изложеното в съображения 99—124 Комисията счита, че кредитната линия, предоставена на FFHG от паричния фонд на провинцията, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

⁽⁴³⁾ Решение от 30 април 1998 г. по дело Het Vlaamse Gewest/Комисия, T-214/95, Recueil, стр. II-717.

⁽⁴⁴⁾ Вж. раздел 2.1.

⁽⁴⁵⁾ Така например летище Лайпциг/Хале се е конкурирало с летище Ватри (Франция) за създаването на европейски център за DHL. Вж. решението по дело Leipzig/Halle, точка 93.

⁽⁴⁶⁾ Отговор на летище Лиеж по отношение на обществената консултация относно Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

6.2. Характер на помощ на 100 %-овата гаранция за заемите от ISB, предоставена от провинция Райнланд-Пфалц за FFHG

- (126) Оценените в раздел 6.3 заеми от ISB са гарантирани от провинция Райнланд-Пфалц (гарант), която в същото време е и основният акционер (82,5 %) във FFHG. Всеки един от петте заема от ISB е бил обезпечен с гаранция, покриваща 100 % от вземанията на банката. За предоставянето на гаранциите FFHG плаща на гаранта гаранционна премия в размер на [0,5 %—1,5 %] годишно.

6.2.1. Приложимост на правилата за държавна помощ по отношение на финансирането на летищната инфраструктура

- (127) Поради причините, посочени в съображение 99 и следващите, FFHG трябва да се разглежда като предприятие за целите на член 107, параграф 1 от Договора.

6.2.2. Държавни ресурси и приписване

- (128) За да бъде счетена за държавна помощ, въпросната мярка трябва да се финансира с държавни ресурси, а решението за предоставянето на мярката трябва да бъде приписано на държавата.
- (129) Понятието за държавна помощ се прилага спрямо всяко предимство, предоставено чрез държавни ресурси от самата държава или чрез посреднически орган, действащ по силата на представените му правомощия ⁽⁴⁷⁾. За целите на прилагането на член 107 от Договора ресурсите от местни органи са държавните ресурси ⁽⁴⁸⁾.
- (130) Всяка публична гаранция включва потенциална загуба на ресурси от държавата. Тъй като 100 %-овата държавна гаранция е осигурена директно от провинция Райнланд-Пфалц, тя е предоставена чрез държавни ресурси и може да бъде приписана на държавата.

6.2.3. Икономическо предимство

- (131) Съгласно точка 3.2 от Известието относно гаранциите, индивидуалната държавната гаранция не е помощ, ако са изпълнени следните кумулативни условия: „а) Заемополучателят не е във финансово затруднение [...], б) размерът на гаранцията може да бъде надлежно изчислен в момента на предоставянето. [...] в) не покрива повече от 80 % от неизплатения остатък от заема или от друго финансово задължение [...], г) за гаранцията е платена цена, ориентирана спрямо пазара [...]“.
- (132) В този случай провинция Райнланд-Пфалц предоставя 100 % гаранция за обезпечаване на заемите, отпуснати от ISB в полза на FFHG. Следователно гаранцията надвишава прага от 80 % за неизплатения заем.
- (133) Германия твърди, че въпреки че заемите са били обезпечени със 100 % държавна гаранция, FFHG плаща пазарната цена за гаранцията и следователно не получава предимство. В подкрепа на това Германия предоставя оценка, изготвена от Deutsche Bank. Както беше посочено в съображение 153, Deutsche Bank определя за FFHG рейтинг [<BBB+]. Тази оценка беше потвърдена от две други банки и от рейтинга, определен по модела за кредитно оценяване на Moody's (вж. съображения (157) и (158)). Deutsche Bank прогнозира обаче, че приложимият рисков марж за 5-годишен заем ще бъде между [1,30 % и 2,05 %] годишно. Както беше разяснено в раздел 6.3.2, приложимият рисков марж за заеми, обезпечени със 100 % държавна гаранция, ще бъде между [0,25 % и 0,7 %] годишно. Според Германия разликата в маржовете между двете ситуации предоставя показател за цената на 100 %-овата държавна гаранция. Съответно тази разлика се изчислява от Deutsche Bank в диапазона от [0,6 % до 1,8 %] годишно ⁽⁴⁹⁾.
- (134) Съгласно точка 4.2, втора алинея от Известието относно гаранциите предимството може да се изчислява като разликата между специфичния пазарен лихвен процент, който FFHG би трябвало да плати без гаранция, и получения благодарение на държавната гаранция лихвен процент, след като се отчетат всички направени изплащания на премии.

⁽⁴⁷⁾ Вж. бележка под линия 33.

⁽⁴⁸⁾ Вж. бележка под линия 34.

⁽⁴⁹⁾ [1,3 % – 0,7 % = 0,6 % и 2,05 % – 0,25 % = 1,8 %]

(135) В съответствие със Съобщението за референтните лихвени проценти за дружество, попадащо в рейтингова категория слаб (B) и с нормалната обезпеченост ⁽⁵⁰⁾ се прилага рисков марж от 4 % годишно. Разликата между рисковия марж, приложим съгласно Съобщението за референтните лихвени проценти, и рисковия марж, определен за заемите от ISB, заедно с действително начисления от провинцията гаранционен лихвен процент, са показател за предимството, получено от FFHG вследствие на 100 %-овата държавна гаранция. Размерът на разликата за заеми № 2 и 5 възлиза на [1,5 % до 3,5 %] годишно ⁽⁵¹⁾ и съответно на [1,5 % до 3,5 %] годишно ⁽⁵²⁾, а за заеми № 1, 3 и 4 — на [1,5 % до 3,5 %] годишно ⁽⁵³⁾. Освен това FFHG не е плащало никаква банкова такса (обикновено между [5 до 30] базисни пункта ⁽⁵⁴⁾). Ясно е, че при нормални пазарни условия FFHG би трябвало да плати такава гаранционна премия (която е [от 0,5 % до 1,5 %] годишно), за да получи гаранция по заемите си от трета страна. Следователно гаранцията очевидно включва предимство.

(136) Тъй като предоставената от провинцията гаранция покрива 100 % от неизплатения заем и FFHG заплаща премия, която е под пазарната цена, то получава икономическо предимство, което не би получило по друг начин на пазара. Размерът на това предимство е равен на разликата между рисковия марж, приложим съгласно Съобщението за референтните лихвени проценти, и рисковия марж, определен за заемите от ISB, заедно с действително определения от провинцията гаранционен лихвен процент и банкова такса.

6.2.4. Избирателност

(137) Тъй като единствено на FFHG е предоставена 100 % държавна гаранция, мярката трябва да се квалифицира като имаща избирателен характер.

6.2.5. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

(138) Поради същите причини като посочените в съображение 120 и следващите Комисията счита, че всяко избирателно икономическо предимство, предоставено на FFHG, е в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

6.2.6. Заключение

(139) С оглед на изложеното в съображения 127—138 Комисията счита, че издадената от провинция Райнланд-Пфалц държавна гаранция, обезпечаваша 100 % от непогасените заеми от ISB, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

6.3. Характер на помощ на заемите, предоставени на FFHG от ISB

6.3.1. Приложимост на правилата за държавна помощ по отношение на финансирането на летищната инфраструктура

(140) Поради причините, посочени в съображение 99 и следващите, FFHG трябва да се разглежда като предприятие за целите на член 107, параграф 1 от Договора.

6.3.2. Държавни ресурси и приписване на държавата

(141) ISB се притежава изцяло от провинция Райнланд-Пфалц. Поради тази причина банката представлява публично предприятие по смисъла на член 2, буква б) от Директива 2006/111/ЕО и заемите, предоставени от нея, могат да се считат за финансирани с държавни ресурси.

⁽⁵⁰⁾ Загуба при неизпълнение (LGD) между 30 % и 60 %.

⁽⁵¹⁾ [...]

⁽⁵²⁾ [...]

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Вж. например Охера, Estimating the cost of capital for Dutch water companies, 2011 г. (стр. 3). Вж. също данните на Bloomberg относно таксите за записване при емисии на дълг.

- (142) Очевидно е, че провинцията упражнява широкообхватен контрол върху дейността на ISB, в резултат на което заемите, предоставени от нея, се приписват на държавата. ISB е банката за развитие на провинция Райнланд-Пфалц и има основна роля в политиката за регионално развитие. Според член 3, параграф 1 от устава на банката ролята на ISB е да подпомага провинцията в нейната финансова, икономическа, регионална и транспортна политика и политиката в областта на околната среда и заетостта. В този случай заемите от ISB са рефинансирани по-ранни заеми, отпуснати на FFHG за финансиране на инфраструктурни мерки на летището.
- (143) Също така, в допълнение към двамата представители на Камарата на занаятчиите, както и на Търговската промишлена палата, надзорният съвет на ISB („Verwaltungsrat“) се състои от петима представители на публични органи (включително два държавни секретариата в Министерството на финансите на провинция Райнланд-Пфалц и съответно Министерството на икономиката, транспорта, селското стопанство и лозарството на провинция Райнланд-Пфалц), като той гарантира надзора на дейностите на ISB от страна на държавата. Неговият консултативен съвет („Beirat“) се състои също от представители на публични органи.
- (144) Освен това заемите от ISB са обезпечени със 100 % държавна гаранция, предоставена от провинцията (вж. раздел 6.2).
- (145) Въз основа на тези елементи Комисията счита, че държавата е имала възможност да контролира дейностите на ISB, и не може да се приеме, че не е участвала във вземането на важни решения относно финансирането на летищната инфраструктура. Следователно Комисията счита, че решението за рефинансиране на първоначалните заеми на FFHG чрез заеми от ISB може да бъде приписано на публичните органи.

6.3.3. Икономическо предимство

- (146) За да провери дали дадено предприятие се е ползвало от икономическо предимство вследствие на отпускането на заем Комисията прилага критерия за „принципа на кредитор в условията на пазарна икономика“. Според този принцип капиталът, предоставен на разположение на дадено дружество от държавата пряко или непряко при обстоятелства, които съответстват на нормалните пазарни условия, не следва да се определя като държавна помощ ⁽⁵⁵⁾.
- (147) С принципа на кредитор в условията на пазарна икономика се определя какво би направило частно дружество със съпоставим размер при подобни обстоятелства. Той цели да се идентифицират и разграничат тези финансовите мерки, предприети от държавата, които не биха били предприети от частен инвеститор, от онези, които са финансово обосновани и следователно биха били предприети от частен инвеститор, за да се определи дали представляват икономическо предимство.
- (148) За да оцени дали въпросните средства за финансиране са отпуснати при преференциални условия, при липса на други показатели за сравнение Комисията може да провери съгласно своята практика на вземане на решения ⁽⁵⁶⁾ дали лихвеният процент за въпросния заем съответства на референтния лихвен процент, определен в Съобщението за референтните лихвени проценти.
- (149) В Съобщението за референтните лихвени проценти се установява методът за определяне на референтните и скотови лихвени проценти, които се използват като приближение на пазарния лихвен процент. При все това, тъй като лихвените проценти в Съобщението за референтните лихвени проценти представляват *приближение*, когато Комисията в конкретен случай разполага с други показатели за лихвения процент, който заемополучателя може да получи на пазара, тя може да базира своята оценка на тези показатели.
- (150) В този случай Комисията трябва да оцени дали условията по заемите от ISB (обобщени в таблица 5 и обезпечени със 100 % държавна гаранция) предоставят на FFHG допълнително икономическо предимство, което предприятието получател не би получило при нормални пазарни условия. В раздел 6.2 е представена оценката на съответствието с пазара на условията за 100 %-овата държавна гаранция, предоставена от провинция Райнланд-Пфалц.

⁽⁵⁵⁾ Съобщение от Комисията до държавите членки: Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕИО и член 5 от Директива (ЕИО) № 80/723 на Комисията по отношение на публичните предприятия в производствения сектор (ОВ С 307, 13.11.1993 г., стр. 3, параграф 11). Това съобщение се отнася специално за производствения сектор, но по принцип важи и за други стопански сектори. Вж. също Решение от 30 април 1998 г. по дело Cityflyer/Комисия, T-16/96, Recueil, стр. II-757, точка 51.

⁽⁵⁶⁾ Решение 2013/693/ЕС на Комисията от 3 октомври 2012 година относно държавна помощ SA.23600 — С 38/08 (ex NN 53/07) — Германия — Финансиране на терминал 2 на летище Мюнхен (ОВ L 319, 29.11.2013 г., стр. 8); и Решение (ЕС) 2015/1469 на Комисията от 23 юли 2014 година относно държавна помощ № SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) — Германия — Финансиране на инфраструктурни проекти на летище Лайпциг/Хале (2) (ОВ L 232, 4.9.2015 г., стр. 1).)

- (151) Германия твърди, че заемите от ISB са сключени при пазарни условия сравними с тези за заемите, които те рефинансират (вж. съображение 52 и следващите). В това отношение Германия твърди, че условията по заемите от ISB са били сравними със заемите, предоставени през 2005 г. от Nassauische Sparkasse, обезпечени по начин, сравним със заемите от ISB. Следователно Германия увери, че тъй като лихвата, дължима по заемите от ISB, е била същата като лихвата по заемите, които се рефинансират от заемите от ISB, те не предоставят предимство в полза на FFHG.
- (152) Освен това Германия обясни, че при подготовката на новото финансиране през 2009 г. FFHG е възложило на Deutsche Bank да предостави показател за рисковия марж за рефинансиране на съществуващите му заеми, като се вземе предвид предоставена от провинция Райнланд-Пфалц 100 %-ова гаранция.
- (153) В съответствие с методологията, изложена в Съобщението за референтните лихвени проценти, Комисията счита, че може да се приеме, че лихвените проценти по заемите отговарят на пазарните условия, когато заемите са отпуснати при лихвен процент, който съответства поне на един от референтните лихвени проценти, изчислени по следната формула:

Референтен лихвен процент = основен лихвен процент + рисков марж + такса

- (154) Основният лихвен процент съответства на разходите на банките за осигуряване на ликвидност (разходи за финансиране). В случай на финансиране при фиксиран лихвен процент (т.е. когато лихвеният процент се определя за цялата продължителност на заема) е целесъобразно основният лихвен процент да се определя на основата на суапови лихвени проценти ⁽⁵⁷⁾, които отговарят по своята продължителност и валута на съответните задължения. Рисковият марж представлява възнаграждението на заемодателя за рисковете, свързани със съответното финансиране, по-специално за кредитния риск. Рисковият марж може да бъде определен посредством подходяща извадка от CDS-спредове ⁽⁵⁸⁾, свързани с референтни активи, чийто рейтинг е сравним. И накрая, изглежда подходящо да бъдат добавени 10—20 базисни пункта като приблизителна стойност за банковите такси, които по принцип дружествата трябва да плащат ⁽⁵⁹⁾.

Целесъобразност на рисковите маржове в зависимост от рейтинга

- (155) За да се оцени дали към основния лихвен процент е добавена подходяща рискова премия, трябва да се определи рейтингот на предприятието. FFHG не е подлагано на оценка от агенция за кредитен рейтинг. Германия обаче твърди, че в показателя за рисковия марж на Deutsche Bank банката е оценила и кредитоспособността на FFHG. Въз основа на анализа на Deutsche Bank на финансовите доклади на FFHG за периода 2006—2008 г. тя поставя Германия в рейтингова категория [<BBB+]. Тя обаче не определя точния рейтинг на дружеството.
- (156) Комисията отбелязва, че в рейтингова категория [<BBB+] се включват всички рейтинги, които са под [BBB+]. Следователно рейтингот от [<BBB+] на FFHG според Deutsche Bank би могъл да се тълкува като всеки рейтинг под [BBB+] по рейтинговата скала на Standard & Poor's.
- (157) Освен анализа на Deutsche Bank Германия представи и данни за рейтинга на FFHG, изготвени от две други банки. Комисията посочва, че тези банки също определят за FFHG рейтингова категория [<BBB+]. През 2010 г. Volksbank определя за FFHG съгласно вътрешната си рейтингова скала рейтинг от [...] (този рейтинг отговаря на [от B до BB] по рейтинговата скала на Standard & Poor's). През 2011 г. Kreissparkasse Birkenfeld определя за FFHG съгласно вътрешната си рейтингова скала рейтинг от [...] (този рейтинг отговаря на [от B- до BB] по рейтинговата скала на Standard & Poor's).
- (158) Накрая, Германия представи рейтинги за FFHG, определени съгласно модела за кредитно оценяване на Moody's, който се основава на наличните данни към момента на предоставяне на заемите от ISB (вж. таблица 8). Тези рейтинги потвърждават рейтинга [<BBB+], определен от Deutsche Bank, и вариат между [B2] по рейтинговата скала на Moody's (това е [B] по рейтинговата скала на Standard & Poor's) и [Baa3] по рейтинговата скала на Moody's (това е [BBB-] по рейтинговата скала на Standard & Poor's).

⁽⁵⁷⁾ Суаповият процент е по-дългият падеж, равен на междубанковия лихвен процент (IBOR). Използва се на финансовите пазари като референтен лихвен процент за установяване на размера на финансирането.

⁽⁵⁸⁾ Суагът за кредитно неизпълнение (CDS) е (търгуем) договор за кредитен дериват, който се сключва между предоставящия кредитна защита и получателя на кредитна защита и с който кредитният риск на една присъща референтна единица се прехвърля от получателя на кредитна защита към предоставящия защита. До изтичането на договорите за CDS или до настъпването на кредитно събитие, свързано с референтна единица и определено предварително (което от събитията настъпи първо), получателят на кредитна защита заплаща премия на предоставящия защитата през равни периоди от време. Тази премия, изплащана през равни интервали от време от получателя на кредитна защита (изразен като проценти или базисни пунктове от обезпечената сума, „номиналната стойност“), се нарича CDS-спред. CDS-спредовете могат да се използват като адекватна референтна стойност за цената на кредитния риск.

⁽⁵⁹⁾ Вж. бележка под линия 54.

- (159) В контекста на изложеното в съображения (153)—(158), Комисията счита, че рейтингът на FFHG отговаря на рейтинг, не по-висок от [BBB-] по рейтинговата скала на Standard & Poor's.
- (160) За да се определи обаче дали в допълнение към всяко възможно предимство, предоставено чрез 100 %-овата държавна гаранция (вж. раздел 6.2), заемите от ISB предоставят на FFHG някакво предимство, трябва да се вземе предвид рейтингът на емитента на 100 %-овата държавна гаранция (това е рейтингът на провинция Райнланд-Пфалц), тъй като в противен случай предимството, произтичащо от държавната гаранция, ще бъде отчетено два пъти. Съгласно съображение 117 провинция Райнланд-Пфалц има рейтинг AAA.
- (161) Следователно предвид факта, че заемите от ISB са предоставени в контекста на държавна гаранция, Комисията счита, че е целесъобразно рисковият марж да се определи въз основа на 5-годишни облигации в евро на German Länder (в размер на [5—25] базисни пункта). Освен това Комисията отбелязва, че в анализа си Deutsche Bank е добавила рискова премия от [5—25] базисни пункта поради факта, че заемите не са предоставени пряко на провинцията, а само са били обезпечени със 100 % държавна гаранция, както и допълнителна премия от [5—25] базисни пункта за ограниченото търгуване на дълга. Комисията счита, че това са разумни предположения и че произтичащият рисков марж между [20 базисни пункта и 70] базисни пункта е подходящ предвид кредитоспособността на емитента на гаранцията.

Съвместимост на заеми № 2 и 5 от ISB с вътрешния пазар

- (162) По отношение на заеми № 2 и 5 от ISB, които имат променлив лихвен процент, действителния лихвен процент е EURIBOR плюс рисков марж от [0,35 %—0,55 %] годишно и съответно [0,25 %—0,45 %] годишно. Рисковият марж за заем № 2 от ISB е бил в рамките на диапазона, определен от Deutsche Bank, докато рисковият марж за заем № 5 от ISB е бил с 4 базисни пункта под определената от Deutsche Bank рискова премия. Върху нито един от заемите от ISB не са начислени банкови такси. Следователно Комисията счита, че лихвеният процент, начислен за предоставянето на двата заема, предоставя (макар и малък) елемент на предимство (лихвеният процент, изплатен по заем № 2, е между [10 и 30] базисни пункта под референтния лихвен процент, а за заем № 5 — между [5 и 25] базисни пункта).

Съвместимост на заеми № 1, 3 и 4 от ISB с вътрешния пазар

- (163) Комисията отбелязва, че лихвеният процент по заеми № 1, 3 и 4 от ISB е фиксиран. Тъй като и трите заема са амортизируеми, при определянето на подходящия падеж на разглежданите заеми трябва да се вземе предвид погасяването на заемите.
- (164) За тази цел Комисията изчисли среднопретеглената продължителност на заемите, която показва средния брой години, през които всяко евро остава дължимо. Среднопретеглената продължителност на заем № 1 беше изчислена на 3,92 години, среднопретеглената продължителност на заем № 3 — на 1,17 години, а на заем № 4 — на 3,29 години.
- (165) Тъй като среднопретеглената продължителност на заем № 1 е 3,92 години, за да определи основния му лихвен процент, Комисията използва като приближение суаповия лихвен процент за еврото за матуритет от четири години ⁽⁶⁰⁾. За заем № 3 се използва суаповият лихвен процент за еврото за матуритет от една година ⁽⁶¹⁾ като най-близко приближение за неговата среднопретеглена продължителност от 1,17 години. За заем № 4 се използва суаповият лихвен процент за матуритет от три години ⁽⁶²⁾ като приближение за неговата среднопретеглена продължителност от 3,29 години. Съответните суапови лихвени проценти са предоставени от Bloomberg и са за деня, в който са предоставени заемите ⁽⁶³⁾. Съответният суапов лихвен процент възлиза на: [2 %—3 %] за заем № 1, [1 %—1,5 %] за заем № 3 и [1,5 %—2,5 %] за заем № 4 ⁽⁶⁴⁾.
- (166) Използването на този подход води до определяне на референтен лихвен процент за заем № 1 (със 100 % държавна гаранция) от [2,5 %—4,5 %] ⁽⁶⁵⁾, за заем № 3 (със 100 % държавна гаранция) от [1,5 %—3 %] ⁽⁶⁶⁾ и за заем № 4 (със 100 % държавна гаранция) от [2 %—3,5 %] ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶⁰⁾ Код на Bloomberg „EUSA4“.

⁽⁶¹⁾ Код на Bloomberg „EUSA1“.

⁽⁶²⁾ Код на Bloomberg „EUSA3“.

⁽⁶³⁾ Заем № 1 е предоставен на 14 юли 2009 г., заем № 3 е предоставен на 28 август 2009 г., а заем № 4 е предоставен на 8 септември 2009 г.

⁽⁶⁴⁾ Източник: Bloomberg.

⁽⁶⁵⁾ [...]

⁽⁶⁶⁾ [...]

⁽⁶⁷⁾ [...]

- (167) Заеми № 1, 3 и 4 са предоставени при лихвени проценти, значително надхвърлящи изчислените референтни лихвени проценти (заем № 1 при [$> 3\%$; $< 4,5\%$], заем № 3 при [$> 3\%$; $< 4,5\%$] и заем № 4 при [$> 3\%$; $< 4,5\%$]), от който факт според Комисията може да се заключи, че заемите в действителност съответстват на пазарните условия, като по този начин се изключва наличието на предимство.

6.3.4. Избирателност

- (168) Тъй като заеми с № 2 и 5 от ISB са предоставени при преференциални условия само на FFHG, мерките трябва да се определят като избирателни по своята същност.

6.3.5. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

- (169) Поради причините, посочени в съображение 120 и следващите, Комисията счита, че всяко предоставено на FFHG избирателно икономическо предимство е в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

6.3.6. Заключение

- (170) С оглед съображения 140—169 по-горе Комисията достига до заключението, че заеми № 1, 3 и 4 от ISB са представени при лихвени проценти, за които може да се счита, че са в съответствие с пазарните условия, поради което се изключва наличието на предимство. Следователно предвид неизпълнението на кумулативните критерии в член 107, параграф 1 от Договора Комисията счита, че тези заеми от ISB не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (171) С оглед на съображения 140—169 Комисията достига до заключението, че заеми № 2 и 5 от ISB са предоставени под референтния лихвен процент. Следователно, тъй като останалите критерии, включени в член 107, параграф 1 от Договора са изпълнени, Комисията счита, че тези заеми от ISB представляват държавна помощ (макар и в малък размер).

6.4. Правомерност на помощта

- (172) Съгласно член 108, параграф 3 от Договора държавите членки трябва да информират за всякакви планове за предоставянето или изменението на помощта и не трябва да прилагат предложените мерки, докато уведомителната процедура не приключи с постановяването на окончателно решение.
- (173) Тъй като средствата, предоставени от паричния фонд при привилегирани условия, заеми № 2 и 5 от ISB и 100 %-вата държавна гаранция вече са били предоставени на FFHG, Комисията счита, че Германия не е спазила изискванията по член 108, параграф 3 от Договора ⁽⁶⁸⁾.

6.5. Съвместимост

6.5.1. Приложимост на Насоките за оздравяване и реструктуриране

- (174) Lufthansa счита, че при оценката на разглежданите мерки за държавна помощ Комисията следва да прилага Насоките за оздравяване и реструктуриране.
- (175) В Насоките за въздухоплаването се съдържат специфични и подробни правила за публичното финансиране на летищата, включително оперативната помощ. Както е посочено в точка 117 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., по-малките летища могат да изпитват затруднения да осигурят финансиране за своята дейност без публични средства поради високите постоянни разходи (недостиг на финансиране).

⁽⁶⁸⁾ Решение от 14 януари 2004 г. по дело *Fleuren Compost/Комисия* (T-109/01, Recueil, стр. II-127).

- (176) Дори и в някои случаи на помощ за летище при все това да е необходимо да се прилагат Насоките за оздравяване и реструктуриране, в този случай те не са приложими, тъй като FFHG не е предприятие в затруднено положение.
- (177) Според Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2014 г. ⁽⁶⁹⁾ Комисията ще извършва проверката в съответствие с насоките, които са били приложими към момента на предоставяне на помощта. Тъй като в този случай помощта е била предоставена в периода 2009—2011 г. (това е доста преди публикуването на Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2014 г. в Официален вестник), Комисията ще прецени дали FFHG може да се разглежда като предприятие в затруднено положение въз основа на Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. (т.е. насоките, които са се прилагали към момента на предоставяне на помощта).
- (178) Според точка 10 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. едно предприятие се счита за предприятие в затруднено положение, когато в случай на дружество с ограничена отговорност първоначално регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитала е била загубена през предходните 12 месеца или когато предприятието отговаря на критериите на вътрешното право за прилагане на процедура по обявяване в колективна несъстоятелност.
- (179) В този случай към момента на предоставянето на помощта не е изпълнено нито едно от двете условия. Регистрираният капитал на FFHG, което е дружество с ограничена отговорност, е останал стабилен в периода 2007—2010 г. на равнище от 50 милиона евро и е показал леко намаление от 50 милиона евро до 44 милиона евро през 2011 г. и 38 милиона евро през 2012 г. Освен това FFHG не отговаря на критериите на вътрешното право за прилагане на процедура по обявяване в колективна несъстоятелност.
- (180) Обобщените в таблица 4 финансови резултати не предполагат, че FFHG следва да се разглежда като предприятие в затруднено положение. С оглед на това съгласно точка 11 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. едно предприятие може да се счита, че се намира в затруднено положение, дори и когато не са изпълнени условията по точка 10, по-специално когато не са налице обичайните признаци, че дадено предприятие е в затруднено положение, като например увеличаване на загубите, намаляващ оборот, намаляващ паричен поток, нарастващ дълг, повишаване на лихвите и т.н. В този случай обаче въпреки намаляването на броя на пътниците поради финансовата и икономическата криза финансовите резултати на FFHG показват, че то отбелязва напредък към постигане на рентабилност.
- (181) С оглед на изложеното в съображение 175 и следващите Комисията счита, че към момента на предоставянето на помощта FFHG не може да се счита за предприятие в затруднено положение и следователно не могат да се прилагат Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.

6.5.2. Приложимост на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и 2005 г.

- (182) В член 107, параграф 3 от Договора се предвиждат някои изключения от общото правило, определено в член 107, параграф 1 от Договора, че държавната помощ не е съвместима с вътрешния пазар. Въпросната помощ може да бъде оценена въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, който гласи, че: „помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес“, може да се считат за съвместими с вътрешния пазар.
- (183) С оглед на това в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се предоставя рамка за преценка на съвместимостта на помощта за летищата съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.
- (184) Съгласно Насоките за въздухоплаването 2014 г. Комисията счита, че „Известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ“ ⁽⁷⁰⁾ се прилага по отношение на неправомерната инвестиционна помощ в полза на летища. Във връзка с това, ако неправомерна инвестиционна помощ е била предоставена преди 4 април 2014 г., Комисията ще прилага правилата за съвместимост, които са били в сила към момента на предоставяне на неправомерната инвестиционна помощ. Следователно, в случай че неправомерната инвестиционна помощ за летищата е била отпусната преди 4 април 2014 г., Комисията ще прилага принципите, определени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁹⁾ Насоки за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение (ОВ С 249, 31.7.2014 г., стр. 1).

⁽⁷⁰⁾ ОВ С 119, 22.5.2002 г., стр. 22.

⁽⁷¹⁾ Точка 173 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (185) И обратно, в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., Комисията посочва, че „Известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ“ не трябва да се прилага към нерешени дела за неправомерна оперативна помощ за летища, отпусната преди 4 април 2014 г. Вместо това Комисията ще прилага изложените в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. принципи по отношение на всички случаи на оперативна помощ (помощи в процес на уведомяване и неправомерни помощи, за които не е подадено уведомление) за летища дори когато помощта е била предоставена преди 4 април 2014 г. и преди началото на преходния период ⁽⁷²⁾.
- (186) В съображение 173 Комисията вече е достигнала до заключението, че мерките, които подлежат на оценка, представляват неправомерна държавна помощ, предоставена преди 4 април 2014 г.

6.5.3. Разграничение между инвестиционна и оперативна помощ

- (187) С оглед на разпоредбите на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., посочени в съображения 184 и 185, Комисията трябва да определи дали въпросните мерки представляват неправомерна инвестиционна или оперативна помощ.
- (188) Съгласно точка 25, подточка 18 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. инвестиционната помощ се определя като „помощ за финансирането на дълготрайни капиталови активи, по-конкретно за покриване на недостига на финансиране на капиталови разходи“. Освен това съгласно точка 25, буква с) от Насоките инвестиционната помощ може да се отнася както за авансово плащане (тоест за покриване на първоначални инвестиционни разходи), така и за помощ, изплатена под формата на периодични вноски (за покриване на капиталовите разходи, изразени в годишна амортизация и разходи за финансиране).
- (189) От друга страна оперативната помощ означава, помощ, която покрива всички или част от оперативните разходи на дадено летище, определени като „разходите (...) по отношение предоставянето на летищни услуги, включително категории разходи като разходите за персонал, услугите, поверени на външен изпълнител, комуникациите, управлението на отпадъци, енергията, поддръжката, наемите и администрацията и т.н., но от тях се изключват капиталовите разходи, подкрепата за търговска реализация и други стимули, предоставени на авиокомпаниите от летището, както и разходите за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт“ ⁽⁷³⁾.
- (190) Във връзка с тези определения Комисията счита, че 100 %-овата държавна гаранция за заемите от ISB, предоставени при привилегирани условия, и заемите № 2 и 5 от ISB представляват инвестиционна помощ в полза на FFHG. Всички тези средства са свързани с рефинансирането на заемите, които от своя страна финансират определен инфраструктурен инвестиционен проект (вж. таблица 9). Освен това размерът на заемите от ISB е равен на или по-нисък от съответните осъществени инвестиции.

Таблица 9

Сравнителен преглед на размера на заемите от ISB и тяхното предназначение ⁽¹⁾

Заем от ISB №	Размер на заема в милиони евро	Цел на заема
1	18,4	[...] инфраструктурни инвестиции, възлизали на [...]
2	20,0	[...] инфраструктурни инвестиции, възлизали на [...]
3	2,5	[...] инфраструктурни инвестиции, възлизали на [...]

⁽⁷²⁾ Точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁷³⁾ Точка 25, подточка 22 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

Заем от ISB №	Размер на заема в милиони евро	Цел на заема
4	25,9	[...] инфраструктурни инвестиции, възлизащи на [...]
5	6,8	[...] инфраструктурни инвестиции, възлизащи на [...]

(¹) Прегледът се основава на показателите в споразуменията за заем на ISB по отношение на целта на съответните заеми и инвестиционни суми.

- (191) Поради това Комисията преценява, че 100 %-овата държавна гаранция за заемите от ISB и заемите от ISB № 2 и 5 представляват неправомерна инвестиционна помощ, предоставена преди 4 април 2014 г., съвместимостта на която трябва да бъде оценена съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (192) По отношение на средствата, предоставени при привилегирани условия от паричния фонд, Германия счита, че тези средства също са използвани за финансиране на инфраструктурни инвестиции в периода 2009—2012 г.
- (193) В периода 2009—2012 г. на летище Франкфурт Хан са осъществени инвестиции, възлизащи на 46 милиона евро (вж. таблица 3). Размерът на тези инвестиции е равен приблизително на средствата, усвоени от паричния фонд в рамките на същия период. Освен това в периода 2009—2012 г. оперативните резултати (⁷⁴) (включително извънредни приходи, т.е. приходи, различни от приходи от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности на летището и приходи от продажба на земя или собственост) са положителни (вж. таблица 4). Това предполага, че летището е било в състояние да покрие ежедневните си оперативни разходи, а средствата, предоставени от паричния фонд, са били използвани за финансиране на инвестициите в летищната инфраструктура. Следователно средствата, предоставени от паричния фонд, представляват неправомерна инвестиционна помощ, отпусната преди 4 април 2014 г., съвместимостта на която трябва да се прецени съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г. С оглед на това се прилагат и съображенията, изложени в раздел 6.5.3. По-специално, тъй като размерът на усвоените средства е по-малък от общия размер на инвестициите, помощта може да се счита за пропорционална и необходима.
- (194) Следва да се отбележи обаче, че средствата, усвоени от паричния фонд, не са били предназначени за конкретна цел. Освен това оперативните резултати (с изключение на извънредните приходи, т.е. приходи, различни от приходи от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности на летището и приходи от продажба на земя или собственост) са отрицателни в рамките на разглеждания период (вж. таблица 4). Това може да означава, че приходите от обичайната дейност на летището не са били достатъчни за покриване на оперативните разходи. Освен това Германия не посочи механизма, чрез който тя гарантира, че средствата от паричния фонд няма да бъдат използвани за финансиране на ежедневните операции на летището.
- (195) Предвид тези обстоятелства не може да се изключи, че средствата от паричния фонд са били използвани за предпазване на FFHG от намаляване на ликвидността, което би довело до намаляване на инвестициите от страна на оператора на летището или превръщането му в предприятие в затруднено положение. Следователно може да се счита, че средствата, предоставени от паричния фонд, представляват неправомерна оперативна помощ, предоставена преди 4 април 2014 г., съвместимостта на която трябва да бъде оценена съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Тази оценка се извършва в раздел 6.5.4 по-долу.

6.5.4. Съвместимост на инвестиционната помощ съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

- (196) Съгласно точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Комисията трябва да разгледа дали са спазени следните кумулативни условия:
- изграждането и експлоатацията на инфраструктурата са в съответствие с ясно определена цел от общ интерес (регионално развитие, достъпност и т.н.);
 - инфраструктурата е необходима и пропорционална на поставената цел;

(⁷⁴) Изразени като печалба преди лихви, данъци, обезценка и амортизация („EBITDA“).

- в) инфраструктурата има задоволителни средносрочни перспективи за използване, особено по отношение на използване на съществуващата инфраструктура;
- г) всички потенциални ползватели имат равен и недискриминационен достъп до нея; и
- д) развитието на търговията не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза.
- (197) Освен това, за да бъде съвместима, държавната помощ за летища — като всяка друга мярка за държавна помощ — трябва да има стимулиращ ефект и да бъде необходима и пропорционална на поставената легитимна цел.
- (198) Германия твърди, че инвестиционната помощ в полза на FFHG отговаря на всички критерии за съвместимост, включени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- а) Помощта допринася за ясно определена цел от общ интерес
- (199) Инвестиционната помощ в полза на FFHG има за цел да бъде финансирано по-нататъшното превръщане на бившата военна база на САЩ в гражданско летище и значителното развитие на инфраструктурата на летището. Тези мерки осигуряват значителен принос за регионалното развитие и свързаността на региона Хунсрюк и за създаването на нови работни места в областта, която е икономически засегната от затварянето на военната база на САЩ, както и за намаляване на натовареността на летище Франкфурт на Майн.
- (200) Както беше посочено от Германия, регионът Хунсрюк е заобиколен от редица области (като окръг Биркенфелд), отбелязани като региони, нуждаещи се от подкрепа в рамките на „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. В действителност в рамките на разглеждания период Ландкрайс Биркенфелд е считан, поне отчасти, за един от регионите с брутен вътрешен продукт (БВП) под средния за Съюза ⁽⁷⁵⁾.
- (201) Комисията счита, че развитието на летище Франкфурт Хан е допринесло значително и за създаването на нови работни места в регион Хунсрюк. Както беше посочено от Германия, при отчитане на всички летищни дейности летище Франкфурт Хан е създадо 3 063 работни места в региона Хунсрюк, като 74 % от тях са позиции на пълен работен ден, а 90 % от тези служители живеят в този регион.
- (202) Освен това развитието на летище Франкфурт Хан има също така положителни косвени, предизвикани и катализиращи въздействия по отношение на създаването на работни места в региона, както и по отношение на регионалното развитие като цяло чрез увеличаване на броя на икономическите и туристическите дейности. Според предоставената от Германия информация летище Франкфурт Хан допринася значително за развитието на входящия (приблизително 33 % от пътниците, отговарящи на приблизително 1 милион пътници през 2005 г.) и изходящия туризъм (приблизително 67 % от пътниците) в провинция Райнланд-Пфалц. Както беше посочено от Германия, 88 % от пристигащите пътници остават в региона поне за една нощ и те са генерирали приблизително 5,7 милиона нощувки и през 2005 г. Тъй като 88 % от пристигащите туристи от Франкфурт Хан остават поне за една нощ и повече от 80 % от тях остават от два до десет дни, те генерират общ оборот от 133,7 милиона евро годишно. Освен това входящият туризъм е довел до откриването на приблизително 11 000 работни места в Райнланд-Пфалц.
- (203) Въпросните финансирани инвестиции спомагат също така за подобряване на достъпността на региона. Увеличаването на броя на нерентабилни летища (или създаването на допълнителен неизползван капацитет) не допринася обаче за постигането на цел от общ интерес. В този случай Комисията преценява, че инвестиционната помощ не води до такова увеличаване на броя, което би намалило средносрочните перспективи за използването на съществуващата инфраструктура на други намиращи се в съседство летища. Действително в радиус от 100 километра или 60 минути време за пътуване от летище Франкфурт Хан няма други летища. Най-близко разположените до Франкфурт Хан летища са летище Франкфурт на Майн, което се намира на 115 километра разстояние или 1 час и 15 минути път с автомобил, и летище Люксембург, което се намира на 1 час и 30 минути време за пътуване (111 километра).
- (204) Летище Франкфурт на Майн е международен летищен център с голямо разнообразие от дестинации и се обслужва предимно от мрежови превозвачи, предлагащи свързващи полети, докато летище Франкфурт Хан обслужва нискобюджетни полети от точка до точка. От 2000 г. насам трафикът на летище Франкфурт на Майн постепенно

⁽⁷⁵⁾ Решение на Комисията от 8 ноември 2006 г. по дело за държавна помощ N459/2006 — Германия — Карта за регионални помощи за Германия за 2007—2013 г. (ОВ С 295, 5.12.2006 г., стр. 6).

се е увеличавал от 49,4 милиона пътници през 2000 г. до приблизително 58 милиона през 2012 г. В рамките на този период обаче ръстът е бил засегнат от проблеми, свързани с натовареността и ограниченията на капацитета. Както бе посочено от Германия, ограниченията на капацитета на летище Франкфурт на Майн непрекъснато се превишават. Поради това според Германия, и по-специално във връзка с лиценза за 24-часово опериране, летище Франкфурт Хан има важна роля за предоставянето на допълнителен капацитет с цел облекчаване на натовареността на летище Франкфурт на Майн. Действително до 2009 г. Fraport бе мажоритарен акционер във FFHG, оператор на летище Франкфурт Хан (2,7 милиона пътници през 2013 г., около 4 милиона пътници в пиковия период през 2007 г.) и оператор на летище Франкфурт на Майн (58 милиона пътници и 2,1 милиона товари) и като такъв следваше стратегията на диверсификация.

- (205) Летище Люксембург, което е най-близко намиращото се летище до Франкфурт Хан, но въпреки това на разстояние около 111 километра или 1 час и 30 минути път с автомобил, е имало през 2008 г. около 1,7 милиона пътници и е отбелязало бързо увеличение до 2,2 милиона през 2013 г. Въпреки че по отношение на пътничеството летище Люксембург е малко по-малко от летище Франкфурт Хан, неговата дейност по превоз на товари е значително по-голяма — 674 000 тона през 2013 г. То предлага разнообразие от редовни полети до европейските столици и чартърни полети до дестинации за отдих. Този избор на дестинации отговаря до голяма степен на нуждите на служителите на намиращите се в Люксембург финансови и международни институции.
- (206) Летище Саарбрюкен е разположено на около 128 километра от летище Франкфурт Хан, което се равнява на повече от 2 часа път с автомобил. Освен това Франкфурт Хаан е обслужвано главно от нискотарифните превозвачи (Ryanair), а превозът на товари представлява доста важен елемент в неговия стопански модел, докато летище Саарбрюкен предлага предимно редовни полети до вътрешни за Германия дестинации и въздушният товарен транспорт на него е ограничен.
- (207) По отношение на летище Цвайбрюкен Германия подчерта, че разстоянието от 127 километра до летище Франкфурт Хан се превръща във време за пътуване от 1 час и 27 минути с автомобил или около 4 часа с влак. Освен това Германия твърди, че при разглеждането на въздушния превоз на пътници и товари в периода 2005—2012 г. не може да се заключи, че е налице отношение на заместване между летищата.
- (208) Комисията отбелязва, че е налице известно припокриване на дейностите на летищата Франкфурт Хан и Цвайбрюкен, тъй като последното летище участва и при обслужването на въздушния превоз на товари, а обслужваните от летище Цвайбрюкен дестинации са предимно за чартърен трафик. В тази връзка Комисията отбелязва, че превозът на товари обикновено е много по-мобилен от превоза на пътници.⁽⁷⁶⁾ Като цяло се счита, че зоната на обслужване на товарните летища обхваща радиус от поне 200 километра или 2 време за пътуване. Въз основа на мнения от сектора се предполага, че пътуване с камион до половин ден (т.е. около 12 часа пътуване с камион) би било приемливо като цяло за спедиторите, за да транспортират стоките си⁽⁷⁷⁾. Освен това чартърният превоз е също така по-малко чувствителен като цяло и при него може да се приеме до 2 часа пътуване с автомобил.
- (209) Същевременно следва да се отбележи, че преди навлизането на пазара на Цвайбрюкен през 2006 г., летище Франкфурт Хан вече е било добре устроено летище с повече от 3 милиона пътници и разпределяни 123 000 тона товари. С оглед на историческото развитие на двете летища, тяхното географско разположение и наличния свободен капацитет на летище Франкфурт Хан към момента на навлизане на летище Цвайбрюкен на търговския авиационен пазар през 2006 г., Комисията заключава, че по-скоро отварянето на летище Цвайбрюкен представлява ненужно дублиране на инфраструктурата.
- (210) Поради това Комисията заключава, че инвестициите на летище Франкфурт Хан не представляват дублиране на съществуваща нерентабилна инфраструктура. Дори напротив, летище Франкфурт Хан е имало важна роля за намаляването на натовареността на летище Франкфурт на Майн, без да се ограничават плановете за разширяване на последното. Без инвестициите на летище Франкфурт Хан е бил налице действителен риск от това регионът да не бъде обслужван в достатъчна степен с оглед на неговите транспортни нужди.
- (211) В контекста на изложеното в съображения 199—210 Комисията достига да заключението, че инвестиционната помощ, насочена към изграждането и експлоатацията на инфраструктурата на летище Франкфурт Хан, отговаря на ясно определената цел от общ интерес, а именно регионалното икономическо развитие, създаването на работни места и подобряването на достъпността на региона.

⁽⁷⁶⁾ Вж. бележка под линия 45.

⁽⁷⁷⁾ Вж. бележка под линия 46.

б) Инфраструктурата е необходима и пропорционална на целта

- (212) Според Германия инвестициите са предприети в съответствие с нуждите (и поради това са пропорционални) и изградената инфраструктура е била необходима за летището, за да обслужва свързаността и развитието на региона и за да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн.
- (213) Въз основа на предоставената от Германия информация Комисията се съгласява, че финансираните инвестиции са били необходими и пропорционални на целта от общ интерес (вж. съображение 68 и следващите). В действителност без тези инвестиции превръщането на бившата база на САЩ в напълно функциониращо гражданско летище не би могло да бъде завършено. Изграждането на съоръжения за пътниците и товарите и на стоянки и модернизацията на пътеките за рулиране е било необходимо, за да продължи развитието свързаните с граждански полети операции. Следователно изградената инфраструктура е била необходима за летището, за да обслужва свързаността и развитието на региона.
- (214) Също така инфраструктурният проект е осъществен само до степен, необходима за постигане на поставените цели; въпреки че инфраструктурата е била изградена за максимален пътничопоток от около 4—5 милиона пътници и 500 000 тона товари, статистическите данни за трафика, представени в таблица 1 и таблица 2, показват постоянно увеличение на пътничопотока до 2007 г., за да достигне рекордната стойност от 4 милиона пътници (след спад до 2,7 милиона през 2013 г. поради описаните в съображение (219) причини), а обемът на товарите се е увеличил до повече от 500 000 тона товари през 2011 г. Това означава, че очакваното търсене по отношение на трафика като цяло е отговорило на действителното търсене и че инвестициите не са били непропорционално големи.
- (215) Въпреки че е важно да се избегне инвестиране, което води до дублиране на съществуваща нерентабилна инфраструктура, настоящият случай не е такъв. Както вече бе посочено в съображения 203—210, на разстояние 100 километра и време за пътуване 60 минути няма други летища, а дори да бъде взета предвид по-голям зона на обслужване, няма да са налице ефекти на дублиране. Най-близкото летище е летище Франкфурт на Майн, чиято натовареност трябваше да бъде намалена от летище Франкфурт Хан.
- (216) С оглед на тези обстоятелства Комисията счита, че това условие за съвместимост е изпълнено.

в) За инфраструктурата са налице задоволителни средносрочни перспективи за използване

- (217) Германия твърди, че преди вземането на решението за допълнителното развитие на летищната инфраструктура външни експерти са извършили прогнозни проучвания за трафика, за да се определи потенциалът на трафика за летище Франкфурт Хан.
- (218) Предоставената информация показва, че към онзи момент външните експерти за прогнозирали значителен ръст от 0,3 милиона пътници през 2000 г. до 3,8 милиона пътници до 2010 г. (вж. фигура 6 и фигура 7). По отношение на развитието на превоза на товари експертите са прогнозирали развитие от 150 000 тона през 2001 г. до 386 000 тона през 2010 г. (вж. фигура 8) с ръст на превоза на товари между 2006 г. и 2010 г. в резултат на товарните полети, отклонени от летище Франкфурт на Майн поради забрана за нощни полети. Тези прогнози обаче биха могли да бъдат изпълнени само ако инвестициите са били осъществени в планирания размер.
- (219) Комисията отбелязва, че тези прогнози за трафика (вж. съображение (218)) са били потвърдени от реалното развитие на трафика на летище Франкфурт Хан (вж. таблица 1 и таблица 2). През 2007 г. летище Франкфурт Хан е обслужило около 4 милиона пътници. След период на значителен растеж, през последните години въздушният трафик в Германия и в Съюза беше неблагоприятно засегнат от икономическата и финансовата криза през 2008—2009 г., което е довело до намаляване на въздушния превоз на пътници в Германия през 2009 г. Развитието на пътничопотока на летище Франкфурт Хан е повлияно допълнително от въвеждането през 2011 г. на данъчно облагане на пътниците във въздушния транспорт в Германия. Понастоящем летище Франкфурт Хан обслужва около 2,7 милиона пътници годишно. По отношение на товарните превози през 2011 г. летище Франкфурт Хан е обслужило 564 000 тона товари. Поради обявяване в несъстоятелност на един от клиентите му летището е обслужило само 447 000 тона през 2013 г.
- (220) С оглед на тези факти следователно може да се заключи, че летище Франкфурт Хан вече използва по-голямата част от капацитета си и че средносрочните перспективи за използването на капацитета са задоволителни.

г) Достъп до инфраструктурата по равен и недискриминационен начин

(221) Всички потенциални ползватели на инфраструктурата имат достъп до летището при равни и недискриминационни условия. Наистина приложимия за летище Франкфурт Хан списък на летищните такси е публично достъпен и явен за всички потенциални и настоящи ползватели на летището по прозрачен и недискриминационен начин. Всички разлики в реално заплатените летищни такси за използване на инфраструктурата се базират на търговски оправдана диференциация ⁽⁷⁸⁾.

(222) Поради това Комисията счита, че условието е изпълнено.

д) Търговията не е засегната, така че да противоречи на общия интерес

(223) Съгласно точка 39 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. категорията на летището може да укаже степента, до която летищата се конкурират едно с друго, и следователно и степента, до която публичното финансиране на летището може да наруши конкуренцията.

(224) В рамките на стандартната зона на обслужване на летище Франкфурт Хан (1 час път с автомобил или разстояние от 100 километра) няма други летища, експлоатирани за търговски цели. Дори при желание от страна на някой да разшири зоната на обслужване Комисията счита, че тази помощ не създава неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки.

(225) Доколкото това засяга летище Франкфурт на Майн (най-близкото летище е на разстояние около 115 километра и 1 час и 15 минути време за пътуване), инвестициите на летище Франкфурт Хан не са довели до отрицателни заместващи ефекти. Всъщност преди да се ангажира с летище Франкфурт Хан, Fraport вече е било летищен оператор на Франкфурт на Майн, но все пак инвестира в летище Франкфурт Хан с оглед да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн, тъй като за този летищен център се предвижда бъдещо претоварване на капацитета. По-специално един от основните фактори, които е трябвало да бъдат взети под внимание, е била забраната за нощни полети на летище Франкфурт на Майн, като летище Франкфурт Хан е имало лиценз за 24-часово опериране.

(226) Въпреки че през периода 2000—2007 г. Франкфурт Хан е отбелязало значителен ръст, на фигура 1 се вижда, че в сравнение с Франкфурт на Майн делът на трафика продължава да бъде много ограничен. През периода 2000—2003 г. летище Франкфурт на Майн е отбелязало стабилен ръст на пътниците от 48 милиона през 2000 г. до 54,2 милиона през 2007 г. Поради икономическата криза Франкфурт на Майн отбелязва значителен спад до 50,9 милиона през 2009 г., последван от бързо увеличение до 58 милиона. По отношение на товарните дейности при летище Франкфурт на Майн се наблюдава стабилно нарастване от 1,6 до 2,2 милиона тона през 2013 г.

(227) По отношение на другите летища Комисията вече обясни, че инвестициите на летище Франкфурт Хан не са оказали значително въздействие върху конкуренцията и търговията между държавите членки ⁽⁷⁹⁾. Това се отнася и за летище Цвайбрюкен предвид факта, че по-скоро последното представлява ненужно дублиране на инфраструктура (и поради това е отговорно за всяко нарушаване на конкуренцията).

(228) Освен това за разлика от летищата Франкфурт на Майн и Люксембург летище Франкфурт Хан не се обслужва от железопътна връзка. Като цяло не може да се очаква ефект на заместване по отношение на железопътния транспорт.

(229) В контекста на изложеното в съображения 223—228 Комисията счита, че неоправданите отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки са сведени до минимум.

⁽⁷⁸⁾ Решение на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно дело за държавна помощ SA.21211 — Германия — летище Франкфурт Хан и Руарайр, все още не е публикувано в ОВ.

⁽⁷⁹⁾ По отношение на летище Франкфурт на Майн и Люксембург Комисията също така отбелязва, че сегментът на бизнес пътуванията заема значителна част от пазарния дял на тези летища, докато на летище Франкфурт Хан той представлява само сравнително ограничен дял.

е) Стимулиращ ефект, необходимост и пропорционалност

- (230) Комисията трябва да установи дали предоставената за летище Франкфурт Хан държавна помощ е променила поведението на получателя, така че той да започне дейност, допринасяща за постигането на цел от общ интерес, която i) не би осъществявал без помощта или ii) би я осъществявал по по-ограничен или различен начин. Освен това помощта се счита за пропорционална само ако същият резултат не би могъл да се постигне с по-малък размер на помощта или нарушаване на конкуренцията в по-слаба степен. Това означава, че размерът и интензитетът на помощта трябва да бъдат ограничени до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност.
- (231) Според предоставената от Германия информация инвестицията не би могла да бъде реализирана без помощта. Германия твърди, че помощта е била необходима, защото тя компенсира само разходите за финансиране, и по-малък размер би довел до по-ниски равнища на инвестиции.
- (232) В действителност според обобщените в таблица 3 и таблица 4 финансови резултати летището все още реализира загуби и не е способно да финансира собствените си инвестиционни разходи. Поради това може да се направи заключение, че помощта е била необходима, за да се осъществят инвестиции с цел да се намали натовареността на летищната инфраструктура и да се изпълнят настоящите изисквания за модерна летищна инфраструктура. Без тази помощ летище Франкфурт Хан не би могло да отговори на очакваното търсене от страна на авиокомпаниите, пътниците и спедиторите и равнището на стопанската дейност на летището би било намалено.
- (233) Следва да се отбележи, че публичната подкрепа е предоставена в периода, в който FFHG реализира значителни инвестиции в инфраструктурата (повече от 220 милиона евро през периода 2001—2012 г.). От тях 46 милиона евро са инвестирани в рамките на разглеждания период (2009—2012 г.). От това следва, че инвестиционната помощ покрива само част от общите инвестиционни разходи и е ограничена до разликата между лихвения процент, изплатен за средствата, и пазарния лихвен процент, при който FFHG е трябвало да получи тези средства на пазара. Също така разглежданата инвестиционна помощ е предоставена под формата на 100 % държавна гаранция и средства при преференциални условия, а не под формата на преки безвъзмездни средства.
- (234) Поради това Комисията счита, че разглежданата мярка за помощ е имала стимулиращ ефект и че размерът на помощта е ограничен до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност, и следователно е пропорционален.

Заклучение

- (235) Въз основа на горепосоченото Комисията достига до заключението, че инвестиционната помощ, предоставена на летище Франкфурт Хан, е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора и отговаря на условията за съвместимост, заложили в точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

6.5.5. Съвместимост на оперативната помощ съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (236) В раздел 5.1 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. са определени критериите, които Комисията ще прилага при оценяването на съвместимостта на оперативната помощ с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора. В съответствие с точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията ще прилага тези критерии спрямо всички случаи на оперативна помощ, включително помощи в процес на уведомяване и неправомерни помощи, за които не е подадено уведомление.
- (237) Съгласно точка 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. неправомерна оперативна помощ, предоставена преди датата на публикуване на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. — например предоставените средства от паричния фонд, тъй като те могат да се считат за оперативна помощ (вж. съображения 185 и 186) — може да бъде обявена за съвместими с вътрешния пазар до пълния размер на непокрытите оперативни разходи стига да са спазени следните кумулативни условия:

- а) *принос за ясно определена цел от общ интерес*: това условие е изпълнено *inter alia*, ако помощта увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите или улеснява регионалното развитие ⁽⁸⁰⁾;

⁽⁸⁰⁾ Точки 137, 113 и 114 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- б) *необходимост от държавна намеса*: помощта трябва да е насочена към ситуации, в които помощта може да доведе до съществено подобрение, което не може да бъде постигнато от самия пазар ⁽⁸¹⁾;
- в) *наличие на стимулиращ ефект*: това условие е изпълнено, когато при липса на оперативна помощ и предвид на вероятното наличие на инвестиционна помощ и равнището на пътническия поток, има вероятност стопанската дейност на съответното летище значително да намалее ⁽⁸²⁾;
- г) *пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум)*: за да бъде пропорционална, оперативната помощ за летища следва да бъде ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност ⁽⁸³⁾;
- д) *избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията* ⁽⁸⁴⁾.

а) Принос за ясно определена цел от общ интерес

(238) Съгласно раздел 5.1.2, буква а) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., с цел да се даде на летищата време да се приспособят към новите пазарни реалности и за да се избегне прекъсването на въздушното движение и свързаността на регионите, оперативната помощ за летища ще бъде считана за допринасяща за постигането на цел от общ интерес, ако тя: i) увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите, като създава места за достъп до вътрешни за Съюза полети; ii) намалява натовареността на въздушния трафик на възловите летища на Съюза; или iii) улеснява регионалното развитие.

(239) В контекста на изложеното в съображения 199—204 Комисията счита, че продължаването на експлоатацията на летище Франкфурт Хан увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите, като създава места за достъп до вътрешни за Съюза полети в региона Хунсрюк. В допълнение продължаването на експлоатацията на летището улеснява регионалното развитие на региона Хунсрюк и създаването на нови работни места. Освен това експлоатацията и развитието на летище Франкфурт Хан съдействат и за намаляване на натовареността на летище Франкфурт на Майн.

(240) Поради това Комисията достига до заключението, че разглежданата мярка отговаря на ясно определена цел от общ интерес.

б) Необходимост от държавна намеса

(241) Съгласно раздел 5.1.2, буква б) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., за да се оцени дали държавната помощ действително постига целта от общ интерес, е необходимо да бъде открит проблемът, който трябва да бъде решен. В това отношение всяка държавна помощ за летището трябва да бъде насочена към ситуации, в които помощта може да доведе до съществено подобрение, което не може да бъде постигнато от самия пазар.

(242) Комисията отбелязва, че летище Франкфурт Хан е регионално летище с приблизително 2,7 милиона пътници годишно. При него са налице високи постоянни оперативни разходи и при настоящите пазарни условия то няма възможност да покрие собствените си оперативни разходи. Следователно е необходима държавна намеса (вж. точка 89 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.).

в) Целесъобразност на мерките за помощ

(243) Съгласно раздел 5.1.2, буква в) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. всяка мярка за помощ за летище трябва да е подходящ инструмент на политиката за постигането на целта от общ интерес. Следователно държавите членки трябва да докажат, че не са налице други инструменти на политиката или инструменти за помощ, нарушаващи конкуренцията в по-малка степен, които биха позволили да се постигне същата цел.

⁽⁸¹⁾ Точки 137 и 116 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁸²⁾ Точки 137 и 124 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁸³⁾ Точки 137 и 125 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁸⁴⁾ Точки 137 и 131 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (244) Според Германия въпросните мерки за помощ са подходящи за постигането на преследваната цел от общ интерес, която не би могла да бъде постигната чрез друг инструмент на политиката, който нарушава конкуренцията в по-малка степен.
- (245) В настоящия случай размерът на помощта (разликата между пазарния лихвен процент за средствата, предоставени от паричния фонд, и действителния лихвен процент) е под действително направените непокрити оперативни загуби (вж. таблица 4, EBITDA, с изключение на извънредните приходи на летището) и е бил ограничен до необходимия минимум, тъй като помощта е била предоставена под формата на възстановим заем, а не като безвъзмездни средства. Не съществува друга мярка на политиката, която би позволила да летището да продължи дейността си. Следователно компенсирането на загубите е ограничено до минимум и не осигурява никакви печалби.
- (246) С оглед на съображения 244 и 245 Комисията счита, че разглежданите мерки са подходящи средства за постигане на желаната цел от общ интерес.

г) Наличие на стимулиращ ефект

- (247) Съгласно раздел 5.1.2. буква г) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. стимулиращ ефект от оперативната помощ е налице, когато при липса на оперативна помощ има вероятност стопанската дейност на съответното летище значително да намалее. В тази оценка трябва да се вземе предвид наличието на инвестиционна помощ и равнището на пътничкопотока.
- (248) Без помощта мащабът на операциите на летище Франкфурт Хан би бил сериозно засегнат и намален, което в крайна сметка ще доведе до напускане на пазара от страна на летището поради непокрити оперативни загуби.
- (249) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че разглежданите мерки за помощ имат стимулиращ ефект.

д) Пропорционалност на размера на помощ (ограничаване на помощта до минимум)

- (250) Съгласно раздел 5.1.2. буква д) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., за да бъде пропорционална, оперативната помощ за летища следва да бъде ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност.
- (251) В настоящия случай размерът на помощта е ограничен до размера на непокрития оперативен разход за капитала, тъй като тя компенсира само действително направените разходи.
- (252) Поради това Комисията счита, че размерът на оперативната помощ в този случай е пропорционален и ограничен до минимума, необходим за осъществяване на подпомаганата дейност.

е) Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки

- (253) Съгласно раздел 5.1.2. буква е) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. при оценяване на съвместимостта на оперативната помощ ще се вземат предвид нарушенията на конкуренцията и въздействието върху търговията.
- (254) В рамките на стандартната зона на обслужване на летище Франкфурт Хан (1 час път с автомобил или 100 километра разстояние) няма летища, експлоатирани за търговски цели. Дори и ако тази стандартна зона на обслужване бъде допълнително разширена към други летища, намиращи се в близост до летище Франкфурт Хан, както е посочено в съображения 224—228, не са налице неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията между летищата, намиращи се в близост до летище Франкфурт Хан (а именно летище Франкфурт на Майн, летище Люксембург и летище Саарбрюкен).
- (255) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че всички неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки вследствие на оперативната помощ, предоставена в полза на FFHG, са ограничени до минимум.

Заклучение

- (256) В контекста на изложеното в съображения 238—255 Комисията достига до заключението, че мерките са съвместими с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (257) В контекста на изложеното в съображения 99—124 Комисията счита, че кредитната линия, предоставена на FFGH от паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (258) В контекста на изложеното в съображения от 127 до 138 Комисията счита, че държавната гаранция, предоставена от провинция Райнланд-Пфалц, осигуряваща 100 % от непогасените суми по заемите от ISB представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (259) В контекста на изложеното в съображения 140—169 Комисията достига до заключението, че заеми № 1, 3 и 4 от ISB са били предоставени при лихвени проценти, които отговарят на пазарните условия. Следователно предвид факта, че кумулативните критерии в член 107, параграф 1 от Договора не са изпълнени, Комисията счита, че тези заеми не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (260) В контекста на изложеното в съображения 140—169 по-горе Комисията достига до заключението, че заеми № 2 и 5 от ISB са предоставени под референтния лихвен процент. Тъй като останалите критерии по член 107, параграф 1 от Договора също са изпълнени, заемите представляват държавна помощ.
- (261) Тъй като кредитната линия и средствата, предоставени от паричния фонд, 100 %-овата държавна гаранция и заемите № 2 и 5 от ISB вече са били предоставени на FFHG, Комисията счита, че Германия не е спазила забраната по член 108, параграф 3 от Договора.
- (262) В контекста на изложеното в съображения 199—232 Комисията заключава, че предоставената на летище Франкфурт Хан инвестиционна помощ е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, тъй като отговаря на условията за съвместимост, определени в точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (263) В контекста на изложеното в съображения 238—255 Комисията достига до заключението, че средствата, предоставени от паричния фонд при привилегирани условия, отговарят на условията за съвместимост за оперативна помощ, посочени в точка 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., и са съвместими с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора.
- (264) Комисията отбелязва, че Германия е съгласна с приемането на решението на английски език,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, неправомерно приведена в действие от Германия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора в полза на Flughafen Frankfurt Hahn GmbH в периода 2009—2012 г. посредством отпускането на 100 %-ова гаранция за заеми, предоставени от Investitions- und Strukturbank на Райнланд-Пфалц, заемите, предоставени от Investitions- und Strukturbank на провинция Райнланд-Пфалц на 31 август 2009 г., възлизащи на 20,0 милиона евро, и на 30 септември 2009 г., възлизащи на 6,8 милиона, както и разрешението Flughafen Frankfurt Hahn GmbH да участва в паричния фонд на провинция Райнланд-Пфалц и да усвои заеми в размер до 45 милиона евро при привилегирани условия от този паричен фонд, е съвместима с вътрешния пазар.

Член 2

Заемите, предоставени от Investitions- und Strukturbank на Райнланд-Пфалц на Flughafen Frankfurt Hahn GmbH между 15 юли 2007 г. и 30 септември 2009 г. в размер на общо 46,8 милиона евро, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 1 октомври 2014 година.

За Комисията
Joaquín ALMUNIA
Заместник-председател

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2016/789 НА КОМИСИЯТА**от 1 октомври 2014 година****относно държавна помощ SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07), приведена в действие от Германия във връзка с финансирането на летище Франкфурт Хан и финансовите отношения между летището и Ryanair**

(нотифицирано под номер C(2014) 6853)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея ⁽¹⁾ от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ⁽²⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) В периода между 2003 и 2006 г. Комисията получи жалби от различни страни, в които се твърди, че на Ryanair plc („Ryanair“ ⁽³⁾), както и на оператора на летище Франкфурт Хан Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (по-нататък наричан „FFHG“), е била отпусната неправомерна държавна помощ от предприятието Fraport AG и от федералните провинции (Länder) Райнланд-Пфалц и Хесен. Жалбоподателят предостави допълнителна информация на 22 септември 2003 г. и на 1 юни 2006 г.
- (2) С писма от 25 септември 2006 г. и 9 февруари 2007 г. Комисията поиска информация от Германия. Германия отговори с писма съответно от 20 декември 2006 г. и 29 юни 2007 г.
- (3) С писмо от 17 юни 2008 г. Комисията уведоми Германия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора по отношение на финансирането на FFHG и неговите финансови отношения с Ryanair („решението за откриване на процедурата от 2008 г.“). Германия представи мненията си на 27 октомври 2008 г.
- (4) Решението за откриване на процедурата от 2008 г. е регистрирано под номер SA.21121 (C29/08). Решението за откриване на процедурата от 2008 г. беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз ⁽⁴⁾ на 17 януари 2009 г. Комисията призова заинтересованите страни да представят мненията си в срок един месец от датата на публикуване.
- (5) Комисията получи мнения от Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa“), Федералната асоциация на германските въздушни превозвачи (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, „BDF“), Ryanair, Société Air France SA („Air France“) и Асоциацията на европейските авиокомпани (Association of European Airlines, „AEA“). С писмо от 16 април 2009 г. тя препрати тези мнения на Германия. На Германия бе предоставена възможност да отговори в срок от един месец и тя предаде своите мнения и допълнителна информация на 1 юли 2009 г.

⁽¹⁾ Считано от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (по-нататък наричан „Договорът“). По същество двете двойки разпоредби са идентични. За целите на настоящото решение, когато е уместно, позоваванията на членове 107 и 108 от Договора следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО. С Договора се въвеждат също така някои промени в терминологията, като „Общност“ се заменя със „Съюз“, а „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. В настоящото решение ще бъде използвана терминологията на Договора.

⁽²⁾ ОВ С 12, 17.1.2009 г., стр. 6.

⁽³⁾ Ryanair е ирландска авиокомпания, която е член на Европейското сдружение на нискотарифните авиокомпани. Дейността на авиокомпанията е свързана с вторични регионални летища. Понастоящем авиокомпанията обслужва приблизително 160 европейски дестинации. Ryanair има хомогенен флот, състоящ се от 272 самолета Boeing 737-800 със 189 места.

⁽⁴⁾ Вж. бележка под линия 2.

- (6) С писмо от 4 март 2011 г. Lufthansa предостави допълнителна информация във връзка с решението за откриване на процедурата от 2008 г., като разгледа нови предполагаеми мерки за държавна помощ.
- (7) С писмо от 18 март 2011 г. Комисията препрати жалбата на Германия и поиска допълнителна информация за новите твърдения относно мерки за държавна помощ. Германия отговори с писма от 19 май 2011 г. и 23 май 2011 г.
- (8) Тези отговори обаче бяха непълни. Ето защо с писмо от 6 юни 2011 г. Комисията изпрати напомняне в съответствие с член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета ⁽⁵⁾. Германия отговори с писма от 14 юни 2011 г. и 16 юни 2011 г.
- (9) С писмо от 13 юли 2011 г. Комисията уведоми Германия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, по отношение на кредитната линия, предоставена на FFHG от механизма за обединяване на парични средства на провинция Райнланд-Пфалц, заема, предоставен на FFHG от Investitions- und Strukturbank на провинция Райнланд-Пфалц („ISB“), и гаранцията за заема от ISB, предоставена на FFHG от провинция Райнланд-Пфалц („решението за откриване на процедурата от 2011 г.“). Решението за откриване на процедурата от 2011 г. е регистрирано под номер SA.32833 (2011/C). Решението за откриване на процедурата от 2011 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 21 юли 2012 г. ⁽⁶⁾
- (10) С писмо от 20 февруари 2012 г. Комисията поиска допълнителна информация във връзка с решението за откриване на процедурата от 2008 г. Германия отговори с писмо от 16 април 2012 г. С писмо от 27 юли 2012 г. Комисията отново поиска допълнителна информация. Германия отговори с писмо от 4 септември 2012 г.
- (11) С писмо от 25 февруари 2014 г. Комисията информира Германия за приемането на своите Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпани ⁽⁷⁾ („Насоките за въздухоплаването от 2014 г.“) на 20 февруари 2014 г. Комисията информира Германия, че тези насоки ще започнат да се прилагат от датата на публикуването им в *Официален вестник на Европейския съюз*. Тя предостави на Германия възможност да даде мнението си по тези насоки и евентуалното им прилагане спрямо настоящия случай в рамките на 20 работни дни. С писмо от 17 март 2014 г. Комисията припомни на Германия, че ако не получи мнения в рамките на срока от 20 работни дни, Комисията ще счита, че Германия няма мнение.
- (12) С писма от 23 март 2014 г. и 4 април 2014 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия. Германия отговори с писма от 17 и 24 април 2014 г. и 9 май 2014 г.
- (13) Насоките за въздухоплаването от 2014 г. бяха публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз* на 4 април 2014 г. Те замениха Насоките за въздухоплаването от 1994 г. ⁽⁸⁾, както и Насоките за въздухоплаването от 2005 г. ⁽⁹⁾.
- (14) На 15 април 2014 г. в *Официален вестник на Европейския съюз* беше публикувано известие, с което държавите членки и заинтересованите страни бяха приканени да представят мненията си относно прилагането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. в разглеждания случай в срок от един месец от датата им на публикуване. ⁽¹⁰⁾ Lufthansa и Transport & Environment представиха становища. С писмо от 26 август 2014 г. Комисията препрати тези становища на Германия. С писмо от 3 септември 2014 г. Германия информира Комисията, че няма становище по този въпрос.
- (15) С писмо от 17 юни 2014 г. Германия се съгласи по изключение това решение да бъде прието и нотифицирано само на английски език.

⁽⁵⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

⁽⁶⁾ ОВ С 216, 21.7.2012 г., стр. 1.

⁽⁷⁾ Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпани (ОВ С 99, 4.4.2014 г., стр. 3).

⁽⁸⁾ Насоки на Общността за прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП по отношение на държавните помощи в сектора на въздухоплаването (ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

⁽⁹⁾ Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпани, опериращи на регионални летища (ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1).

⁽¹⁰⁾ ОВ С 113, 15.4.2014 г., стр. 30.

2. КОНТЕКСТ НА МЕРКИТЕ

2.1. ПРЕОБРАЗУВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО И СТРУКТУРАТА НА СОБСТВЕНОСТТА МУ

- (16) Летище Франкфурт Хан е разположено в провинция Райнланд-Пфалц, на приблизително 120 километра западно от град Франкфурт на Майн. До 1992 г. летище Франкфурт Хан е военновъздушна база на САЩ. Впоследствие е превърнато в гражданско летище. То има лиценз за 24-часово опериране.
- (17) На 1 април 1995 г. *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* („Holding Hahn“), което представлява публично-частно партньорство между *Wayss & Freytag* и провинция Райнланд-Пфалц, придобива собствеността върху инфраструктурата на летище Франкфурт Хан от Германия. В периода 1995—1998 г. същото публично-частно партньорство развива летището с цел там да бъде изградена промишлена и търговска зона. Според Германия, след като партньорството между *Wayss & Freytag* и провинция Райнланд-Пфалц се е оказало неуспешно, на 1 януари 1998 г. в проекта се включва и *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* („Fraport“) ⁽¹¹⁾, което в крайна сметка поема експлоатацията на летището.
- (18) Според Германия Fraport, което вече е експлоатирано и управлявало международното летище Франкфурт на Майн, разположено на приблизително 115 километра от летище Франкфурт Хан, се е включило по няколко стратегически причини. На първо място, Германия посочва, че летище Франкфурт Хан е било единственото летище в близост до летище Франкфурт на Майн, което е имало потенциал да се превърне в напълно развито международно летище. Тъй като по това време летище Франкфурт на Майн вече е достигнало пълния си капацитет, е съществувал потенциал за второ рентабилно летище в региона. На второ място, по това време летище Франкфурт Хан е било единственото германско летище с лиценз за 24-часово опериране, особено полезен за товарни полети. На трето място, пистата е била напълно оборудвана и е можело да се използва при всякакви метеорологични условия. Освен това Германия твърди, че собствениците на летище Schiphol също са обмисляли придобиването на летище Франкфурт Хан и по този начин, с поемането на дейността на летище Франкфурт Хан, Fraport е успяло да предотврати навлизането на нежелан конкурент.
- (19) Fraport е закупило 64,90 % от акциите на оператора *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* („FFHG & Co KG“) за сумата от [...] (*) евро. Плащането на част от покупната цена [...] EUR) е било дължимо на 31 декември 2007 г. при спазване на определени условия ⁽¹²⁾. През август 1999 г. Fraport е придобило 73,37 % от акциите на *Holding Hahn* и 74,90 % от акциите на основния му партньор *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* за сумата от [...] EUR. По този начин Fraport на практика става новият партньор на провинция Райнланд-Пфалц.
- (20) По отношение на летище Франкфурт Хан Fraport поставя акцент върху системното развитие на пътническия и товарния превоз на летището. В тази връзка Fraport е едно от първите предприятия, започнали да прилагат бизнес модел, чиято основна цел е привличането на нискотарифни авиокомпани. Въз основа на това Fraport е сключило с *Holding Hahn* ново споразумение за прехвърляне на печалбите и загубите след преобразуването на *Holding Hahn* в германско дружество с ограничена отговорност (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung*, „GmbH“). Преобразуването и сключването на споразумението са осъществени на 24 ноември 2000 г.
- (21) Впоследствие *Holding Hahn* и FFHG & Co KG се сливат и се формира *Flughafen Hahn GmbH*. Провинция Райнланд-Пфалц притежава 26,93 %, а Fraport притежава 73,07 % от акциите в новото дружество. По-късно търговското наименование на дружеството отново е променено на *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* („FFHG“). През 2001 г. двата акционера, Fraport и провинция Райнланд-Пфалц, вливат нов капитал във FFHG (вж. подробно описание в раздел 3).
- (22) До 11 юни 2001 г. 100 % от акциите на Fraport са били държани от публични акционери. ⁽¹³⁾ На 11 юни Fraport започва да се котира на фондовата борса и 29,71 % от акциите му биват продадени на частни акционери, като останалите 70,29 % от акциите остават притежание на публични акционери.
- (23) През ноември 2002 г. провинция Райнланд-Пфалц, провинция Хесен, Fraport и FFHG сключват споразумение за по-нататъшното развитие на летище Франкфурт Хан. В споразумението се предвижда второ увеличение на уставния капитал. Във връзка с това провинция Хесен се присъединява към FFHG като трети акционер. Към въпросния

⁽¹¹⁾ По-долу в настоящото решение „Fraport“ се използва за обозначаване както на „FAG“ преди промяната на търговското наименование, така и на „Fraport AG“ след промяната.

(*) Поверителна информация

⁽¹²⁾ Съгласно раздел 7, параграф 3 от споразумението за закупуване част от покупната цена може да бъде намалена, например в случай че разходите, направени от FFHG за защита от шума, надхвърлят определен таван.

⁽¹³⁾ Провинция Хесен притежава 45,24 % от акциите на Fraport, *Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH* (100 % собственост на община Франкфурт на Майн) притежава 28,89 %, а Федерална република Германия притежава 25,87 %.

момент 65 % от акциите са собственост на Fraport, а провинция Хесен и провинция Райнланд-Пфалц притежават по 17,5 % всяка. Тази структура на собствеността остава непроменена до 2009 г., когато Fraport продава всички свои акции на провинция Райнланд-Пфалц, която от този момент нататък притежава мажоритарно участие от 82,5 %. Останалите 17,5 % продължават да са собственост на провинция Хесен.

2.2. РАЗВИТИЕ НА ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ И НАМИРАЩИ СЕ В БЛИЗОСТ ЛЕТИЩА

- (24) Пътникопотокът на летището се е увеличил от 29 289 през 1998 г. до 4 милиона през 2007 г. и е намалял до около 2,7 милиона през 2013 г. (вж. таблица 1). Понастоящем летището се обслужва от Ryanair, Wizz Air ⁽¹⁴⁾ и други въздушни превозвачи. През 2013 г. делът на пътниците на Ryanair е приблизително [80—100 %].

Таблица 1

Развитие на пътникопотока на летище Франкфурт Хан в периода 1998—2013 г.

Година	Брой пътници	Брой на пътниците на Ryanair
1998 г.	29 289	0
1999 г.	140 706	89 129
2000 г.	380 284	318 664
2001 г.	447 142	397 593
2002 г.	1 457 527	1 231 790
2003 г.	2 431 783	2 341 784
2004 г.	2 760 379	2 668 713
2005 г.	3 079 528	2 856 109
2006 г.	3 705 088	3 319 772
2007 г.	4 015 155	3 808 062
2008 г.	3 940 585	3 821 850
2009 г.	3 793 958	3 682 050
2010 г.	3 457 540	[2 766 032—3 457 540]
2011 г.	2 894 363	[2 315 490—2 894 363]
2012 г.	2 791 185	[2 232 948—2 791 185]
2013 г.	2 667 529	[2 134 023—2 667 529]

⁽¹⁴⁾ Wizz Air е унгарска авиокомпания, която е член на Европейското сдружение на нискотарифните авиокомпаниите. Wizz Air group се състои от три осъществяващи дейност дружества, а именно Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria и Wizz Air Ukraine. Бизнес моделът на авиокомпаниите е свързан с вторични регионални летища. Понастоящем авиокомпанията обслужва приблизително 150 европейски дестинации. Wizz Air има хомогенен флот със средна възраст под 3 години, който се състои от 34 самолета Airbus A 320 със 180 места.

- (25) Летище Франкфурт Хан е отбелязало ръст и при въздушния превоз на товари. Въздушният превоз на товари на летището се е увеличил от приблизително 16 000 тона през 1998 г. до приблизително 286 000 тона в пиковия период през 2011 г. и впоследствие е намалял до приблизително 151 000 тона през 2013 г. (вж. таблица 2). Общото количество на обслужените на летището товари през 2013 г., включително спедицията, възлиза на приблизително 447 000 тона.

Таблица 2

Развитие на превоза на товари на летище Франкфурт Хан в периода 1998—2013 г.

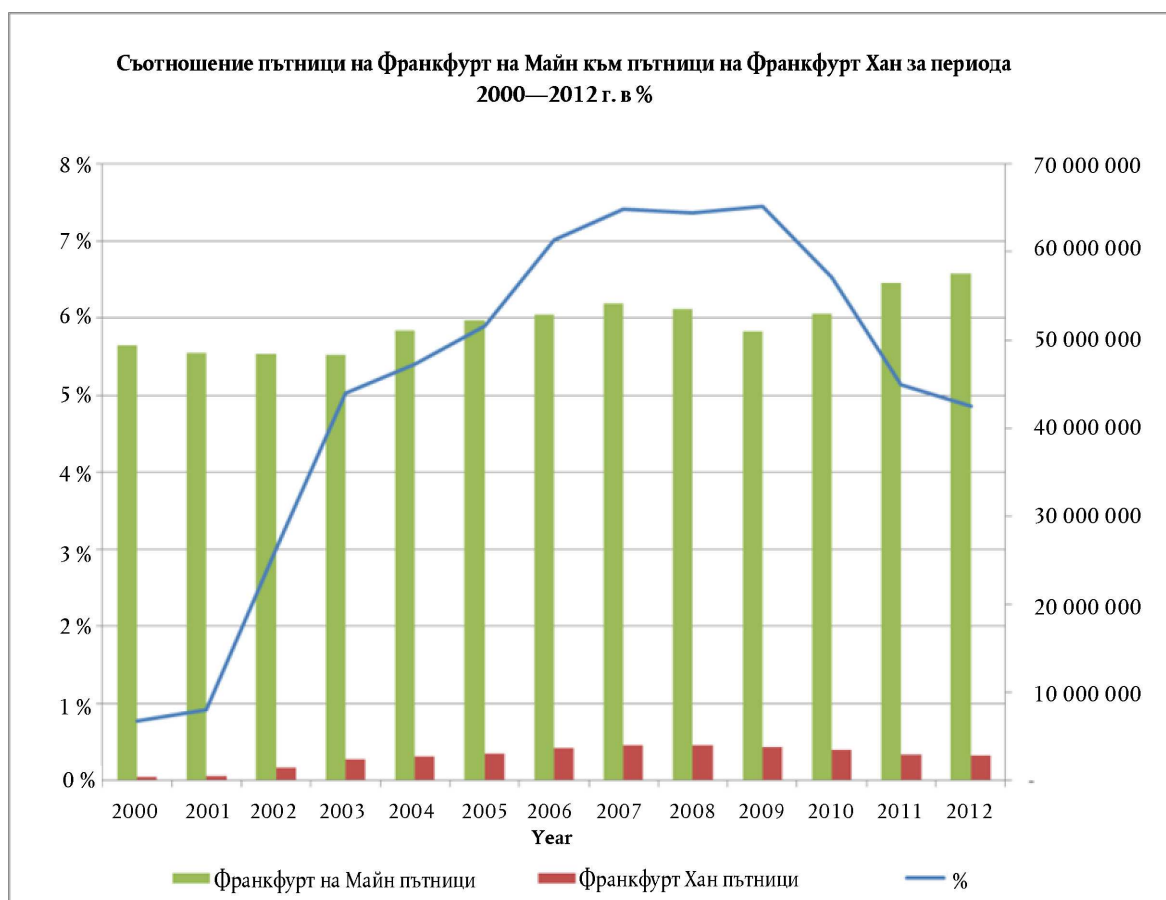
Година	Общо въздушен превоз на товари в тонове	Общо превоз на товари, включително спедиция, в тонове
1998 г.	16 020	134 920
1999 г.	43 676	168 437
2000 г.	75 547	191 001
2001 г.	25 053	133 743
2002 г.	23 736	138 131
2003 г.	37 065	158 873
2004 г.	66 097	191 117
2005 г.	107 305	228 921
2006 г.	123 165	266 174
2007 г.	125 049	289 404
2008 г.	179 375	338 490
2009 г.	174 664	322 170
2010 г.	228 547	466 429
2011 г.	286 416	565 344
2012 г.	207 520	503 995
2013 г.	152 503	446 608

- (26) В близост до летище Франкфурт Хан са разположени следните летища:
- Летище Франкфурт на Майн (на приблизително 115 километра от летище Франкфурт Хан, приблизително 1 час и 15 минути път с автомобил) е международен летищен център, обслужващ множество различни дестинации, включващи полети на къси разстояния и полети на дълги разстояния. То се обслужва предимно от мрежови превозвачи, които предлагат свързващи полети, въпреки че предлага и връзки от „точка до точка“ и чартърни полети. Освен пътничекото (приблизително 58 милиона през 2013 г.), летище Франкфурт на Майн обслужва също и въздушен превоз на товари (приблизително 2 милиона тона през 2013 г.). На фигура 1 е показано развитието на трафика на летища Франкфурт на Майн и Франкфурт Хан в периода 2000—2012 г.

- ii. Летище Люксембург (на приблизително 111 километра от летище Франкфурт Хан, приблизително 1 час и 30 минути път с автомобил) е международно летище, което обслужва голямо разнообразие от дестинации. Освен пътничкопотока (приблизително 2,2 милиона през 2013 г.) то е обслужило и 673 500 тона въздушен превоз на товари.
- iii. Летище Цвайбрюкен (на приблизително 128 километра от летище Франкфурт Хан, приблизително 1 час и 35 минути път с автомобил).
- iv. Летище Саарбрюкен (на приблизително 128 километра от летище Франкфурт Хан, приблизително 1 час и 35 минути път с автомобил).
- v. Летище Кьолн-Бон (на приблизително 175 километра от летище Франкфурт Хан, приблизително 1 час и 44 минути път с автомобил).

Фигура 1

Развитие на пътничкопотока на летища Франкфурт на Майн и Франкфурт Хан в периода 2000—2012 г.



2.3. ПРЕГЛЕД НА ИНВЕСТИЦИИТЕ, ПРЕДПРИЕТИ ОТ FFHG, И НА НЕГОВИТЕ ФИНАНСОВИ РЕЗУЛТАТИ

(27) В таблица 3 е представен преглед на направените от FFHG инвестиции в периода 2001—2012 г. на обща стойност приблизително 216 милиона евро.

Таблица 3

Преглед на инвестициите, направени в периода 2001—2012 г.

В хил. евро	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Общо 2001—2012 г.
Инвестиции в инфраструктура и оборудване													
Постъпили активи вкл. преосчетоводени													
Земя	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[...]			
Терминал		2 519	3 310					251					
Карго хангар			3 850		3 222								
Офис сграда								2 428		[...]			
Инвестиции в друга инфраструктура			10 194	1 152			13 275			[...]	[...]	[...]	
Перон	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[...]	[...]		
Друга инфраструктура	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[...]	[...]	[...]	
Нематериални дълготрайни активи (напр. ИТ)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[...]	[...]	[...]	7 108
Оборудване	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[...]	[...]	[...]	75 550
Общо	13 899	19 650	31 761	8 871	17 592	25 123	41 390	12 673	763	17 289	19 346	7 930	216 287

(28) В таблица 4 е представен преглед на годишните финансови резултати на FFHG в периода 2001—2012 г.

Таблица 4

Годишни финансови резултати на FFHG в периода 2001—2012 г.

В хил. евро	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Отчет за приходите и разходите												
Приходи	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Други приходи (вкл. Компенсация за услуги от общ икономически интерес)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Общо приходи	17 848,92	20 422,75	26 261,09	32 603,53	40 478,01	49 577,14	46 732,92	50 241,76	53 577,06	57 836,14	52 972,37	62 374,37
Разходи за материали	– 7 092,39	– 10 211,13	– 12 560,46	– 14 601,17	– 17 895,97	– 24 062,81	– 22 491,85	– 25 133,61	– 24 979,59	– 27 650,17	– 20 017,99	– 21 871,65
Разходи за персонал	– 9 185,12	– 9 672,37	– 10 734,62	– 11 217,21	– 12 101,84	– 13 337,28	– 14 433,17	– 15 758,34	– 15 883,08	– 17 893,60	– 18 228,23	– 18 349,10
Други разходи	– 5 692,81	– 11 434,31	– 10 521,27	– 11 454,36	– 14 058,15	– 12 885,28	– 9 897,46	– 9 630,21	– 7 796,81	– 8 029,40	– 6 760,92	– 6 643,00
EBITDA	– 4 121,41	– 10 895,06	– 7 555,27	– 4 669,21	– 3 577,94	– 708,22	– 89,56	– 280,39	– 4 917,58	– 4 262,96	– 7 965,23	– 15 510,62
EBITDA (без други приходи)	– 11 892,72	– 16 409,69	– 11 242,13	– 7 708,56	– 7 196,87	– 6 805,51	– 5 526,13	– 5 138,56	– 6 622,78	– 10 291,59	– 1 348,76	– 5 880,30
Амортизация	– 5 325,63	– 5 674,68	– 6 045,39	– 7 699,33	– 7 973,46	– 10 527,90	– 10 191,89	– 11 855,19	– 12 482,28	– 11 827,19	– 13 297,31	– 12 733,48
Резултат от финансова дейност (получени лихви минус платени лихви)	– 2 896,64	– 3 013,42	– 4 006,57	– 4 105,53	– 4 548,42	– 4 588,16	– 5 235,30	– 5 693,02	– 4 915,39	– 2 778,06	– 5 063,04	– 8 177,54
Извънредни приходи и разходи	– 431,54	– 206,00	– 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 272,55	0,00	0,00
Данъци	– 580,13	– 204,74	– 215,18	– 323,82	– 228,44	– 242,33	– 245,00	– 238,66	– 257,45	– 240,85	– 231,03	– 277,52
Покриване на загубите на Freight чрез прехвърлянето на печалбите и загубите	13 355,35	19 993,90	17 832,87	16 797,89	16 328,26	16 066,61	15 761,75	18 067,26	5 621,37	0,00	0,00	0,00
Годишен резултат (печалба/загуба)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 7 114,17	– 10 855,69	– 10 626,14	– 5 677,92

3. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

3.1. ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА FFHG

3.1.1. МЯРКА 1: СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ПРЕХВЪРЛЯНЕ НА ПЕЧАЛБИ И ЗАГУБИ ОТ 2001 Г.

- (29) FFHG и Fraport са сключили споразумение, според което Fraport има право на всички печалби, генерирани от FFHG. В замяна Fraport се задължава да поеме всички загуби на FFHG. Провинция Райнланд-Пфалц и Fraport са сключили споразумение на 31 август 1999 г., в което Fraport се ангажира да сключи споразумение за прехвърляне на печалбите и загубите („СППЗ“). Съответният нотариален договор е сключен на 24 ноември 2000 г. и СППЗ от 2001 г. влиза в сила на 1 януари 2001 г. („СППЗ от 2001 г.“) ⁽¹⁵⁾.
- (30) Fraport е имало право да прекрати СППЗ от 2001 г., като даде предизвестие от шест месеца, но само от 31 декември 2005 г. нататък. Ако не бъде прекратено, споразумението се продължава с мълчаливо съгласие в края на всяка календарна година за период от още една година, но най-късно до 31 декември 2010 г.
- (31) Сключването на СППЗ от 2001 г. е одобрено от надзорния съвет и акционерите на Fraport ⁽¹⁶⁾. По-късно срокът на действие на СППЗ от 2001 г. е удължен до 2014 г. по силата на споразумение от 5 април 2004 г. („СППЗ от 2004 г.“). До момента, когато СППЗ от 2001 г. е заменено от СППЗ от 2004 г. („СППЗ от 2004 г.“, вж. съображение 45), Fraport е поело загуби в размер на [...] милиона евро.

3.1.2. МЯРКА 2: УВЕЛИЧЕНИЕ НА КАПИТАЛА ОТ 2001 Г.

- (32) В доклад за холдинговия комитет на Fraport ⁽¹⁷⁾ от 19 януари 2001 г. се отбелязва, че загубите, натрупани от FFHG в периода 1998—2005 г., вероятно ще възлизат на [...] милиона евро и следователно ще надвишават двукратно прогнозите от 1997 г. В допълнение два от основните клиенти за товарни полети на FFHG изместват или намаляват своята дейност от летище Франкфурт Хан по едно и също време, в резултат на което обемът на товарния трафик значително намалява, а именно с 45 % през първата половина на 2001 г.
- (33) Вследствие на този доклад, в началото на 2001 г. Fraport възлага на консултант, Boston Consulting Group („BCG“), и на своя стратегически отдел „Придобивания и дялови участия“ („стратегическия отдел“) да разработят стратегия за FFHG. Както BCG, така и стратегическият отдел заключават, че положително развитие в дългосрочен план на FFHG е възможно само при значително подобряване на инфраструктурата като предварително условие за по-нататъшно увеличаване на обема на трафика. Стратегическият отдел също така посочва, че такова значително разширяване на FFHG ще бъде рисковано от финансова гледна точка и че дори при най-оптимистичния сценарий положителен годишен резултат (нетна годишна печалба след данъчно облагане) вероятно ще бъде достигнат най-рано през 2013 г.
- (34) Въз основа на проучването на BCG и на своя собствен анализ стратегическият отдел изготвя програма за развитие за FFHG, в която се предвиждат инвестиции в размер на 172 милиона евро до 2007 г. Тези инвестиции се състоят от програма за „спешни мерки“, оценена на 27 милиона евро, която включва удължаването на пистата до 3 400 метра, разходите за планиране за процедурата по утвърждаване на план („Planfeststellungsverfahren“) за удължаването на пистата до 3 800 метра, както и допълнителните разходи за започнатото строителство на новия пътнически терминал.
- (35) Въпреки това през 2001 г. съотношението собствен капитал/дълг на FFHG е едва 4 % ⁽¹⁸⁾. В допълнение, считано от 31 декември 2005 г. Fraport има право да прекрати СППЗ от 2001 г. При тези условия FFHG не е можело да финансира програмата „за спешни мерки“ чрез допълнителен заем, но се е нуждало от вливане на нов капитал.
- (36) Решението за увеличение на капитала е взето с решение на надзорния съвет на Fraport на 14 декември 2001 г. и след това с решение на акционерите на FFHG на 9 януари 2002 г. За всяко увеличение на уставния капитал на дружество с ограничена отговорност като FFHG се изисква одобрението на всички участващи акционери.

⁽¹⁵⁾ Нотариален акт на нотариус Jürgen Scherzer (нотариални актове, свитък № 268/2000) от 24 ноември 2000 г.

⁽¹⁶⁾ Решение на събранието на акционерите от 3 май 2000 г.

⁽¹⁷⁾ Холдинговият комитет на Fraport е комитет, създаден от надзорния съвет, който следи икономическото развитие на холдингите на Fraport.

⁽¹⁸⁾ Или, с други думи, съотношение дълг/собствен капитал от 96 %.

- (37) Вследствие на това одобрение Fraport и провинция Райнланд-Пфалц увеличават уставния капитал с 27 милиона евро — от 3,5 милиона евро на 30,5 милиона евро. На 9 януари 2002 г. Fraport внася 19,7 милиона евро, а провинция Райнланд-Пфалц — 7,3 милиона евро. Увеличението на капитала е предназначено за финансиране на удължаването на пистата и инвестиции в друга инфраструктура, за да се увеличи рентабилността на летището.

3.1.3. МЯРКА 3: УВЕЛИЧЕНИЕ НА КАПИТАЛА ОТ 2004 Г.

- (38) На 27 ноември 2002 г. Fraport, провинция Райнланд-Пфалц, провинция Хесен и FFHG се договарят, че провинция Хесен ще стане третия акционер във FFHG и в това си качество ще участва с принос от [...] милиона евро в момента, когато ще бъде необходим допълнителен капитал за финансиране на инвестициите. Освен това се постига договореност за изграждане на тясно сътрудничество между летище Франкфурт на Майн и летище Франкфурт Хан.
- (39) Постига се съгласие, че са необходими допълнителни инвестиции, за да се увеличи рентабилността на летище Франкфурт Хан. Тези инвестиции са свързани например с удължаване на пистата до 3 800 метра. На 22 март 2004 г. е изготвен проект на акционерно споразумение между Fraport, провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен. Окончателното акционерно споразумение във връзка с решението за осъществяване на увеличението на капитала от 2004 г. е подписано от Fraport, провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен на 30 март 2005 г. и е вписано в търговския регистър на 19.5.2005 г.
- (40) Трите страни са договорили увеличение на капитала в размер на 19,5 милиона евро за уставния капитал на FFHG, като по този начин се продължава инвестиционната програма, предложена през 2001 г. от стратегическия отдел (вж. съображения 33—34). Провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен са се съгласили на това увеличение на капитала, при условие че между FFHG и Fraport ще бъде сключено ново СППЗ, обхващащо периода до 31.12.2014 г. Акционерите са се съгласили също така, че всеки допълнителен дълг, който FFHG ще натрупа, ще бъде обезпечен от Fraport, провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен в съотношение, съответстващо на разпределението на капитала във FFHG. На тази основа Fraport, провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен са поели ангажимент да рефинансират инвестициите в инфраструктура на FFHG.
- (41) Между 2004 и 2009 г. е осъществено вливане на нов капитал във FFHG в размер на 19,5 милиона евро на няколко транша. Делът на Fraport в увеличението на капитала възлиза на 10,21 милиона евро, този на провинция Райнланд-Пфалц на 540 000 EUR, а провинция Хесен е допринесла 8,75 милиона евро.
- (42) Освен това и двете провинции Райнланд-Пфалц и Хесен са поели задължението и са допринесли в съответствие с графика за плащане (вж. таблица 5 по-долу) други 11,25 милиона евро като капиталов резерв, които да бъдат изплатени от Райнланд-Пфалц между 2007 и 2009 г., а от Хесен между 2005 и 2009 г.
- (43) Следователно общият размер на увеличението на капитала, за което е взето решение през 2005 г., е 42 милиона евро.
- (44) Плащанията са били дължими в съответствие със следния график, показан в таблица 5 (в хиляди евро):

Таблица 5

График за плащане на вливанията на капитал

Fraport						
	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	Общо
Плащания по капиталови вноски	2 554	1 915	1 915	1 915	1 915	10 214
Капиталов резерв	0	0	0	0	0	0
Общо собствен капитал						10 214

Провинция Хесен

	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	Общо
Плащания по капиталови вноски	4 000	4 000	750	0	0	8 750
Капиталов резерв	0	0	3 250	4 000	4 000	11 250
<i>Общо собствен капитал</i>						20 000

Провинция Райнланд-Пфалц

	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	Общо
Плащания по капиталови вноски	537	0	0	0	0	537
Капиталов резерв	1 821	2 357	2 357	2 357	2 357	11 249
<i>Общо собствен капитал</i>						11 786

3.1.4. МЯРКА 4: СППЗ ОТ 2004 Г.

- (45) Тъй като това е било условие за одобряване на увеличението на капитала, FFHG и Fraport удължават срока на действие на СППЗ от 2001 г. до 2014 г. по силата на споразумение от 5 април 2004 г. Новото споразумение за покриване на печалбите и загубите обаче става ефективно едва след одобрението от събранието на акционерите на Fraport. Както е договорено от акционерите на FFHG във връзка с увеличението на капитала, във въпросното СППЗ от 2004 г. е установено, че всеки допълнителен дълг, натрупан от FFHG, ще трябва да бъде компенсиран от Fraport, провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен в съотношение, което отговаря на акционерния им капитал.
- (46) В изпълнение на СППЗ от 2004 г. Fraport е поело загуби на приблизителна стойност [...] милиона евро до 2009 г. Поради това в рамките на двете последователни СППЗ взети заедно от Fraport са били компенсирани загуби, натрупани в периода 2001—2009 г., на обща стойност [...] милиона евро. От тази сума [...] милиона евро са свързани с амортизацията на активи, а [...] милиона евро са лихвените плащания по заеми за финансиране на инфраструктура.
- (47) През 2009 г. Fraport е продало целия си дял във FFHG на провинция Райнланд-Пфалц и по този начин също така е прекратило СППЗ.

3.1.5. МЯРКА 5: КОМПЕНСАЦИЯ ЗА FFHG ЗА ПРОВЕРКИ ЗА СИГУРНОСТ

- (48) Провинция Райнланд-Пфалц събира такса сигурност на летището от всички заминаващи пътници на летище Франкфурт Хан. Провинцията не извършва сама проверките за сигурност, но е възложила тази задача на летището като подизпълнител, което от своя страна я е възложило чрез споразумение на охранителна фирма. Като възнаграждение за извършване на проверките за сигурност, провинцията превежда всички приходи от таксата за сигурност на летището.

3.1.6. МЯРКА 6: ПРЕКИ БЕЗВЪЗМЕЗДНИ СРЕДСТВА ОТ ПРОВИНЦИЯ РАЙНЛАНД-ПФАЛЦ

- (49) Според финансовите отчети за холдинговите дружества на провинция Райнланд-Пфалц ⁽¹⁹⁾ провинцията е предоставяла безвъзмездни средства за FFHG в следните размери, както е обобщено в таблица 6.

⁽¹⁹⁾ Годишни отчети на холдинговите дружества на провинция Райнланд-Пфалц за 1999, 2001, 2003 и 2004 г.

Таблица 6

Преки безвъзмездни средства от провинция Райнланд-Пфалц

Година	Преки безвъзмездни средства (EUR)
1997 г.	[...]
1998 г.	[...]
1999 г.	[...]
2000 г.	[...]
Общо за периода 1997—2000 г.	[...]
2001 г.	[...]
2002 г.	[...]
2003 г.	[...]
2004 г.	[...]
Общо за периода 2001—2004 г.	[...]

- (50) Преките безвъзмездни средства преди 12 декември 2000 г., предоставени от провинция Райнланд-Пфалц в полза на FFHG, възлизат на [...] милиона, докато преките безвъзмездни средства от провинция Райнланд-Пфалц в полза на FFHG в периода 2001—2004 г. са в размер на [...] милиона евро.

3.2. ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ, ПРЕДОСТАВЕНА ОТ FFHG В ПОЛЗА НА RYANAIR И ВСИЧКИ ДРУГИ ВЪЗДУШНИ ПРЕВОЗВАЧИ, ПРЕВОЗВАЩИ ПЪТНИЦИ

- (51) През 1999 г. FFHG е привлякло своя първи нискотарифен превозвач, Ryanair. FFHG е сключило три споразумения с Ryanair, през 1999, 2002 и 2005 г. Освен това FFHG е въвело нови летищни такси през 2001 и 2006 г.

3.2.1. МЯРКА 7: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 1999 Г.

- (52) Първото споразумение с Ryanair влиза в сила със задна дата, считано от 1 април 1999 г., и е със срок на действие 5 години („споразумението с Ryanair от 1999 г.“). Ryanair започва да осъществява дейност от летище Франкфурт Хан до Лондон-Станстед на 22 април 1999 г., когато всички съществени условия на споразуменията вече са договорени.
- (53) Управителният съвет на FFHG е предоставил на надзорния съвет на заседанието му от 5 май 1999 г. *Deckungsbeitragsrechnung* (анализ на прага на рентабилност) за споразумението с Ryanair от 1999 г. Според Германия надзорният съвет на FFHG не е гласувал по споразумението с Ryanair от 1999 г., нито по анализа на прага на рентабилност, тъй като сключването на споразумението е оценено като въпрос на ежедневната оперативна дейност, която е от изключителната компетентност на управителния съвет на FFHG.
- (54) В таблица 7 са обобщени таксите, които се заплащат от Ryanair съгласно приложение 1 към споразумението с Ryanair от 1999 г.

Таблица 7

Таксите, които се заплащат от Ryanair съгласно приложение 1 към споразумението с Ryanair от 1999 г.

Вид на таксата/възнаграждението	EUR
Такса за ротация (на полет, включително такса за кацане, работа с подвижни стълби и регистрация на пътници) ⁽¹⁾	[...]
Такса за пътници (на пристигащ пътник)	[...]
Такса за въздушна сигурност (на заминаващ пътник)	[...]
Течност за обезледяване, включително гореща вода (на литър)	[...]

⁽¹⁾ Годишната такса за ротация, която да се плаща от Ryanair в случай на до 6 полета на ден, е ограничена до таван от [...] евро.

- (55) По силата на приложение 3 към споразумението с Ryanair от 1999 г. FFHG е получавало допълнително [...] % комисионна за всеки билет, продаден (в брой или с кредитна карта) или издадени от гишетата на FFHG, [...] % комисионна върху таксите за свръхбагаж, събрани от FFHG, [...] EUR за всеки предплатен билет, обработен от Ryanair и [...] % комисионна за всеки автомобил под наем, резервиран чрез FFHG.
- (56) Ryanair е имало право на маркетингова подкрепа в максимален годишен размер на [...] EUR, която е трябвало да се плаща от FFHG на тримесечни вноски и само за първите 3 години на експлоатация. Маркетинговата подкрепа е трябвало да се използва изключително за реклами на маршрутите, заминаващи от летище Франкфурт Хан. Ryanair е трябвало да представя подкрепящи фактури и подробни доказателства за това как са били изразходвани парите.

3.2.2. МЯРКА 8: ТАРИФА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ ОТ 2001 Г.

- (57) На 16 октомври 2001 г. тарифата на летищните такси на летище Франкфурт Хан за 2001 г. е одобрена и публикувана от транспортния отдел на провинция Райнланд-Пфалц. Тя влиза в сила на 1 октомври 2001 г. ⁽²⁰⁾
- (58) Тъй като бизнес стратегията на летище Франкфурт Хан е фокусирана върху нискотарифни превозвачи, които обикновено работят със самолети Boeing 737 или Airbus A 319/320 с максимално излетно тегло на въздухоплавателното средство („MTOW“) приблизително от 50 до 80 тона, летището е въвело нулева такса за кацане и излитане за самолети с MTOW между 5,7 и 90 тона.
- (59) В таблица 8 са обобщени таксите на въздухоплавателно средство за услуги за наземно обслужване на централната инфраструктура, които се заплащат от въздушните превозвачи съгласно тарифата на летищните такси от 2001 г.

Таблица 8

Такси за услуги за наземно обслужване на централната инфраструктура, които се заплащат от въздушните превозвачи съгласно тарифата на летищните такси от 2001 г.

	Такса на въздухоплавателно средство в EUR
MTOW до 90 тона	включена в таксата за излитане и кацане
MTOW над 90 тона	50,00

⁽²⁰⁾ Документ № V/21-1011/1.

- (60) Определен е размер на пътническата такса от 4,35 евро на пристигащ пътник. Таксата за сигурност на пътниците, базирана на броя пътници на борда на самолета при заминаване, е 4,35 евро на пътник и се заплаща на отдел „Магистрали и транспорт“ — подразделение „Въздушен транспорт“ на провинция Райнланд-Пфалц.
- (61) Съгласно Правилата за полети по прибори за всеки подход на въздухоплавателно средство на летищния оператор трябва да се плаща такса за подход за контрол на въздушния трафик. За търговски или нетърговски полети тази такса е включена в таксата за кацане и излитане, ако полетът се обслужва за цели, различни от обучение и инструктаж. Следователно тя е нула за въздухоплавателни средства, за които се прилага нулева такса за кацане и излитане.

3.2.3. МЯРКА 9: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 2002 Г.

- (62) Второто споразумение с Ryanair е от 14 февруари 2002 г. („споразумението с Ryanair от 2002 г.“) и е било представено на надзорния съвет на FFHG, проведен на 16 ноември 2001 г. В протокола от това заседание се съобщава, че по-голямата част от членовете на надзорния съвет са го одобрили.
- (63) Копието на споразумението с Ryanair от 2002 г., което е предадено на Комисията, не е подписано. Според Германия, въпреки че това споразумение никога не бива подписано, то все пак е било прилагано от страните от 14 февруари 2002 г. нататък.
- (64) Според Германия споразумението с Ryanair от 2002 г. заменя споразумението с Ryanair от 1999 г. и то е сключено за срок от [...] години (до [...] г.). Таксата за пътници обаче остава същата както в първоначалното споразумение от 1999 г. Ryanair разполага с възможност за удължаване срока на споразумението при подобни условия до [...].
- (65) Споразумението с Ryanair от 2002 г. се основава на Стандартното споразумение за наземно обслужване на Международната асоциация за въздушен транспорт (International Air Transport Association, „IATA“), което е било адаптирано към нуждите на страните. То се състои от следните елементи:
- Основното споразумение;
 - Приложение А — Описание на услугите за наземно обслужване;
 - Приложение Б — 1.0 Местоположение, договорени услуги и такси за летище Франкфурт Хан;
 - Второ приложение Б — 1.0 Местоположение, договорени услуги и такси за летище Франкфурт Хан;
 - Приложение 3 и допълнения 1—3 ⁽²¹⁾ към второто приложение Б — 1.0;
 - Приложение В — Летищни такси;
 - Приложение Г — Описание на пакета услуги за наземно обслужване „Hahn-Smart“;
 - Трето приложение Б — Местоположение, договорени услуги и такси за летище Франкфурт Хан — „Споразумение за летищен център“
 - Приложение Д — Споразумение за маркетинг
- (66) Основното споразумение, приложение А и приложение Б — 1.0 са просто копия на стандартния образец. Страните не са попълнили никое от полетата, тъй като е било счетено, че тази част от стандартния образец не е приложима.
- (67) Второто приложение Б — 1.0 е било попълнено от страните, що се отнася до наименованията на страните, банковите сметки и цената за точност за обезпечаване ([...] EUR на литър) и гореща вода ([...] EUR на литър).
- (68) Приложение 3 и неговите приложения 1—3 се отнасят до „по-нататъшни стратегически споразумения“ между страните. Те са свързани с техническите условия за наземно обслужване, пространството за продажба на билети и „брандинг“ (излагане на марката) на летището.

⁽²¹⁾ Приложение 3: FFHG е получавало [...] % комисионна за всеки билет, продаден (в брой или с кредитна карта) или издаден от гишетата на FFHG, [...] % комисионна върху плащанията за свръхбагаж, събирани от FFHG, [...] евро за всеки предплатен билет, обработен от Ryanair и [...] % комисионна за всеки автомобил под наем, резервиран чрез FFHG.

- (69) В приложение Г се посочва, че за наземно обслужване се прилагат таксите, обобщени в таблица 9, при условие че времето на ротация не надвишава 30 минути.

Таблица 9

Такси за наземно обслужване, ако ротациите са на максимум 30 минути

Въздухоплавателно средство с MTOW	Единица	EUR
До 5,7 тона	Обслужване	[...]
До 14 тона	Обслужване	[...]
До 20 тона	Обслужване	[...]
До 90 тона	Обслужване	[...]
Над 90 тона	Обслужване	[...]

- (70) Празните полета за самолети „до“ и „над“ [...] тона изглежда показват, че [...] е събирано такса за самолети между [...] и [...] тона ⁽²²⁾.
- (71) Приложение Д (т. е. споразумението за „Hahn Smart“) потвърждава този анализ. В точка 1 от това споразумение се предвижда:
- „[...]“
- (72) Равнището на летищната такса е било замразено до 30 април 2004 г., а след това е трябвало да бъде коригирано в съответствие с германския индекс на потребителските цени, ако последният се увеличи с повече от [...] % в сравнение с предходната година.
- (73) В приложение Е е предвидено също така изплащането на маркетингова подкрепа. Ryanair има право на следната маркетингова подкрепа:
- еднократни плащания в размер на [...] EUR за всеки нов маршрут, заминаващ от летище Франкфурт Хан и създаден след 13 февруари 2002 г., и
 - отстъпки от летищните такси в зависимост от броя на самолетите, базирани на летище Франкфурт Хан, и от броя на приземяващите се пътници, обобщени в таблица 10.

Таблица 10

Отстъпки от летищните такси

Брой на самолетите, базирани на летище Франкфурт Хан	Маркетингова подкрепа на пътник (EUR)
До 2	[...]
От 3 до 4	[...]
От 5 до 8	[...] ⁽¹⁾
⁽¹⁾ [...]	

⁽²²⁾ Това се получава също така от точка 68 от теста за оператор в условията на пазарна икономика, представен от PwC от името на провинция Райнланд-Пфалц.

[illegible]

- (81) В таблица 13 е даден преглед на системата за отстъпки от летищните такси, въведена със споразумението с Ryanair от 2005 г.

Таблица 13

Изменени летищни отстъпки, въведени със споразумението с Ryanair от 2005 г.

В EUR		Общо средна отстъпка на пътник	Средна такса за пътници
Отстъпка върху всички входящи пътници	[...]	[...]	[...]
Допълнителна отстъпка върху всички заминаващи пътници над [...] млн. и до [...] млн. годишно	[...]	[...]	[...]
Допълнителна отстъпка върху всички заминаващи пътници над [...] млн. годишно	[...]	[...]	[...]

- (82) [...].

3.2.5. МЯРКА 11: ТАРИФА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ ОТ 2006 Г.

- (83) Тарифата на летищните такси от 2006 г. за летище Франкфурт Хан е одобрена от транспортния отдел на провинция Райнланд-Пфалц на 26 април 2006 г. ⁽²³⁾ и влиза в сила на 1 юни 2006 г. В нея са следвани същите основни принципи като при тарифата на летищните такси от 2001 г. (вж. по-горе съображение 57 и следващите).
- (84) Промените в сравнение с предишната тарифа засягат таксите за излитане и кацане, таксата за пътници и маркетинговата подкрепа. При тарифата на летищните такси от 2006 г. са запазени двата основни принципа на тарифата на летищните такси от 2001 г.:
- таксите за контрол на въздушния трафик и таксите за наземно обслужване са включени в таксите за излитане и кацане;
 - въздухоплавателни средства с MTOW над 5,7 тона изобщо не е необходимо да плащат такси за излитане и кацане (или такси за контрол на въздушния трафик или за наземно обслужване).
- (85) В тарифата от 2006 г. обаче са въведени две ограничения на тези принципи. На първо място, за тези предимства могат да претендират само пътническите въздухоплавателни средства. На второ място, предимствата са ограничени до въздухоплавателни средства с време за ротация под 30 минути.
- (86) Освен това таксите за превоз на пътници се определят на заминаващ пътник и като функция от общия брой на пътниците (заминаващи и пристигащи), превозени от въздушния превозвач, на който принадлежи въздухоплавателното средство. В таблица 14 е представен преглед на пътническите такси, които се плащат съгласно тарифата на летищните такси от 2006 г. в зависимост от общия брой заминаващи и пристигащи пътници.

Таблица 14

Пътнически такси съгласно тарифата на летищните такси от 2006 г.

Общ брой заминаващи и пристигащи пътници	Пътническа такса на заминаващ пътник в EUR	Минимален размер в EUR на общите летищни такси, които ще се плащат
Под 100 000	5,35	
100 001—250 000	4,40	267 500,00

⁽²³⁾ Документ № V/20-1011/1.

Общ брой заминаващи и пристигащи пътници	Пътническа такса на заминаващ пътник в EUR	Минимален размер в EUR на общите летищни такси, които ще се плащат
250 001—500 000	3,85	550 000,00
500 001—750 000	3,45	962 500,00
750 001—1 000 000	3,15	1 293 750,00
1 000 001—1 500 000	2,90	1 575 000,00
1 500 001—2 000 000	2,68	2 175 000,00
2 000 001—3 000 000	2,48	2 680 000,00
3 000 001—5 400 000	2,48 на пътник от 1 до 3 000 000 2,24 на пътник от 3 000 001 до 5 400 000	Не се прилага.
5 400 001—10 000 000	2,48 на пътник от 1 до 3 000 000 2,24 на пътник от 3 000 001 до 5 400 000 2,21 на пътник от 5 400 001 до 10 000 000	Не се прилага
Над 10 000 000	2,48 на пътник от 1 до 3 000 000 2,24 на пътник от 3 000 001 до 5 400 000 2,21 на пътник от 5 400 001 до 10 000 000 2,19 на пътник	Не се прилага

- (87) В таблица 15 е показан размерът на маркетинговата подкрепа, която може да бъде предоставена на въздушните превозвачи, използващи летището.

Таблица 15

Маркетингова подкрепа

Общ брой на заминаващите пътници	Минимален брой дестинации и честота от летище Франкфурт Хан	Маркетингова подкрепа в EUR
5 000—100 000	[...]	[...]
100 001—250 000	[...]	[...]
250 001—500 000	[...]	[...]
500 001—750 000	[...]	[...]
750 001—1 000 000	[...]	[...]

- (88) Освен това маркетинговата подкрепа е регламентирана в отделен документ, достъпен на интернет страницата на летище Франкфурт Хан. Еднократна маркетингова подкрепа се предоставя при следните условия:
- допустими са полети до дестинации, които не са били обслужвани от летище Франкфурт Хан през последните 24 месеца;
 - максималната помощ е 33,3 % от доказаните разходи за маркетинг за нова дестинация;
 - въздушният превозвач трябва да покаже рентабилността на новата дестинация в средносрочен план чрез подходящи удостоверителни документи;
 - FFHG може да поиска възстановяване на маркетинговата подкрепа, в случай че въздушният превозвач не изпълнява задълженията си по отношение на новата дестинация.

3.3. МЕРКИ ИЗВЪН ОБХВАТА НА РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА ОТ 2008 Г. (МЯРКА 12)

- (89) Германия е поела ангажимент за вливане на [...] милиона евро в собствения капитал на FFHG, за да бъдат рефинансирани заемите на FFHG.
- (90) С тези средства се рефинансират инфраструктурни мерки, за които е взето неотменимо решение от публичните органи преди 31 декември 2012 г., които обаче не са били обхванати чрез споразуменията за покриване на печалбите и загубите, увеличението на капитала или други безвъзмездни средства.

4. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА И ПЪРВОНАЧАЛНА ОЦЕНКА

4.1. ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ЗА FFHG

4.1.1. МЯРКА 1: СППЗ ОТ 2001 Г.

- (91) По отношение на СППЗ от 2001 г. в решението за откриване на процедурата от 2008 г. Комисията е констатирала, че годишните загуби са били поети от Fraport, дружество, което в основната си част е публична собственост. Поради това Комисията е установила, че е необходимо да се изследва дали може да се счита, че Германия има участие в сключването на СППЗ от 2001 г.
- (92) Съдът постановява в решението по делото *Stardust Marine* ⁽²⁴⁾, че ресурсите на предприятие, учредено под режима на частното право, чиито акции в по-голямата си част са публична собственост, представляват държавни ресурси. Комисията счита, че сключването на споразумението също е следвало да бъде приписано на държавата, тъй като то би било невъзможно, без да се вземат под внимание изискванията на публичните органи.
- (93) Освен това, в противовес на аргументите, изтъкнати от Германия, Комисията изразява съмнения, че инвеститор в условията на пазарна икономика би сключил такова споразумение, тъй като изглежда е било явно, че споразумението представлява предимство за FFHG, като го освобождава от финансовата тежест, която в противен случай то би трябвало да поеме.
- (94) Комисията също така счита, че мярката е избирателна, тъй като са били покрити само загубите на FFHG, както и че разглежданата мярка е нарушавала или е заплашвала да наруши конкуренцията на пазара на летищните оператори и е засягала търговията между държавите членки.
- (95) Съответно Комисията е застъпила предварителното становище, че разглежданата мярка може да представлява държавна помощ под формата на оперативна помощ.
- (96) Тъй като Германия не е предоставила никакви доказателства или твърди, че такава оперативна помощ може да се счита за съвместима с вътрешния пазар по силата на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, и в светлината на Насоките за въздухоплаването от 2005 г., Комисията изрази сериозни съмнения, че тази помощ може да се счита за съвместима.

⁽²⁴⁾ Решение от 16 май 2002 г. по дело *Френска република/Комисия („Stardust Marine“)*, C-482/99, Recueil, стр. I-4397, точка 51 и сл.

4.1.2. МЯРКА 2: УВЕЛИЧЕНИЕ НА КАПИТАЛА ОТ 2001 Г.

- (97) В решението за откриване на процедурата от 2008 г. Комисията е установила, че Fraport и провинция Райнланд-Пфалц са увеличили капитала на FFHG с 27 милиона евро, като са внесли съответно 19,7 милиона евро и 7,3 милиона евро. По отношение на наличието на помощ Комисията изтъква, че ресурсите на Fraport, както и на провинция Райнланд-Пфалц, представляват държавни ресурси в съответствие с критериите, установени по делото *Stardust Marine* ⁽²⁵⁾. Освен това Комисията е застъпила предварителното становище, че решенията на Fraport също вероятно могат да бъдат приписани на държавата.
- (98) Освен това Комисията посочва, че не е убедена, че тестът за оператор в условията на пазарна икономика („ОУПИ“) за увеличението на капитала е отговарял на условията. Комисията е приела по принцип, че оценката, извършена от една или повече независими одиторски фирми, може да служи като доказателство, че сделката е осъществена по пазарна стойност ⁽²⁶⁾. Въпреки това Комисията има съмнения дали докладът за Fraport, представен от PwC, е достатъчен, за да се изключи наличието на предимство.
- (99) Съмненията се дължат на съдържанието на теста за ОУПИ, извършен от PwC, тъй като той е бил чисто качествен и не са били оценени разходите за освобождаване от ангажменти от страна на Fraport. В доклада също така не са количествено изразени или обяснени подробно „високите рискове“, установени от BCG и стратегическия отдел на Fraport, и оценката като цяло се ограничава до Fraport, без да се отчита дали провинция Райнланд-Пфалц е действала като инвеститор в условията на пазарна икономика. Поради тези причини Комисията не може да изключи, че увеличението на капитала дава предимство на FFHG.
- (100) Комисията също така заключава, че мярката е избираща, тъй като увеличението на капитала от 2001 г. е било предоставено само на FFHG, както и че то е нарушавало или е заплашвало да наруши конкуренцията на пазара на летищните оператори и е засягало търговията между държавите членки.
- (101) Поради това Комисията застъпва предварителното становище, че разглежданата мярка може да представлява държавна помощ под формата на инвестиционна помощ и изразява съмнения относно нейната съвместимост с вътрешния пазар, по-специално с оглед на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, както и на Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

4.1.3. МЯРКА 3: УВЕЛИЧЕНИЕ НА КАПИТАЛА ОТ 2004 Г.

- (102) По отношение на второто увеличение на капитала Комисията отбелязва, че през 2004 г. съществуващите акционери на FFHG са увеличили уставния му капитал с 10,75 милиона евро: Fraport е внесло дял от 10,21 милиона евро, а провинция Райнланд-Пфалц дял от 540 000 EUR. Освен това провинция Хесен се вписва като нов акционер, като внася още 8,75 милиона евро. Нещо повече, двете провинции Райнланд-Пфалц и Хесен се ангажират да внесат всяка по 11,25 милиона евро като капиталови резерви.
- (103) Комисията е приела, с необходимите изменения, същите доводи за това увеличение на капитала като приложенияте за увеличението от 2001 г. (вж. раздел 4.1.2) по отношение на наличието на помощ и е изразила същите съмнения относно нейната съвместимост с вътрешния пазар.

4.1.4. МЯРКА 4: СППЗ ОТ 2004 Г.

- (104) Съгласно решението за откриване на процедурата от 2008 г. Fraport е поело загуби на FFHG в размер на най-малко [...] милиона евро в изпълнение на СППЗ от 2004 г. Комисията е приложила, с необходимите изменения, същите доводи като изтъкнатите във връзка със СППЗ от 2001 г., вж. съображение 91 и следващите. Във връзка с теста за ОУПИ, представен от PwC, Комисията е изразила съмнения относно надеждността му предвид това, че оценката до голяма степен е качествена. Поради това Комисията счита, че СППЗ от 2004 г. представлява оперативна помощ и изразява съмнения относно нейната съвместимост с вътрешния пазар, по-специално в светлината на Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

⁽²⁵⁾ Решение по делото „*Stardust Marine*“, точка 51 и сл.

⁽²⁶⁾ Вж. Съобщение на Комисията относно елементите на държавна помощ при продажба на земя и сгради от публични органи, точка II.2.

4.1.5. МЯРКА 5: КОМПЕНСАЦИЯ ЗА FFHG ЗА ПРОВЕРКИТЕ ЗА СИГУРНОСТ

- (105) Комисията е посочила в решението за откриване на процедурата от 2008 г., че услугите за сигурност на летището не са от икономическо естество и не попадат в сферата на действие на правилата за държавна помощ ⁽²⁷⁾.
- (106) След това Комисията отбелязва, че икономическият анализ на PwC изглежда показва, че провинция Райнланд-Пфалц е компенсирала в прекомерна степен FFHG за извършването на проверки за сигурност. В тази връзка Комисията е изтъкнала, че това предимство е финансирано чрез държавни ресурси и може потенциално да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки. Затова Комисията счита, че свръхкомпенсацията представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (107) По отношение на оценката на съвместимостта на тази оперативна помощ Комисията е приложила, с необходимите изменения, същите доводи като изтъкнатите във връзка със СППЗ от 2001 г., вж. съображение 95 и следващите. Друго възможно правно основание за съвместимост с вътрешния пазар, което е било оценено, е член 106, параграф 2 от Договора. Германия обаче не е предоставила никакви данни, че на FFHG е било наложено задължение за обществена услуга. Поради това Комисията не намери правно основание за обявяване на свръхкомпенсацията, произтичаща от таксите за сигурност, за съвместима с вътрешния пазар.

4.1.6. МЯРКА 6: ПРЕКИ БЕЗВЪЗМЕЗДНИ СРЕДСТВА ОТ ПРОВИНЦИЯ РАЙНЛАНД-ПФАЛЦ

- (108) Комисията отбелязва в решението си за откриване на процедурата от 2008 г., че преките безвъзмездни средства, отпуснати през периода 2001—2004 г., изглежда са били предоставени безвъзмездно, с държавни ресурси (а именно общия бюджет на провинция Райнланд-Пфалц) и по избирателен начин (само за FFHG). Комисията счита, че тези безвъзмездни средства могат потенциално да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки. Съответно Комисията застъпва предварителното становище, че те представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора под формата на инвестиционна помощ.
- (109) Комисията също така изразява съмнения относно съвместимостта на помощта с вътрешния пазар, по-специално с оглед на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, както и на Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

4.2. ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ, ПРЕДОСТАВЕНА ОТ FFHG В ПОЛЗА НА RYANAIR И ВСИЧКИ ДРУГИ ВЪЗДУШНИ ПРЕВОЗВАЧИ, ПРЕВОЗВАЩИ ПЪТНИЦИ

4.2.1. МЯРКА 7: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 1999 Г.

- (110) Що се отнася до споразумението с Ryanair от 1999 г., Комисията по принцип е посочила в решението за откриване на процедурата от 2008 г., че намаление или система от намаления, с които се предоставя преференциално третиране на определен бизнес, вероятно ще попаднат в приложното поле на член 107 от Договора.
- (111) Комисията счита, че тъй като FFHG е предприятие, което в основната си част е публична собственост, неговите ресурси представляват държавни ресурси. Комисията посочва във връзка със споразумението с Ryanair от 1999 г., че макар и надзорният съвет да не е гласувал по това споразумение, той не е внесъл предложение и не е предприел каквито и да е действия, показващи, че той е против споразумението. Поради това Комисията отбелязва, че няма индикации, които позволяват да се заключи, че споразумението с Ryanair от 1999 г. не може да се припише на държавата.
- (112) Освен това Комисията изрази съмнения относно това дали частен пазарен инвеститор би сключил споразумението с Ryanair от 1999 г. В тази връзка Комисията отбелязва, че таксите, наложени от FFHG на Ryanair, не покриват пълния размер на разходите на FFHG и следователно изглежда предоставят предимство на Ryanair.

⁽²⁷⁾ Точка 33 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

- (113) Комисията също така посочва, че разходите за новия терминал на приблизителна стойност [...] милиона евро не са били взети предвид в теста за ОУПИ, представен от Германия. Като предварителна бележка Комисията отхвърля довода на Германия, че през 1999 г. HHN така или иначе се нуждае от нов пътнически терминал, и че капацитетът от 1,25 милиона пътници годишно далеч надхвърля очаквания брой на пътниците, които ще бъдат генерирани от Ryanair, тъй като през 1999 г. Ryanair е единственият голям пътнически въздушен превозвач на летище Франкфурт Хан. Поради тези причини Комисията изразява съмнения относно теста за ОУПИ, представен от Германия.
- (114) Комисията също така счита, че споразумението с Ryanair от 1999 г. е избирателна и специфична мярка, тъй като само Ryanair е получило такива условия в преговорите с FFHG, както и че въпросната мярка нарушава или заплашва да наруши конкуренцията на пазара на въздушните превозвачи и засяга търговията между държавите членки.
- (115) Поради това Комисията застъпва предварителното становище, че тъй като изглежда споразумението с Ryanair от 1999 г. не удовлетворява условията на теста за ОУПИ и може да бъде приписано на държавата, то ще представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Освен това Комисията не е намерила правни основания за обявяването на такава постоянна оперативна помощ в полза на въздушен превозвач за съвместима с вътрешния пазар.

4.2.2. МЯРКА 8: ТАРИФА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ ОТ 2001 Г.

- (116) В решението за откриване на процедурата от 2008 г. Комисията е анализираща също така дали тарифата на летищните такси от 2001 г. е възможно да представлява държавна помощ за Ryanair. Тя счита в това отношение, че като предприятия, в които публичните органи имат преобладаващ дял, ресурсите на FFHG и Fraport представляват държавни ресурси, и също че тяхното поведение може да бъде приписано на държавата.
- (117) Комисията е изразила съмнения относно това дали структурата на таксите в тарифата на летищните такси от 2001 г. е формирана по начин, който ще позволи на летището да работи рентабилно, тъй като Германия не е предоставила тест за ОУПИ за тарифата. Тъй като изглежда Ryanair е единствената пътническа авиокомпания, използвала летището в периода между 2001 и 2003 г. и запазила повече от 95 % от обема на пътниците до 2006 г., като база за сравнение са послужили резултатите от теста за ОУПИ за споразумението с Ryanair от 2002 г., което се основава на тарифата на летищните такси от 2001 г. и с което се въвежда допълнителна маркетингова подкрепа. Въз основа на предоставената информация Комисията е изразила съмнение дали тестът за ОУПИ за тарифата на летищните такси от 2001 г. отговаря на условията.
- (118) Комисията счита, че мярката е избирателна, тъй като само въздушните превозвачи, които използват летище Франкфурт Хан, са се възползвали от тарифата на летищните такси от 2001 г., и че тя нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и засяга търговията между държавите членки.
- (119) Ето защо по отношение на тарифата на летищните такси от 2001 г. Комисията е застъпила предварителното становище, че тя може да представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Освен това Комисията не е намерила правни основания за обявяването на такава постоянна оперативна помощ в полза на въздушен превозвач за съвместима с вътрешния пазар.

4.2.3. МЯРКА 9: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 2002 Г.

- (120) По отношение на въпроса за държавните ресурси Комисията е приложила, с необходимите изменения, същите доводи като изтъкнатите за споразумението с Ryanair от 1999 г., разгледани в раздел 4.2.1 (съображение 110 и следващите). Що се отнася до приписването на отговорност за мярката, споразумението с Ryanair от 2002 г. е било официално одобрено от надзорния съвет на FFHG, където преобладават членове, определени от публичните органи. Съответно Комисията е застъпила предварителното становище, че споразумението с Ryanair от 2002 г. може да бъде приписано на Германия.
- (121) Освен това Комисията е изразила съмнения дали инвеститор в условията на пазарна икономика би сключил споразумението с Ryanair от 2002 г. В тази връзка Комисията е изразила съмнения в изчислението, представено от Германия. Освен това Комисията е изразила съмнения относно изчисляването на разходите, тъй като разходите за общата летищна инфраструктура и общата летищна администрация, подадени от Германия, се основават на пределните, вместо на средните разходи. Също така равнището на летищните такси е било замразено до 30 април 2004 г., а след това е трябвало да бъде коригирано в съответствие с германския индекс на потребителските цени, само ако този индекс се увеличи с повече от [...] % в сравнение с предходната година.

- (122) По отношение на избиращия характер, нарушаването на конкуренцията и засягането на търговията Комисията е приложила, с необходимите изменения, същите доводи като изтъкнатите за споразумението с Ryanair от 1999 г., вж. раздел 4.2.1 (съображение 110 и следващите).
- (123) Поради това Комисията е застъпила предварителното становище, че споразумението с Ryanair от 2002 г. може да представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Освен това Комисията не вижда правни основания за обявяването на такава постоянна оперативна помощ в полза на въздушен превозвач за съвместима с вътрешния пазар.

4.2.4. МЯРКА 10: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 2005 Г.

- (124) По отношение на въпроса за държавните ресурси Комисията е приложила, с необходимите изменения, същите доводи като изтъкнатите за споразумението с Ryanair от 1999 г., разгледани в раздел 4.2.1 (съображение 110 и следващите). По въпроса дали е съществувало икономическо предимство Комисията е изразила съмнения относно теста за ОУПИ, представен от Германия, тъй като е нямало достатъчно информация за проверка на изчисленията, както и защото инвестициите, дължащи се на увеличаването на броя на пътниците, по никакъв начин не са били отчетени или отнесени към Ryanair.
- (125) Освен това Комисията е посочила, че въпреки че споразумението с Ryanair от 2005 г. се различава от споразуменията с Ryanair от 1999 и 2002 г. по това, че с него се въвежда един вид договорна система за санкции, ако Ryanair не генерира броя пътници, определен в договора, тя се съмнява дали тези санкции са ефективни.
- (126) По отношение на избиращия характер, нарушаването на конкуренцията и засягането на търговията Комисията е приложила, с необходимите изменения, същите доводи като изтъкнатите за споразумението с Ryanair от 1999 г., вж. раздел 4.2.1 (съображение 110 и следващите).
- (127) Комисията е заключила, че споразумението с Ryanair от 2005 г. също ще представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Комисията не е намерила правни основания за обявяването на такава постоянна оперативна помощ в полза на въздушен превозвач за съвместима с вътрешния пазар.

4.2.5. МЯРКА 11: ТАРИФА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ ОТ 2006 Г.

- (128) По отношение на тарифата на летищните такси от 2006 г. Германия е предоставила на Комисията само частична икономическа обосновка под формата на тест за ОУПИ. Комисията е посочила в решението си за откриване на процедурата от 2008 г., че с тази непълна информация тя не е била в състояние да провери дали, както твърди Германия, икономите от мащаба оправдават диференцирането на пътничските такси. Освен това подадените икономически обосновки за тарифата на летищните такси от 2006 г. оставят няколко въпроса отворени, като например това кои разходи са включени в обхвата на разходите, както и защо маркетинговата подкрепа не е била включена в икономическата обосновка на тарифата.
- (129) Комисията счита, че мярката е била избираща, тъй като от тарифата на летищните такси от 2006 г. са се възползвали само въздушните превозвачи, използващи летище Франкфурт Хан, и че въпросната мярка е нарушавала или е заплашвала да наруши конкуренцията и е засягала търговията между държавите членки.
- (130) Ето защо по отношение на тарифата на летищните такси от 2006 г. Комисията е застъпила предварителното становище, че тя може да представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Освен това Комисията не вижда правни основания за обявяването на такава постоянна оперативна помощ в полза на въздушен превозвач за съвместима с вътрешния пазар.

5. МНЕНИЯ, ПОЛУЧЕНИ ОТ ГЕРМАНИЯ

- (131) Германия е представила подробни становища и икономически анализ в хода на настоящата процедура.

5.1. ОБЩИ БЕЛЕЖКИ

- (132) В своите коментари Германия предоставя преди всичко някои общи съображения относно контекста, засягащи летище Франкфурт Хан. Германия настоява, че проектът за летище Франкфурт Хан е бил предназначен да се превърне в рентабилно частно дружество от момента на преобразуването на летището. Поради това Fraport е било

включено стратегически с оглед на дългосрочната рентабилност на летището. Според Германия със своя бизнес модел, насочен към нискотарифни превозвачи, значително опростената инфраструктура и ниските капиталови разходи летище Франкфурт Хан е пионер в Европа. Въпреки това Германия твърди, че необходимият срок за постигане на положителни оперативни резултати при този вид инфраструктурни проекти би бил приблизително 20 години. Германия посочва, че летище Франкфурт Хан отчита положителен резултат в EBITDA за първи път през 2006 г., т.е. едва 8 години след навлизането на пазара, което доказва неговата икономическа жизнеспособност. Според Германия летище Франкфурт Хан е летището, което отбелязва най-бърз ръст в Германия.

- (133) Освен това Германия счита, че мерките по отношение на летище Франкфурт Хан са били взети изключително в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Според Германия, ако частно предприятие от същата големина и в сравнимо положение би осъществило финансирането, основано на търговска логика, това би изключило наличието на каквото и да е предимство. Германия твърди, че Комисията следва да оценява само дали съответната мярка е защитима в търговско отношение, а не дали тя във всяко разумно съмнение ще бъде успешна. Също така Германия се позовава на принципа за равенство на публичните и частните предприятия, съгласно който средствата, които държавата предлага на предприятие в съответствие с пазарните условия, не се считат за държавна помощ. Най-общо, според Германия всички мерки за летище Франкфурт Хан са били приети в съответствие с пазарните условия, като тестовите за ОУПИ, които Германия представя, доказват това. След това Германия доразвива тези общи бележки по отношение на съответните мерки, оценени в решението за откриване на процедурата от 2008 г.

5.2. ПРЕДПОЛАГАЕМА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ЗА FFHG

5.2.1. МЯРКА 1: СППЗ ОТ 2001 Г.

- (134) Германия твърди, че правилата за държавна помощ не са приложими за СППЗ от 2001 г., тъй като то е сключено през месец август 1999 г., т.е. преди решението на Съда по делото *Aéroports de Paris* ⁽²⁸⁾ от 24 октомври 2002 г. Според Германия решението на първа инстанция от Общия съд е станало окончателно едва след като решението на Съда е постановено и едва когато е било изяснено, че летищата се считат за предприятия и следователно попадат в приложното поле на правилата за държавна помощ. Този подход е бил потвърден по-късно в решението по делото *Leipzig-Halle* ⁽²⁹⁾.
- (135) Освен това Германия заявява, че не са били използвани държавни ресурси. Във връзка с това Германия допълва, че загубите, поети от Fraport, не са обременили бюджета на държавата. Освен това Германия твърди, че отговорността за решенията, взети от Fraport, не трябва да бъде приписвана на Германия, тъй като публичните акционери не са били в състояние да упражняват определящо влияние. Във връзка с това Германия подчертава, че би трябвало да се провери във всеки отделен случай дали ресурсите на дадено дружество действително са били контролирани от държавата. Според Германия фактът, че мнозинство имат публичните акционери, не е достатъчен, за да се приеме, че със СППЗ от 2001 г. се ангажират държавни ресурси.
- (136) Според Германия акционерите не могат да определят действията на управителния съвет в случая на германско акционерно дружество (*Aktiengesellschaft*) като Fraport. Германия счита, че Fraport е независимо акционерно дружество, регистрирано на фондовата борса, и публичните регионални органи не могат да упражняват непрекъснат контрол върху неговите средства. Германия обяснява, че съгласно параграф 76 от немския Закон за акционерните дружества — *Aktiengesetz* (AktG) управителният съвет има широки правомощия да взема решения независимо от акционерите. Германия твърди, че по делата *Stadtwerke Brixen AG* ⁽³⁰⁾ и *Carbotermo* ⁽³¹⁾ Съдът вече е признал характера на германските дружества, регистрирани на борсата, и значителната независимост, която имат техните управителни съвети спрямо акционерите. В това отношение публичните органи не биха могли да контролират ежедневната дейност на Fraport.
- (137) Във връзка с това Германия обяснява, че Fraport не е било включено по никакъв начин в структурите на публичната администрация, че Fraport не е било отговорно пред Германия за своите действия и по никакъв начин

⁽²⁸⁾ Решение от 12 декември 2000 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия* (T-128/98, [2000] Recueil, стр. II-3929), потвърдено с Решение от 24 октомври 2002 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия* (C-82/01 P, [2002] Recueil, стр. I-9297).

⁽²⁹⁾ Решение от 24 март 2011 г. по дело *Freistaat Sachsen u Land Sachsen-Anhalt u Mitteldeutsche Flughafen AG u Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Европейска комисия*, T-443/08 и T-455/08 (по-нататък наричано: решението по дело „Leipzig/Halle“), 2011 г., Сборник, стр. II-1311, по-специално точки 93—94; потвърдено с решение от 19 декември 2012 г. по дело *Mitteldeutsche Flughafen AG u Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Европейска комисия*, C-288/11 P, 2012 г., все още непубликувано в Сборника.

⁽³⁰⁾ Решение от 13 октомври 2005 г. по дело *Parking Brixen GmbH/Gemeinde Brixen u Stadtwerke Brixen AG*, C-458/03, [2005] Recueil, стр. I-08585, точка 67.

⁽³¹⁾ Решение от 11 май 2006 г. по дело *Carbotermo SpA u Consorzio Alisei/Comune di Busto Arsizio u AGESP SpA*, C-340/04, [2006] Recueil, стр. I-04137, точка 36 и следващите.

не е било подчинено на публичната администрация. Макар Германия да признава, че публичните акционери са участвали във вземането на решения на общото събрание на акционерите, по време на което е било взето решението за СППЗ от 2001 г., Германия твърди, че това не означава, че публичните акционери са извършили нещо повече от това да упражнят своите законни права и задължения като акционери.

- (138) В допълнение Германия заявява, че СППЗ от 2001 г. не е предоставило никакво предимство на FFHG. Тя се позовава на теста за ОУПИ, осъществен от РwC във връзка с това, в който се заключава, че всеки инвеститор в условията на пазарна икономика също би сключил това споразумение. Освен това Германия заявява, че рисковете и печалбите от СППЗ от 2001 г. са разпределени поравно и то е било разумно и от данъчно-правна гледна точка. Като цяло Германия описва СППЗ от 2001 г. като напълно нормална мярка в корпоративна група с цел прилагане на глобална или секторна структурна политика.

5.2.2. МЯРКА 2: УВЕЛИЧЕНИЕ НА КАПИТАЛА ОТ 2001 Г.

- (139) Германия обяснява, че увеличението на капитала на FFHG от 2001 г. е било необходимо, тъй като външното финансиране на инвестициите в неговата инфраструктура е шяло да деформира твърде много годишните резултати на дружеството в краткосрочен план.
- (140) Германия заявява, че решението за увеличение на капитала от 2001 г. е било взето от надзорния съвет на FFHG на 14 декември 2001 г. и че това е довело до промяна на устава на FFHG на 9 януари 2002 г. Поради това Германия оспорва приложимостта на правилата за държавна помощ по отношение на тази мярка и се позовава по този въпрос и на доводите относно СППЗ от 2001 г. (вж. съображение 134).
- (141) Освен това Германия твърди, че средствата, инвестирани от Fraport (19,7 милиона евро от общо 27 милиона евро), не са държавни ресурси, тъй като държавата няма контрол върху Fraport. Във връзка с това Германия препраща към своята аргументация за държавните ресурси по отношение на СППЗ от 2001 г. (вж. съображение 136). В допълнение Германия заявява, че не би могла да ѝ се приписва отговорността за увеличението на капитала, и препраща към своите обяснения относно приписването на отговорност на държавата по отношение на СППЗ от 2001 г. (вж. съображение 134). Германия добавя, че одобрението на акционерите на FFHG за увеличението на капитала от 2001 г. не би могло да бъде определящ фактор за приписването на отговорността за него на държавата. Германия счита, че трябва да се приписва отговорност за действията на предприятието, което е дало евентуалната помощ, а не на предприятието, което се е облагодетелствало от нея. Тъй като FFHG е предприятието, което се е облагодетелствало от помощта, неговото одобрение за увеличението на капитала не би трябвало да води до приписване на отговорност на Германия за предоставянето на помощта. Според Германия одобрението, дадено от надзорния съвет на Fraport, също не би могло да се приеме за индикация за приписване на отговорност, тъй като към онзи момент надзорният съвет вече е бил конституиран от равен брой представители на работниците и на акционерите с право на съвместно вземане на решения, което означава, че е имало 10 представители на работниците и 10 представители на акционерите.
- (142) Германия твърди също така, че FFHG не е получило предимство от увеличението на капитала от 2001 г. Fraport, както и провинция Райнланд-Пфалц са действали така, както всеки инвеститор в условията на пазарна икономика би постъпил в този случай.
- (143) Германия изразява несъгласие със съмненията, изразени от Комисията, по отношение на теста за ОУПИ във връзка с решението на Fraport за увеличение на капитала от 2001 г. Германия е представила на Комисията всички допълнително изискани вътрешни документи. Според Германия решението за увеличение на капитала, взето от Fraport през 2001 г., се е основавало и на оценка на мярката от BCG и на две общи проучвания за развитието на въздушния трафик, поръчани от Fraport. Германия подчертава, че Fraport е увеличило капитала си, тъй като в оценката на BCG се посочва, че постигането на рентабилност на летище Франкфурт Хан не би било възможно без допълнителни мерки за строителство и инфраструктура. В теста за ОУПИ са били взети предвид всички тези документи.
- (144) След съмненията, изразени от Комисията по отношение на теста за ОУПИ, осъществен от РwC, Германия предоставя втора, допълнителна оценка от РwC, която допълва и уточнява първия тест за ОУПИ. В тази уточнена оценка се стига до същото заключение като в първата, а именно, че тестът за ОУПИ е отговарял на условията. Германия отхвърля съмненията на Комисията, че РwC не е оценил възможността за евентуално оттегляне на Fraport и че следователно, без да се знаят разходите по оттеглянето, би било невъзможно да се провери дали Fraport е действал като инвеститор в условията на пазарна икономика. Германия твърди, че разходите, свързани с

оттегляне, не водят до разлика в оценката. Нещо повече, Германия посочва, че Fraport е обмисляло оттегляне, но че това не би било възможно през следващите 5 години заради СППЗ от 2001 г. Освен това оценката на PwC показва, че инвестициите е биха имали положителни резултати за Fraport в дългосрочен план.

- (145) След решението за откриване на процедурата от 2008 г. Германия също предоставя тест за ОУПИ и по отношение на действията на провинция Райнланд-Пфалц и нейното решение да участва в увеличението на капитала на FFHG със 7,3 милиона евро. Според оценката, осъществена също от PwC, провинция Райнланд-Пфалц също е действала като оператор в условията на пазарна икономика, тъй като инвестиционните мерки, за които е взето решение през 2001 г., са били необходими и следователно увеличението на капитала е било защитимо в търговско отношение.

5.2.3. МЯРКА 3: УВЕЛИЧЕНИЕ НА КАПИТАЛА ОТ 2004 Г.

- (146) Германия твърди, че и след решението на Съда по делото *Aéroports de Paris* правилата за държавна помощ не са приложими по отношение на увеличението на капитала от 2004 г. Според Германия към онзи момент са били в сила Насоките за въздухоплаването от 1994 г. и съгласно тези насоки инфраструктурните мерки на летищата не са били относими към прилагането на правилата за държавна помощ.
- (147) Германия твърди, че противно на описаното от Комисията в решението за откриване на процедурата от 2008 г., увеличението на капитала от 2004 г. е одобрено на 30 март 2005 г. и е било вписано в търговския регистър на 19.5.2005 г. Освен това основното споразумение за това увеличение на капитала е споразумение от 2002 г. Германия обяснява, че в това споразумение се е предвиждало създаването на летищна система между летище Франкфурт на Майн и летище Франкфурт Хан по реда на Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета ⁽³²⁾. Според Германия оценката на увеличението на капитала от 2004 г. би трябвало да се преценява в този контекст.
- (148) Германия посочва, че съгласно теста за ОУПИ, представен от PwC и подкрепен от допълнителни оценки след решението за откриване на процедурата от 2008 г., Fraport, провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен са действали като инвеститори в условията на пазарна икономика по отношение на увеличението на капитала от 2004 г. Що се отнася до аргументацията за Fraport, Германия препраща към своите аргументи, представени по отношение на увеличението на капитала от 2001 г. (вж. съображение 140 и следващите). В първия тест за ОУПИ, както и в допълнителните тестове се заключава според Германия, че увеличението на капитала от 2004 г., както сключването на ново СППЗ трябва да се разглеждат като изгодни за Fraport към момента както по отношение на качеството, така и на размера. Това според Германия е било обосновано от констатацията на PwC, че възвръщаемостта на инвестиция капитал (по-нататък наричан ROIC), когато е направена инвестицията във FFHG, е била над алтернативната възвръщаемост на равностойна капиталова инвестиция.
- (149) По отношение на провинция Райнланд-Пфалц Германия посочва заключението на PwC, че и провинцията е действала като инвеститор в условията на пазарна икономика, тъй като ROIC за нея, подобно на Fraport, е била над сравнима алтернативна инвестиция.
- (150) По отношение на действията на провинция Хесен Германия твърди, че възможностите за ограничен растеж на летище Франкфурт на Майн, произтичащи, наред с другото, от забраната за нощни полети, са направили необходимо според провинция Хесен по-нататъшното развитие на летище Франкфурт Хан. Иначе летище Франкфурт на Майн е щяло да се изправи пред сериозни икономически последици. Германия посочва, че това развитие е било необходимо, за да се използват изцяло съществуващите възможности за растеж в рамките на 24-часовото разрешение за полети на летище Франкфурт Хан заедно с предвиденото въвеждане на летищната система летище Франкфурт на Майн — летище Франкфурт Хан. Поради това според Германия участието на провинция Хесен в увеличаването на капитала е било неизбежно.

5.2.4. МЯРКА 4: СППЗ ОТ 2004 Г.

- (151) Германия заявява, че СППЗ от 2004 г. би могло да се разглежда единствено в светлината на увеличението на капитала и промените в структурата на акционерите през 2004 г., по-специално тъй като провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен са поставили като условие за преразпределението на акциите на FFHG сключването на СППЗ от 2004 г. между Fraport и FFHG със срок до 2014 г.

⁽³²⁾ Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8).

- (152) Германия препраща към своите аргументи, представени по отношение на увеличението на капитала от 2004 г., и твърди, че правилата за държавна помощ не са били приложими за СППЗ от 2004 г. (вж. съображение 146 и следващите).
- (153) Що се отнася до ангажирането на държавни ресурси, Германия препраща към своите обяснения за СППЗ от 2001 г. (вж. съображение 134 и следващите). Поради това Германия счита, че средствата на Fraport не са държавни ресурси, тъй като Fraport не е подлежал на държавен контрол.
- (154) Германия твърди също така, че за да бъде прието решението за СППЗ от 2004 г., е било необходимо мнозинство от 75 % от акциите, докато публичните акционери са притежавали приблизително 70 % от акциите и следователно на практика не са били в състояние да оказват контрол върху решенията на Fraport. Освен това оставащите 30 % от акциите на Fraport са били разпръснати акционерни участия. Резултатът от гласуването е приемане на решението с 99,992 % „за“, което означава, че и инвеститорите в условията на пазарна икономика са гласували за СППЗ от 2004 г.
- (155) По отношение на наличието на икономическо предимство, Германия отново препраща към обясненията за СППЗ от 2001 г. (вж. съображение 137), съгласно което разпределението на печалбите и загубите е напълно нормална мярка в рамките на група от дружества. Освен това според РwС всеки инвеститор в условията на пазарна икономика би взел същото решение за сключване на СППЗ от 2004 г., тъй като към онзи момент е можело да се очаква печалба от 2008/2009 г. нататък. Германия посочва още, че въз основа на съмненията, изразени от Комисията, РwС е направило повторен тест на тези мерки в допълнителна оценка според качествени изчисления и е стигнало до същото заключение.
- (156) Германия уверява също така, че СППЗ от 2004 г. е било условие за увеличението на капитала от 2004 г. и че предвид очакванията за положително развитие от 2008/2009 г. нататък, е било в интерес на Fraport да сключи СППЗ от 2004 г. за срок от най-малко 5 години. Германия обяснява също така, че Fraport е щяло да може да получава цялата печалба на FFHG до 31 декември 2024 г. най-малко, като същевременно в обратния сценарий дружеството е можело да прекрати споразумението до 31 декември 2010 г. Германия посочва, че следователно Fraport е било в състояние да извлече 100 % печалба от споразумението и да ръководи ежедневната дейност на FFHG, притежавайки само 65 % от неговите акции. Германия също така изразява становището, че тестът за ОУПИ е подкрепен от факта, че частните инвеститори, които представляват 30 % от акционерите на Fraport към онзи момент, също са подкрепили решението.

5.2.5. МЯРКА 5: КОМПЕНСАЦИЯ ЗА FFHG ЗА ПРОВЕРКИ ЗА СИГУРНОСТ

- (157) Във връзка с това Германия декларира, че не са ангажирани държавни ресурси в мярката. Германия се позовава на решението на Съда по дело *Preussen-Elektra* ⁽³³⁾ и заявява, че е налице държавна помощ само ако плащанията са извършени от публичен орган или частно лице, посочен(о) или създаден(о) от държавата. Германия обяснява още, че що се отнася до таксите за проверките за сигурност, същите са били плащани от въздушните превозвачи на провинция Райнланд-Пфалц и само са прехвърляни на FFHG от провинцията като компенсация за проверките за сигурност, които FFHG е извършвало от името на провинцията. Поради това според Германия в този смисъл таксите никога не са били част от средствата на провинцията.
- (158) Германия обяснява, че съгласно член 5 от Закона за авиационната сигурност (*Luftsicherheitsgesetz*) държавата проверява пътниците и техния багаж, за да защити сигурността на въздушния трафик от терористични атаки. Германия твърди още, че органите начисляват такси на пътник за тази дейност на въздушните превозвачи. Германия заявява, че равнището на таксата за сигурност зависи от конкретните условия на летището и варира от 2 евро до 10 евро на пътник. На летище Франкфурт Хан таксата е в размер на 4,35 евро и следователно е адекватна в сравнение с други летища.
- (159) Тази задача, свързана със сигурността, може да бъде прехвърлена от органите на летищен оператор, което е станало в този случай, в който проверките за сигурност са извършвани от FFHG, което на свой ред ги е възложило на външна охранителна фирма.

⁽³³⁾ Решение от 13 март 2001 г. по дело *PreussenElektra/Schleswig AG* (C-379/98, [2001] Recueil, стр. I-02099, точка 58).

- (160) В допълнение Германия заявява, че проверките за сигурност попадат в обхвата на услугите от общ икономически интерес и не представляват стопанска дейност.
- (161) Германия споделя становището на Комисията в това отношение, че не следва да има свръхкомпенсация за услугите, извършвани от FFHG. Германия подчертава обаче, че FFHG не е било свръхкомпенсирано, тъй като то е трябвало да поеме всички разходи за проверките за сигурност.

5.2.6. МЯРКА 6: ПРЕКИ БЕЗВЪЗМЕЗДНИ СРЕДСТВА ОТ ПРОВИНЦИЯ РАЙНЛАНД-ПФАЛЦ

- (162) Германия изяснява, че провинция Райнланд-Пфалц е извършила следните плащания към FFHG между 2001 и 2004 г. Първо, провинция Райнланд-Пфалц е подкрепила FFHG в някои негови инфраструктурни инвестиции и през 2001 г. е предоставила [...] евро на FFHG за тази цел. Според Германия тези безвъзмездни средства са се основавали на решения, които вече са били взети през 1999 и 2000 г. Германия твърди, че към момента на вземане на тези решения правилата за държавна помощ не са били приложими за летищата като предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (163) Второ, Германия заявява, че финансирането на разходи за персонал за проверките за сигурност е било поето частично от провинция Райнланд-Пфалц за годините 2001 г. (60 % от общите разходи), 2002 г. (50 %), 2003 г. (40 %) и 2004 г. (30 %).
- (164) Трето, Германия признава, че провинция Райнланд-Пфалц е съфинансирала две научни проучвания, поръчани от FFHG, но те са били главно от общ публичен интерес според Германия. Германия заявява, че провинция Райнланд-Пфалц е субсидирала първото проучване относно регионалните икономически въздействия на летище Франкфурт Хан в размер на 90 % от общите разходи, а второто проучване относно потенциала за развитие на превоза на товари — в размер на 70 % от общите разходи. Германия твърди, че провинция Райнланд-Пфалц е предоставила тези субсидии само заради своя собствен интерес към тези проучвания и е могла просто да ги поръча сама. Германия не вижда как на FFHG е предоставено каквото и да е предимство от това частично финансиране, тъй като проучванията са от публичен общ интерес, нито как това финансиране може да наруши конкуренцията. Доколкото тези проучвания са представлявали интерес и за FFHG, дружеството също е имало финансов принос за тях.

5.3. ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ, ПРЕДОСТАВЕНА ОТ FFHG В ПОЛЗА НА RYANAIR И ВСИЧКИ ДРУГИ ВЪЗДУШНИ ПРЕВОЗВАЧИ, ПРЕВОЗВАЩИ ПЪТНИЦИ

5.3.1. МЯРКА 7: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 1999 Г.

- (165) Що се отнася до споразумението с Ryanair от 1999 г., Германия отбелязва по принцип, че отначало летище Франкфурт Хан е изградило само най-основна инфраструктура, така че това летище да може да бъде икономически ефективен и иновативен партньор на нискотарифни въздушни превозвачи. Според Германия и на други европейски летища т.нар. „клиенти котва“ са естествен двигател за първоначалното развитие на летището. За Франкфурт Хан клиентът котва, т.е. клиентът, чрез който е можело да се стъпи на пазара, е бил Ryanair.
- (166) Германия твърди, че когато е било сключено първото споразумение с Ryanair, концепцията за летище за нискотарифни въздушни превозвачи все още е била в своя начален стадий. Поради това посредством това споразумение е бил създаден стимул за Ryanair да започне да лети до рядко посещаваното летище Франкфурт Хан. Германия заявява, че обвързването на толкова голям въздушен превозвач с летище Франкфурт Хан е довело до сключването на повече споразумения на въздушни превозвачи с летището („принцип за последване“). Чрез т.нар. „ефект на долиното“ това в крайна сметка е довело и до увеличаване на печалбите на невъздухоплавателния сектор.
- (167) Германия твърди, че предвид това динамично развитие въздушни превозвачи като Ryanair са имали много силна позиция при воденето на преговори, тъй като много други малки регионални летища са се опитвали да сключат споразумения с Ryanair по това време.
- (168) Освен това Германия заявява, че чрез споразумението с Ryanair от 1999 г. не са били предоставяни държавни ресурси. Нещо повече, Германия твърди, че договорните отношения между оператора на летището и въздушния превозвач не са предоставили предимство на последния. Германия счита, че отговорността за сключването на това споразумение трябва да се приписва изключително на управителния съвет, тъй като сключването на споразумението с Ryanair от 1999 г. представлява ежедневна дейност и надзорният съвет не е взимал решение по този въпрос. Германия счита, че Комисията не може да разглежда сключването на споразумението с Ryanair от 1999 г.

като въпрос, отговорността за който може да бъде приписана на Германия, тъй като надзорният съвет не е направил нищо, за да го предотврати. Според Германия подобни действия не попадат в рамките на отговорностите и задачите на надзорния съвет. Също така критериите, посочени от Съда по делото *Stardust Marine*, биха били доведени до абсурд, ако фактът, че надзорен съвет на борсово регистрирано дружество не е действал, би бил достатъчен, за да се направи заключение относно приписването на отговорност за мярката на държавата. Поради това според Германия отговорността за споразумението не може по никакъв начин да бъде приписвана на държавата.

- (169) Освен това Германия твърди, че споразумението с Ryanair от 1999 г. не му е предоставила никакво предимство, тъй като всеки инвеститор в условията на пазарна икономика също би сключил подобно споразумение. Германия специално подчертава, че от това споразумение не се възникнали никакви загуби, напротив на това, което Комисията твърди в своето решение за откриване на процедурата от 2008 г., а то е генерирало огромни по размер приходи, които далеч надвишават направените разходи.
- (170) Във връзка с това Германия подчертава, че летище Франкфурт Хан е използвало подхода, основан на съвкупното търсене, съгласно който приходите от авиационни и неавиационни дейности постъпват в един единствен фонд. Поради това според Германия трябва да се вземат предвид приходите от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности, генерирани от въздушните превозвачи и техните пътници на летището. Както Германия заявява преди това, PwC е стигнало до заключението, че инвеститор в условията на пазарна икономика с дългосрочна стратегия би подписал споразумението с Ryanair от 1999 г., по-специално ако се отчете положението на летище Франкфурт Хан през 1999 г. Според Германия към онзи момент летище Франкфурт Хан е било изправено пред високи постоянни разходи за поддръжка на въздушната и наземната инфраструктура, като същевременно капацитетът на летището е бил слабо използван. Поради това, твърди Германия, възможността за генериране на допълнителен пътничкопоток е била благоприятен начин за ограничаване на загубите и спечелване на клиенти с потенциал за растеж.
- (171) Германия счита, че разходите, за които е било взето решение преди сключването на споразумението, като разходите за обща летищна инфраструктура и обща летищна администрация (с други думи, разходи, които възникват независимо от споразумението с Ryanair от 1999 г.), не следва да бъдат включвани в анализа на рентабилността на споразумението с Ryanair от 1999 г., като PwC подкрепя Германия в това становище. Германия твърди по-специално, че само за летище със съществуваща мрежа от клиенти би било възможно да иска от своите клиенти да поемат частично разходите за инфраструктурни мерки и че летище Франкфурт Хан не е било в такова положение.
- (172) Освен това Германия твърди, че ако се разглеждат действителните разходи за изграждането на новия терминал, в най-добрия случай би могъл да се вземе предвид очакваният пътничкопоток, генериран от Ryanair. Германия счита, че амортизационен срок от 25 години би бил подходящ, което би означавало амортизация от [...] евро годишно. Дори при амортизационен срок от 15 години, както предлага Комисията, Германия твърди, че това би означавало амортизация в размер на [...] евро годишно, така че цялостният анализ на прага на рентабилност пак би бил положителен. Следователно, като се вземе предвид моментът на откриване на летище Франкфурт Хан, Германия счита, че това е шияло да бъде достатъчно за инвеститор в условията на пазарна икономика да сключи споразумението.

5.3.2. МЯРКА 8: ТАРИФА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ ОТ 2001 Г.

- (173) Според Германия тарифата на летищните такси от 2001 г. не би могла да се разглежда като държавна помощ. Германия твърди, че не са предоставяни държавни ресурси, и препраща във връзка с това към своите обяснения относно споразумението с Ryanair от 1999 г. (вж. раздел 5.3.1 и по-специално съображение 167). Германия заявява, че тарифата на летищните такси от 2001 г. е генерирала приходи за FFHG и че не е било необходимо или възможно чрез нея да се покриват всички разходи, направени от FFHG. За да стане това, според Германия, е трябвало да бъдат взети предвид и приходите от невъздухоплавателния сектор в рамките на подхода, основан на съвкупното търсене (вж. съображение 169).
- (174) Германия освен това оспорва твърдението, че отговорността за мярката може да бъде приписана на държавата поради одобрението на летищните такси от транспортния отдел на провинция Райнланд-Пфалц. Това одобрение не означава икономическа или политическа зависимост, а просто регулаторна формалност, изисквана съгласно германското право, която всяко летище — публична собственост или не, трябва да изпълни съгласно закона. Замисълът на този закон е да защити въздушните превозвачи от евентуална злоупотреба с монополната власт на летището да определя цените за своето използване.

- (175) Освен това Германия твърди, че чрез тарифата на летишните такси от 2001 г. не е предоставено предимство на летище Франкфурт Хан. Тя изразява съгласие с Комисията, че резултатите от теста за инвеститор в условията на пазарна икономика за споразумението с Ryanair от 2002 г., което се основава на тарифата на летишните такси от 2001 г. и въвежда допълнителна маркетингова подкрепа, могат да служат като база за сравнение. На тази основа и тъй като тестът за ОУПИ за споразумението с Ryanair от 2002 г. е положителен, Германия твърди, че не може да се прилага друг резултат по отношение на тарифата на летишните такси от 2001 г. Що се отнася до съмненията, изразени от Комисията по отношение на теста за ОУПИ, Германия препраща към своята аргументация във връзка с теста за ОУПИ за споразумението с Ryanair от 2002 г. (вж. съображение 178 и следващите).
- (176) Освен това Германия изразява категорично несъгласие с Комисията относно оценката за избиращия характер на тарифата на летишните такси от 2001 г. Германия твърди, че тарифата на летишните такси от 2001 г. има общ характер и се прилага за всички въздушни превозвачи, които използват летището, и че поради това тя не могла да бъде избираща или специфична. Според Германия тарифата на летишните такси от 2001 г. не е включвала диференциации, които биха дали предимство на един въздушен превозвач пред друг, както и не съдържа никаква система за отстъпки. Поради това Германия счита, че не е било предоставено избиращо предимство на нито един въздушен превозвач.
- (177) Накрая, по отношение на тарифата на летишните такси Германия твърди, че тарифата е била в съответствие със съобразено с пазара поведение и като такава не е можела да наруши конкуренцията между летищата или конкуренцията на вътрешния пазар.

5.3.3. МЯРКА 9: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 2002 Г.

- (178) Германия счита, противно на решението за откриване на процедурата от 2008 г., че споразумението с Ryanair от 2002 г. не е генерирало никакви загуби, а е представлявало източник на доход за FFHG. Що се отнася до въпроса за приписването на отговорност за сключването на споразумението с Ryanair от 2002 г. и използването на държавни ресурси, Германия препраща към своите обяснения относно споразумението с Ryanair от 1999 г. (вж. съображение 167 и следващите). Освен това Германия добавя, че през 2002 г., към момента на сключване на споразумението, акциите на FFHG вече са били притежавани основно от Fraport, чиито ресурси не са държавни и чиито действия не могат да се приписват на държавата, както Германия вече посочва по отношение на СППЗ от 2001 г. (вж. съображение 134 и следващите).
- (179) Според Германия в надзорния съвет на FFHG, който е одобрил сключването на споразумението с Ryanair от 2002 г., държавата е нямала преобладаващо присъствие. Във връзка с това Германия твърди, че представянето на членовете на надзорния съвет на FFHG в съображение 18 от решението за откриване на процедурата е било погрешно. Германия заявява, че съгласно устава на FFHG Fraport има шестима представители, а провинция Райнланд-Пфалц — осем, от които трима са представители на местни органи. Според Германия членовете са разполагали с различен брой гласове и частното дружество Fraport винаги е имало мнозинство от гласовете. Това се дължи на факта, че представителите на Fraport са имали по 12 гласа, докато представителите на провинцията са имали само по 5 гласа, а тези на местните органи — дори по един глас. Поради това според Германия Fraport е имало 72 гласа, докато представителите на провинцията и на местните органи са имали само 28 гласа. Тъй като надзорният съвет взема решенията си с обикновено мнозинство, Германия счита, че сключването на споразумението с Ryanair от 2002 г. не би било възможно без гласовете на Fraport и следователно отговорността за сключването на това споразумение не може да се приписва на държавата.
- (180) Освен това Германия отхвърля съмненията на Комисията относно предоставянето на предимство и теста за ОУПИ, представен от PwC по този въпрос. Германия твърди, че числото [...] на пътниците на полет не е било надценено, тъй като още през 2002 г. [...] % от полетите на Ryanair са осъществявани с Boeing 737-800 и средният коефициент на натовареност на тези полети е бил [...] %, което означава, че броят на пътниците на самолет в действителност е бил средно [...] на полет на Ryanair. Поради това Германия счита, че оценката за броя на пътниците [...] е разумна и не твърде висока, по-специално тъй като FFHG е взело предвид, че преминаването на Ryanair от Boeing 737-200 към Boeing 737-800 ще стане много бързо.
- (181) По отношение на съмненията на Комисията, свързани с разходите за обща летишна инфраструктура и обща летишна администрация, Германия препраща към своята аргументация относно споразумението с Ryanair от 1999 г. (вж. съображение 171 и следващите). Тя препраща също така към своите твърдения за тарифата на летишните такси от 2001 г. (вж. съображение 176) по отношение на избиращия характер на мярката.

5.3.4. МЯРКА 10: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 2005 Г.

- (182) По отношение на въпроса за държавните ресурси и приписването на отговорност Германия препраща към своите твърдения относно споразуменията с Ryanair от 1999 и 2002 г. (вж. съображение 167 и следващите и съображение 178 и следващите). Освен това Германия заявява, че към момента на сключване на споразумението с Ryanair от 2005 г. надзорният съвет на FFHG е бил конституиран по такъв начин, че публичните органи не са могли да упражняват определящо влияние върху решението. Към онзи момент Fraport е имал 156 гласа, докато провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен са имали по 42 гласа. Поради това Германия твърди, че държавата не е могла да има определящо влияние, тъй като е имала само 84 от 240 гласа.
- (183) Освен това Германия счита, че чрез това споразумение не е предоставено предимство на Ryanair. Германия заявява, че противно на предположението на Комисията в решението за откриване на процедурата от 2008 г. на РwC са били предоставени всички съответни числа, тъй като то иначе не е можело да осъществи този всеобхватен, неутрален и независим тест за ОУПИ. Германия отхвърля също така съмненията на Комисията, че инвестициите, дължащи се на Ryanair, не са били насочени подходящо. Германия заявява, че РwC е извършило втора оценка в своята допълнителна оценка, където е обяснило, че по-голямата част от разходите са били свързани с инвестиции от общ характер, които летището е направило независимо от услугите, предоставяни на Ryanair. Що се отнася до разходите, дължащи се на обслужването на пътниците на Ryanair, те според Германия са отнесени към Ryanair.
- (184) Германия отхвърля също така съмненията на Комисията относно ефективността на системата за санкции, въведена в споразумението с Ryanair от 2005 г. Германия заявява, че тази система за санкции отразява съобразено с пазара поведение. Германия твърди, че допълнителни санкции към вече приетите биха били ненужни и неподходящи, тъй като Ryanair не е имал изключителни права да използва летището и също е поемало риск.
- (185) Освен това Германия заявява, че споразумението не е изборителна мярка, тъй като одобрените летищни такси са се основавали на общата тарифа на летищните такси от 2006 г. Германия твърди също така, че всички загуби, понесени от FFHG, не са генерирани от споразумението с Ryanair от 2005 г., а от необходимите инвестиции за летище Франкфурт Хан, като инвестициите, дължащи се на Ryanair, са били покрити от приходите, генерирани от споразумението с Ryanair от 2005 г.

5.3.5. МЯРКА 11: ТАРИФА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ ОТ 2006 Г.

- (186) По отношение на тарифата на летищните такси от 2006 г. Германия твърди по принцип, че тези летищни такси са били формирани изключително въз основа на икономически съображения, като е бил взет предвид бизнес моделът на летище Франкфурт Хан като летище за нискотарифни въздушни превозвачи, т.е. с очакването, че разходите за дейността ще бъдат покрити в краткосрочен план, а в дългосрочен план ще бъде генерирана трайна печалба.
- (187) Що се отнася до въпросите за държавни ресурси и приписване на отговорност, Германия препраща към своята аргументация относно споразуменията с Ryanair от 1999, 2002 и 2005 г. (вж. съображения 167 и следващите, 178 и следващите и 182 и следващите) и относно тарифата на летищните такси от 2001 г. (вж. съображение 173 и следващите).
- (188) Германия твърди, че Ryanair не е получило никакво предимство чрез тарифата на летищните такси от 2006 г. Първо, Германия обосновава различните пътнически такси, които са били разработени, с цел да се предложи стимул за нискотарифни превозвачи, като същевременно се покриват оперативните разходи на летището. Предоставянето на намаление на таксите според пътничеството, твърди Германия, е обичаен подход на национални и международни летища, както вече е прието от Съда. Когато се предоставят такива основания на потока намаления, те трябва да бъдат обосновани от обективни и недискриминационни критерии и това според Германия е било така на летище Франкфурт Хан. Тъй като прагът за получаване на отстъпки е бил много нисък, а именно 100 000 пътници годишно, тези отстъпки са били в подкрепа и на по-малки въздушни превозвачи.
- (189) Второ, Германия твърди, че икономическата обосновка на летищните такси се опира на подхода, основан на съвкупното търсене, като препраща към своите твърдения относно споразумението с Ryanair от 1999 г. (вж. съображение 169). Германия обосновава диференциацията според времето за ротация (по-нататък наричано „ВР“) до и над 30 минути, като обяснява, че ВР над 30 минути всъщност е свързано с по-големи разходи. Германия заявява също така, че макар летищните такси да не са покривали 100 % от разходите, ОУПИ все пак би избрал тази тарифа на летищните такси, тъй като покриването на разходите за инфраструктура като летище не би могло

да се постигне в толкова кратък срок. FFHG обаче е очаквало, че с тарифата на летищните такси от 2006 г. ще се генерират повече пътници и че до 2008 г. ще се постигне пълно покриване на разходите. Съгласно оценката на тази тарифа на летищните такси, направена от PwC, това е било икономически реалистично към момента на въвеждане на летищните такси, както се потвърждава и от допълнителната оценка на PwC.

- (190) По отношение на маркетинговата подкрепа, предоставена съгласно тарифата на летищните такси от 2006 г., Германия твърди, че това в действителност не е неразделна част от тарифата. Германия твърди също така, че всеки инвеститор в условията на пазарна икономика би оказал същата маркетингова подкрепа, предоставяна на въздушните превозвачи, тъй като съществуват големи икономически рискове, свързани с разкриването на нов маршрут. Тази подкрепа се дава изключително за новопредлагани маршрути, което означава маршрути, които не са били обслужвани въобще в рамките на последните 24 месеца. Размерът на подкрепата се основава на броя на заминаващите пътници, обслужвани в рамките на една година. Въз основа на критерии като временно предлагани маршрути на летище Франкфурт Хан, седмичните връзки и продължителността на непрекъснатата полетна дейност, се гарантира, че подкрепата действително води до разширяване на мрежата от полети, предлагани от въздушните превозвачи.
- (191) Германия твърди, че маркетинговата подкрепа не може да се разглежда като едностранна престация на летището. Според Германия насърчаването на нови маршрути е довело до по-голяма печалба за летището, тъй като по-високият пътнически поток е създал по-високи приходи от невъздухоплавателни дейности. Освен това Германия обяснява, че определянето на сумите за подкрепа се е основавало на разумни съображения.
- (192) Германия също така отхвърля съмненията на Комисията, че маркетинговият риск е бил по-голям за въздушните превозвачи, които все още не са осъществявали дейност на летище Франкфурт Хан. За въздушните превозвачи с по-голям пътнически поток обслужването на по-атрактивна мрежа, твърди Германия, изисква по-високи маркетингови разходи, което на свой ред обосновава по-голямата маркетингова подкрепа от летището, като се има предвид също така, че по-големият пътнически поток увеличава печалбите на летището. При всички случаи размерът на подкрепата не е бил повече от една трета от реалните маркетингови разходи, като по този начин се изключва всякаква дискриминация между въздушните превозвачи, които вече обслужват летище Франкфурт Хан, и другите въздушни превозвачи. Нещо повече, Германия се аргументира, че по-големите въздушни превозвачи обикновено имат по-голям маркетингов бюджет, така че дадената подкрепа всъщност е по-малка по отношение на целия бюджет отколкото при по-малък въздушен превозвач.
- (193) Накрая, Германия посочва, че в теста за ОУПИ, осъществен от PwC, се установява, че тази маркетингова подкрепа е дадена по пазарно съобразен начин.
- (194) Що се отнася до изборителния характер на мярката и нарушаването на конкуренцията на вътрешния пазар, Германия препраща към своите твърдения относно тарифата на летищните такси от 2001 г. (вж. съображения 176 и следващите).
- (195) Съответно Германия твърди, че тарифата на летищните такси от 2006 г. не е включвала държавна помощ. Ако Комисията установи, че летищните такси представляват държавна помощ, Германия твърди алтернативно, че помощта е била съвместима с вътрешния пазар.

5.4. СЪВМЕСТИМОСТ НА МЕРКИТЕ С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР

5.4.1. СЪВМЕСТИМОСТ НА ИНВЕСТИЦИОННАТА ПОМОЩ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА ЛЕТИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА

- (196) Според Германия, ако би се счело, че мерките 1—6 са включвали държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, доколкото са били предназначени да финансират летищна инфраструктура на летище Франкфурт Хан, тази помощ би могла да се счита за съвместима на основание член 107, параграф 3 от Договора и Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

5.4.1.1. Принос за ясно определена цел от общ интерес

- (197) По отношение на изискването за ясно определена цел от общ интерес Германия посочва, че финансирането на летищна инфраструктура на летище Франкфурт Хан винаги е било насочено към целта за подобряване на регионалната икономическа структура на икономически по-слабо развития и слабо населен регион Хунсрюк.

- (198) С оглед на това Германия посочва, че първо, целта на подпомагането на FFHG е да се преодолее слабата в структурно отношение икономика на региона Хунсрюк. Германия уверява, че около летище Франкфурт Хан се намират редица райони, считани за региони, които се нуждаят от подкрепа в рамките на общностната задача „Подобряване на регионалната икономическа структура“ (*Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“*)⁽³⁴⁾ — споделена между федералните и местните правителства задача. Във връзка с това Германия посочва, че в четирите региона, които се намират около летището, а именно окръг Бернкастел-Витлих, Биркенфелд, Кохем-Цел и Райн-Хунсрюк-Крайс, средната гъстота на населението е едва половината от тази в останалата част от провинция Райнланд-Пфалц. Германия е посочила, че за тези райони, чиято икономика се формира от малките и средните предприятия, заетостта е основната опора срещу по-нататъшен спад на регионалната икономика, а летище Франкфурт Хан има важна роля като работодател и клиент.
- (199) Второ, Германия твърди, че летище Франкфурт Хан има важна роля за стратегическото развитие на входящия (приблизително 33 % от пътниците, отговарящи на приблизително 1 милион пътници през 2005 г.) и изходящия туризъм (приблизително 67 % от пътниците) за провинция Райнланд-Пфалц. Германия е посочила, че 88 % от пристигащите пътници остават в региона за няколко нощувки. Германия твърди, че пристигащите на летище Франкфурт Хан туристи са генерирали приблизително 5,7 милиона нощувки през 2005 г.⁽³⁵⁾ Според Германия броят на нощувките се е увеличил допълнително, като провинция Райнланд-Пфалц е посрещнала 8,2 млн. гости през 2011 г., които са генерирали 21,5 млн. нощувки. Германия посочва, че броят на гостите, по-специално тези от държавите от Източна и Южна Европа, се е увеличил и че голям брой от полетите от тези държави се осъществяват до Франкфурт Хан. Това според Германия е довело до около 198 000 работни места, създадени от туризма в Райнланд-Пфалц. Според Германия привлечените приходи и въздействието върху заетостта произтичат по-специално от входящия туризъм, за който летище Франкфурт Хан има централна роля като входна точка за туристите в региона Хунсрюк, но и за Райнланд-Пфалц като цяло. Германия заявява, че в периода 1990—2001 г. за региона Хунсрюк броят на туристите се е увеличил със 70 %, а за Райнланд-Пфалц — с 35 %. Според Германия през същия период броят на туристите, идващи от чужбина в региона Хунсрюк, се е увеличил със 163 %. Тъй като 88 % от пристигащите туристи от Франкфурт Хан остават за поне една нощувка, а повече от 80 % от тях остават дори от два до десет дни, те генерират обща печалба от около 133,7 милиона евро годишно. Освен това Германия твърди, че изходящият туризъм (67 %) също така генерира приходи за летище Франкфурт Хан чрез приходи от невъздухоплавателни дейности.
- (200) Трето, Германия заявява, че при отчитане на всички летищни дейности през 2012 г. летище Франкфурт Хан е създавало 3 063 работни места в регион Хунсрюк, от които 74 % са били на пълно работно време. Според Германия 90 % от тези служители живеят в региона. Германия твърди освен това, че чрез летище Франкфурт Хан се предотвратява движението на младите квалифицирани служители към други региони, както и икономическият и социален упадък на регионалните общности и тяхната инфраструктура. Освен това Германия посочва, че съществуването на летище Франкфурт Хан не само води до горепосочените преки въздействия върху пазара на труда, но също така има редица значителни косвени въздействия чрез увеличаване на броя на икономическите и туристическите дейности. В това отношение Германия се позовава на положителните вторични ефекти за региона, а именно по-малка безработица и повече данъкоплатци, което допринася да се гарантира, че общините в региона имат финансови средства, за да подпомагат местната икономика. Общо това е осигурило около 11 000 работни места посредством входящия туризъм за цялата провинция Райнланд-Пфалц.
- (201) Германия твърди, че финансирането на инфраструктурата на летище Франкфурт Хан е спомогнало за постигането на ясно определената цел от общ интерес за намаляване на натовареността на въздушния трафик на основните летищни центрове на ЕС. Във връзка с това Германия посочва факта, че в миналото ограниченията на капацитета на летище Франкфурт на Майн непрекъснато са били превишавани. Германия заявява, че по-специално с оглед на лиценза за 24-часово опериране летище Франкфурт Хан следователно служи на целта за осигуряване на допълнителен капацитет с цел облекчаване на натовареността на летище Франкфурт на Майн.
- (202) Освен това Германия твърди, че подпомагането на летище Франкфурт Хан служи също и на целта от общ интерес за увеличаване на мобилността на гражданите на Съюза. Във връзка с това Германия посочва, че летище Франкфурт Хан е единственото германско летище, което предлага директни полети до Каунас (Латвия), Кери (Ирландия), Кос (Гърция), Монпелие (Франция), Надор (Мароко), Пловдив (България), Пула (Хърватия), Родос (Гърция), Сантяго де Компостела (Испания) и Волос (Гърция). Също така според Германия летище Франкфурт Хан

⁽³⁴⁾ Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz“ от 6 октомври 1969 г. (BGBl. I, стр. 1861), последно изменен с член 8 от Закона от 7 септември 2007 г. (BGBl. I, стр. 2 46).

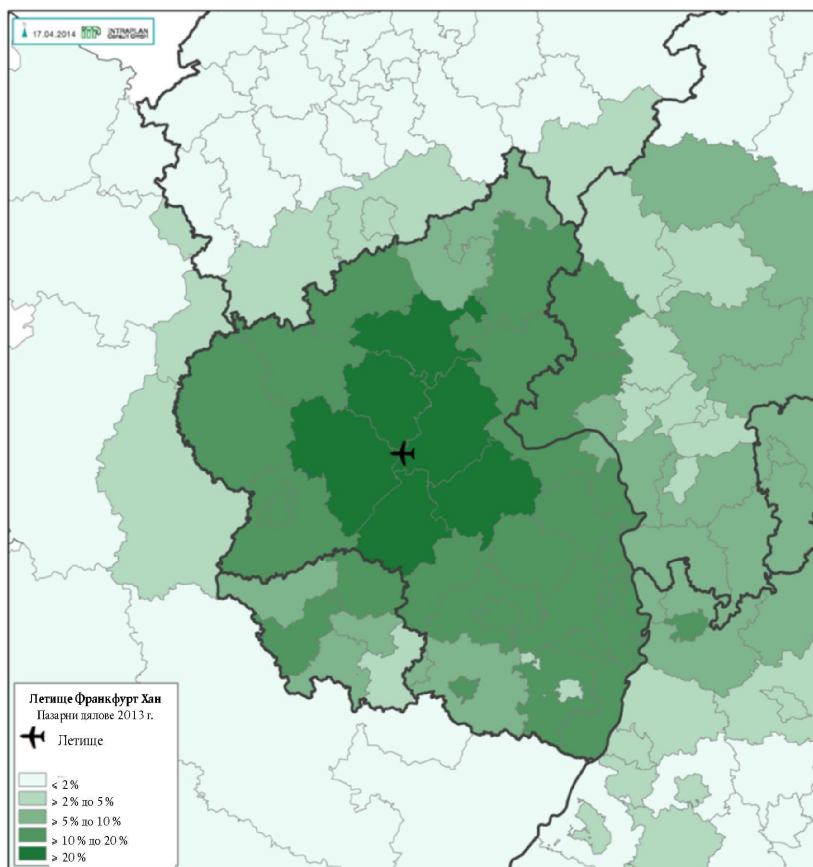
⁽³⁵⁾ Flughafen Frankfurt Hahn — Regionalökonomische Effekte, ZfL Studie, март 2007 г.

допринася за трудовата мобилност на младите хора, които могат да достигнат до регион Хунсрюк и Райнланд-Пфалц на ниски цени. По подобен начин Германия посочва, че едни от най-добрите университети и институти за висше образование в Кобленц, Майнц, Кайзерслаутерн, Трир, Висбаден, Манхайм, Бон и др., в които за по-голямата част от обучението не се изискват такси, понастоящем са леснодостъпни за студентите от цяла Европа.

- (203) Освен това Германия твърди, че е от общ интерес Хунсрюк и околните региони на провинция Райнланд-Пфалц да са свързани с други периферни региони, например Лимерик, което вече е било осъществено чрез партньорства между градовете. Германия посочва, че като четвърта по големина икономика в света тя поставя акцент не само върху свързването с големите европейски летищни центрове, но и върху свързването на регионите помежду им. Според Германия постигането на по-голяма независимост от големите летищни центрове като Хийтроу, Шарл де Гол, Схипол или Франкфурт на Майн, е важно за Европа, тъй като това означава не само по-преки връзки, но и по-голяма сигурност, особено за превоза на товари, тъй като при регионалните летища съществува по-малка вероятност за отмяна на полети поради метеорологични условия, стачки, тероризъм или отмяна на полети поради рисковете, водещи до отмяна на полети.
- (204) На последно място, Германия най-общо подчертава, че близостта на летище Цвайбрюкен не води до дублиране на летищата за същия регион на обслужване поради разстоянието от 127 км между летище Франкфурт Хан и летище Цвайбрюкен. Според Германия това разстояние, превърнато във време за път, е 1 час и 27 минути с автомобил или около 4 часа път с влак. Следователно Германия твърди, че няма причина работник, товарен превозвач или турист, чиято точка на заминаване се намира в региона Хунсрюк, да отиде до летище Цвайбрюкен вместо до летище Франкфурт Хан, за да достигне до крайното си местоназначение. Освен това Германия твърди, че при разглеждането на въздушния трафик на пътници и товари в периода 2005—2012 г. не може да се заключи, че е налице отношение на заместване между летищата. Според Германия най-големият дял пътници на летище Франкфурт Хан са от регион Хунсрюк-Мозел-Нае (вж. фигура 5).

Фигура 2

Пазарни дялове в пътническия въздушен транспорт на летище Франкфурт Хан през 2013 г. ⁽³⁶⁾



⁽³⁶⁾ Становища, представени от Германия, септември 2014 г.

5.4.1.2. *Инфраструктурата е необходима и пропорционална на целта*

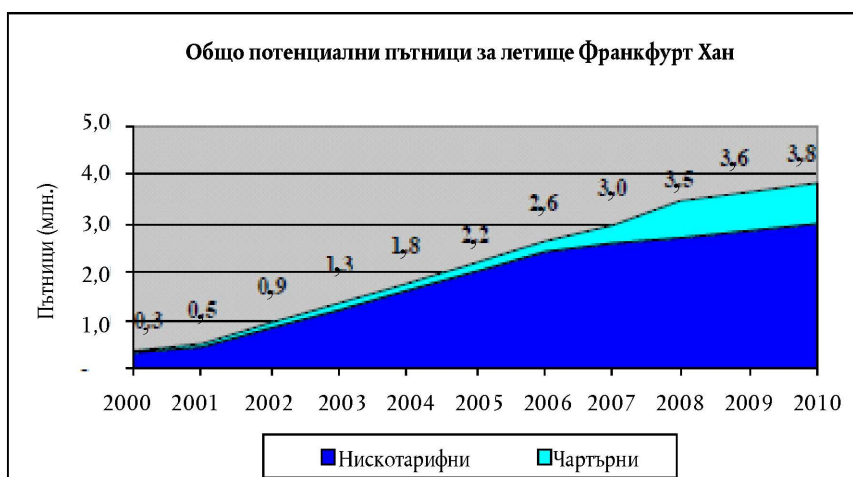
- (205) Германия подчертава, че финансираните инвестиции са били необходими и пропорционални на целта от общ интерес (вж. съображение 197 и следващите). Според Германия инвестициите са били осъществени в съответствие с нуждите и изградената инфраструктура е била необходима за летището, за да се гарантира свързаността, да служи за развитието на региона и да намали натовареността на летище Франкфурт на Майн. Германия посочва, че инфраструктурата не е била непропорционална или твърде голяма за нуждите на ползвателите на летището. Следователно Германия счита, че това условие за съвместимост е изпълнено.

5.4.1.3. *Инфраструктурата предлага задоволителни средносрочни перспективи за използване*

- (206) Германия заявява, че преди да бъде взето решението за разширяване на летищната инфраструктура, Fraport е възложило проучвания за прогнозиране на трафика, за да определи потенциала на трафика за летище Франкфурт Хан. Германия е предоставила тези проучвания, осъществени от експерти в областта на авиацията от името на Fraport. На фигури 3, 4 и 5 е показано обобщение на резултатите от едното от тези проучвания по отношение на очакваното развитие на трафика на пътници и товари на летище Франкфурт Хан в периода 2000—2011 г.

Фигура 3

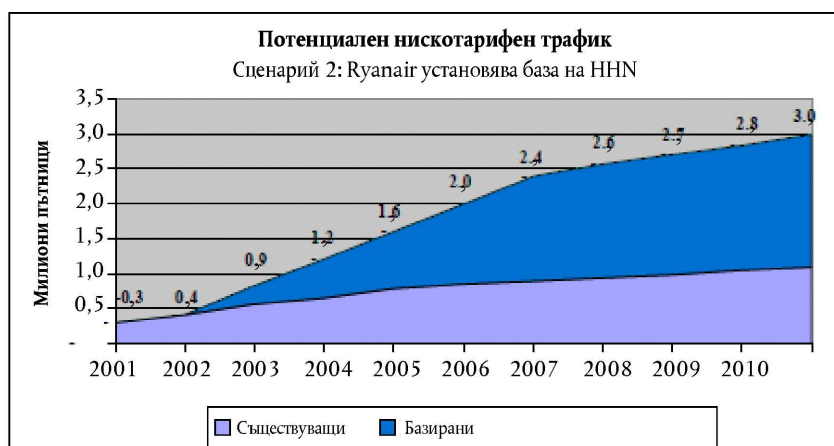
Общо потенциални пътници на летище Франкфурт Хан в периода 2000—2010 г.



Източник: SH&E

Фигура 4

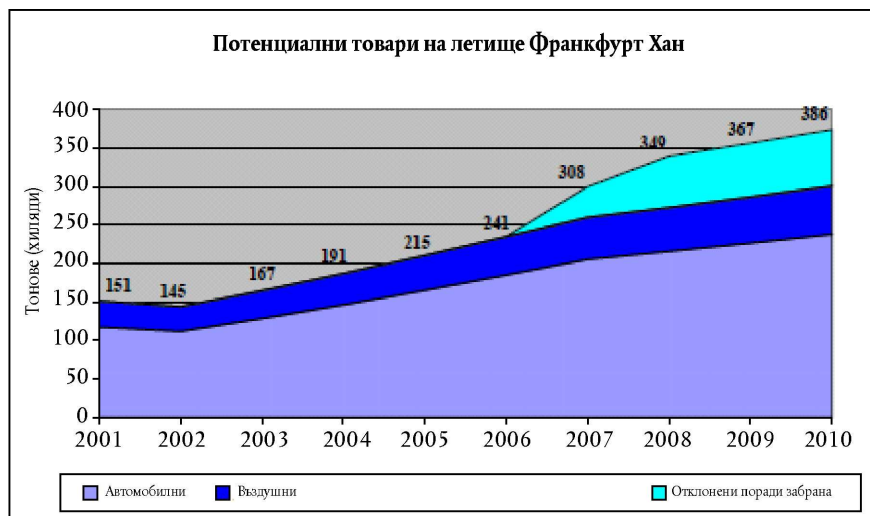
Потенциален нискотарифен пътничкопоток (при предположение, че Ryanair ще установи база) на летище Франкфурт Хан в периода 2001—2011 г.



Източник: SH&E

Фигура 5

Общ потенциален трафик на товари на летище Франкфурт Хан в периода 2001—2010 г.



Източник: SH&E

5.4.1.4. Равен и недискриминационен достъп до инфраструктурата

- (207) Според предоставената от Германия информация всички потенциални ползватели на инфраструктурата имат достъп до летището при равни и недискриминационни условия. Германия твърди, че летищните такси, заплащани за използването на инфраструктурата, са се основавали на обоснована от търговска гледна точка диференциация, и че тарифата на летищните такси е на разположение на всички потенциални ползватели по прозрачен и недискриминационен начин.

5.4.1.5. Търговията не е засегната до степен, противоречаща на общия интерес

- (208) Първо, Германия заявява, че между летище Франкфурт Хан и други летища, намиращи се в региона на обслужване, като например летище Цвайбрюкен и летище Франкфурт на Майн, не са налице ефекти на заместване. Според Германия не могат да се докажат неоправдани отрицателни последици върху конкуренцията с тези летища вследствие на помощта, предоставена на FFHG, по отношение както на пътническия, така и на товарния трафик. Наистина, Германия твърди, че през последните години нискотарифните превозвачи е трябвало все по-често да предлагат повече полети до големите летищни центрове, тъй като традиционните авиокомпании са понижили цените си и са започнали да навлизат на пазара на нискотарифни полети. Във връзка с това Германия посочва, че понастоящем регионалните летища, като например Франкфурт Хан, са подложени на по-голям натиск да се конкурират с летищните центрове за пътуващите с цел туризъм. Следователно Германия достига до заключението, че предоставената финансова подкрепа не е довела до каквито и да е неоправдани отрицателни последици върху конкуренцията, а вместо това се е оказала подходяща помощ в процеса на адаптация към стабилен бизнес модел в бъдеще.
- (209) Второ, Германия твърди, че фактът, че преди да се ангажира с летище Франкфурт Хан, Fraport вече е било оператор на летище Франкфурт на Майн, показва, че не се очакват никакви заместващи движения от летище Франкфурт на Майн към летище Франкфурт Хан. Вместо това Fraport е инвестирало във възможността да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн и да се използва допълнителната допълваща функция на летище Франкфурт Хан, тъй като в бъдеще се е предвиждало претоварване на капацитета на летищния център Франкфурт на Майн. Според Германия забраната за нощни полети на летище Франкфурт на Майн е един от основните фактори в тази обосновка, тъй като летище Франкфурт Хан има лиценз за 24-часово опериране.
- (210) В заключение Германия твърди, че последиците от евентуална помощ в полза на FFHG са били ограничени до положителните регионални въздействия за региона Хунсрюк, като същевременно не са създадени неоправдани отрицателни ефекти във връзка с други летища предвид факта, че летище Франкфурт Хан е използвано, за да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн. Освен това Германия посочва, че освен летище

Люксембург, което се намира на 1 час и 30 минути път (111 км) от летище Франкфурт Хан, няма други чуждестранни конкуриращи летища в същия регион на обслужване. Дори по отношение на летище Люксембург според Германия не може да се установи отрицателен ефект, свързан с нарушаване на конкуренцията.

5.4.1.6. *Стимулиращ ефект, необходимост и пропорционалност*

- (211) Германия посочва, че при липсата на инвестиционна помощ равнището на стопанската дейност на летището би намаляла значително. Германия твърди, че помощта е необходима, тъй като тя компенсира само разходите за финансиране, и по-ниският ѝ размер ще доведе до по-ниски нива на инвестициите.

5.4.2. СЪВМЕСТИМОСТ НА ОПЕРАТИВНАТА ПОМОЩ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА ЛЕТИЩНАТА ДЕЙНОСТ

- (212) Насоките за въздухоплаването от 2014 г. предвиждат условия, при които оперативна и инвестиционна помощ, предоставена на летища, може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора. На 17 април 2014 г. Германия представя становището си относно съвместимостта на мерките съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Германия твърди, че дори разследваните мерки фонд, заемите и свързаните с тях гаранции да представляваха оперативна помощ за FFHG, те биха били съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора и раздел 5.1.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

5.4.2.1. *Принос за ясно определена цел от общ интерес*

- (213) По отношение на изискването за ясно определена цел от общ интерес Германия посочва, че покриването на оперативни разходи на FFHG винаги е било насочено към целта за подобряване на регионалната икономическа структура на икономически по-слабо развития и слабо населен регион Хунсрюк. Във връзка с това Германия представя същите доводи като тези, използвани за оценката на съвместимостта на инвестиционната помощ за финансиране на летищната инфраструктура (вж. раздел 5.4.1.1).

5.4.2.2. *Необходимост от държавна намеса*

- (214) Що се отнася до необходимостта от държавна намеса, Германия обяснява защо летище Франкфурт Хан е имало оперативни загуби, които е трябвало да бъдат покрити. Нейното становище е, че за летище като Франкфурт Хан, което обслужва 1—3 милиона пътници, е твърде амбициозна цел то да стане рентабилно и да е в състояние да покрива собствените си оперативни разходи. Според Германия не е възможно тази амбициозна цел да се осъществи в началните години, тъй като летището е било обременено от големите инфраструктурни инвестиции, които е финансирало самостоятелно от капиталовия пазар и за които е трябвало да заплати висока лихва. В допълнение Германия заявява, че от началото на световната икономическа и финансова криза е регистрирана стагнация на пътническия и особено на товарния трафик.
- (215) Германия заявява, че с оглед на тези обстоятелства е било налице необходимост от държавна намеса за покриване на оперативните загуби, тъй като в противен случай FFHG е щяло да изпадне в несъстоятелност. Това също така би довело до отнемане на лиценза за 24-часово опериране според Германия, което означава, че по време на производството по несъстоятелност FFHG би трябвало да спре да обслужва всички полети, което от своя страна е щяло да доведе до загуба на клиенти, като например авиокомпаниите и товарни превозвачи. Германия посочва, че в този случай би било много трудно да се намери нов оператор за летището.

5.4.2.3. *Целесъобразност на мерките за помощ като инструменти на политиката*

- (216) Германия твърди, че покриването на оперативните разходи е било подходяща мярка за постигане на поставената цел. Германия твърди в това отношение, че ако летище Франкфурт Хан е трябвало да преустанови дейност и би изчезнало от съответните пазари, вече е нямало да бъде възможно постигането на целите от общ интерес, преследвани с преобразуването на бившата военна база на САЩ в напълно функциониращо гражданско летище, и за развитие на региона Хунсрюк. С оглед на това Германия подчертава, че за разлика от инвеститор в условията на пазарна икономика публичният инвеститор ще трябва да вземе под внимание тези цели, когато разглежда алтернативните варианти на затваряне на летището.

5.4.2.4. Наличие на стимулиращ ефект

- (217) Германия заявява, че за да се поддържа летище Франкфурт Хан в експлоатация, е било безусловно необходимо да се покрият неговите оперативни разходи, тъй като в противен случай FFHG би изпаднало в несъстоятелност. Успешната експлоатация на летището от своя страна е била основата за осъществяване на целите от общ интерес, както е посочено в съображения 213 и следващите. Освен това Германия заявява, че без оперативната помощ финансовата консолидация на летището би била немислима предвид факта, че летището е щяло да натрупва все повече и повече дългове, вместо да изплати собствените си дългове съгласно предвиденото в настоящата програма за строги икономии.

5.4.2.5. Пропорционалност на размера на помощ (ограничаване на помощта до минимум)

- (218) Германия твърди, че всеки елемент на помощта, включен в заемите, е бил ограничен до оперативните загуби и е представлявал необходимият абсолютен минимум, за да се поддържа летище Франкфурт Хан в експлоатация и да се предотврати изпадането му в несъстоятелност.

5.4.2.6. Избягване на неоправдани отрицателни последици върху конкуренцията и търговията между държавите членки

- (219) Първо, Германия заявява, че между летище Франкфурт Хан и други летища, намиращи се в региона на обслужване, като например летище Цвайбрюкен и летище Франкфурт на Майн, не са налице ефекти на заместване. Според Германия не могат да се докажат неоправдани отрицателни последици върху конкуренцията с тези летища вследствие на оперативната помощ, предоставена на FFHG, по отношение както на пътническия, така и на товарния трафик. Германия посочва, че, точно обратно, при летище Франкфурт Хан са били наблюдавани значителни заместващи ефекти от пътници, избрали центрове като Кьолн/Бон или Франкфурт на Майн за полети с нискотарифни превозвачи пред летище Франкфурт Хан. Наистина, Германия твърди, че през последните години нискотарифните превозвачи е трябвало все по-често да предлагат повече полети до големите летищни центрове, тъй като традиционните авиокомпании са понижили цените си и са започнали да навлизат на пазара на нискотарифни полети. Във връзка с това Германия посочва, че понастоящем регионалните летища, като например Франкфурт Хан, са подложени на по-голям натиск да се конкурират с летищните центрове за пътуващите с цел туризъм. Следователно Германия достига до заключението, че покриването на оперативни разходи не е довело до каквито и да е неоправдани отрицателни последици върху конкуренцията, а вместо това се е оказало подходяща помощ в процеса на адаптация към стабилен бизнес модел в бъдеще.
- (220) Второ, Германия твърди, че фактът, че преди да се ангажира с летище Франкфурт Хан, Fraport вече е било оператор на летище Франкфурт на Майн, показва, че не се очакват никакви заместващи движения от летище Франкфурт на Майн към летище Франкфурт Хан. Вместо това Fraport е инвестирало във възможността да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн и да се използва допълнителната допълваща функция на летище Франкфурт Хан предвид факта, че в бъдеще се е предвиждало претоварване на капацитета на летищния център Франкфурт на Майн. Според Германия забраната за нощни полети на летище Франкфурт на Майн е един от основните фактори в тази обосновка, тъй като летище Франкфурт Хан има лиценз за 24-часово опериране.
- (221) В заключение Германия твърди, че ефектите от всички мерки в полза на FFHG са били ограничени до положителните регионални въздействия за региона Хунсрюк като цяло, като същевременно не са създадени неоправдани отрицателни последици във връзка с други летища предвид факта, че летище Франкфурт Хан е използвано, за да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн. Освен това Германия посочва, че освен летище Люксембург, което се намира на 1 час и 30 минути път (111 км) от летище Франкфурт Хан, няма други чуждестранни конкурентни летища в същия регион на обслужване. Дори по отношение на летище Люксембург според Германия не може да се установи отрицателен ефект, свързан с нарушаване на конкуренцията.

6. МНЕНИЯ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**6.1. RYANAIR**

- (222) Ryanair възразява срещу решението на Комисията за откриване на официална процедура по разследване по отношение на споразуменията на Ryanair с летище Франкфурт Хан от 1999 г., 2002 г. и 2005 г. Ryanair заявява, че тези споразумения са в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика и съответно не включват държавна помощ.

- (223) Ryanair по същество твърди, че не му е било предоставено предимство, тъй като споразуменията отразяват обичайните пазарни условия. В тази връзка Ryanair твърди, че договорните условия не трябва да бъдат сравнявани с онези на други германски летища, а с онези, които Ryanair е договаряло с други летища, на които оперират нискотарифни превозвачи, като например летище Блекпул и летище Шарлероа.
- (224) Относно въпроса за маркетинговата подкрепа Ryanair твърди, че таксата за нови дестинации стимулира честотата на полетите и че отстъпките, предоставяни от летище Франкфурт Хан, са били в съответствие с практиката в бранша, тъй като много летища частна или публична собственост са прилагали същото или по-високо ниво на отстъпки за нови дестинации.
- (225) Що се отнася до прилагането на летищните такси, Ryanair твърди, че обичайните пазарни такси, т.е. такси, които не са необичайно ниски, са в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Според Ryanair, за да бъде удовлетворен този принцип, не се изисква перспектива за незабавна печалба. По мнение на Ryanair перспективата за постигане на рентабилност в средносрочен или дългосрочен план би била достатъчна. Освен това Ryanair оспорва довода на Комисията, че летище Франкфурт Хан е отчело само специфичните разходи по договора на Ryanair, що се отнася до покриването на разходите му от таксите, плащани на Ryanair, но не и разходите на общата летищна инфраструктура и общата администрация. Що се отнася до покриване на разходите, Ryanair твърди, че никога не е имало план използването на летище Франкфурт Хан да се запази изключително за Ryanair. В тази връзка Ryanair изтъква факта, че летище Франкфурт Хан е използвано в значителна степен също и като товарно летище. Освен това Ryanair е изтъквало, че то трябва да плаща такси с по-ниско равнище в сравнение с други въздушни превозвачи с оглед на това, че при неговите изисквания и операции за обслужване разходите за летището са минимални.
- (226) Освен това Ryanair твърди, че поведението на летище Франкфурт Хан се е ръководило от предвидими перспективи за рентабилност. Според Ryanair летище Франкфурт Хан е извършило преди сключване на споразумения финансов и стратегически анализ в съответствие с това, което се очаква от инвеститор в условията на пазарна икономика. Ryanair посочва, че ангажиментът му да обезпечи голям обем пътници е гарантиран от 2005 г. нататък и с договорна неустойка, както и че с този договор по-голямата част от риска е била разпределена на Ryanair, с което е предоставена изключително щедрa сделка за летище Франкфурт Хан. Освен това споразуменията са позволили на летище Франкфурт Хан да подобри финансовото си състояние. Към момента на сключването на договора летище Франкфурт Хан е било запознато, че подобни споразумения на Ryanair с летищата в цяла Европа са се оказали рентабилни.
- (227) На последно място, Ryanair посочва, че споразуменията му с Франкфурт Хан не съдържат клауза за изключителност, така че и другите въздушни превозвачи могат и се възползват от същите условия като Ryanair, при условие че са готови да предложат същите ангажименти към летището, както Ryanair.
- (228) Освен това Ryanair е представило редица бележки, изготвени от Охега, и анализ, изготвен от професор Damien P. McLoughlin.

Бележка 1 на Охега — Определяне на референтния пазарен показател в сравнителния анализ във връзка с тестовите за оператор в условията на пазарна икономика (ОУПИ). Дела относно държавна помощ, свързани с Ryanair, бележка, съставена от Охега за Ryanair, 9 април 2013 г.

- (229) Охега счита, че подходът на Комисията, който се състои в приемане за референтни летища единствено на такива, разположени в същия обслужван район като разследваното летище, е неправилен.
- (230) Охега също така твърди, че референтните пазарни цени, получени за референтните летища, не са повлияни от държавните помощи, отпуснати на съседните летища. Следователно е възможно даден пазарен показател да се оценява по надежден начин при тестовите за ОУПИ.
- (231) Това е така, защото:
- а) сравнителни анализи се използват широко при тестовите за ОУПИ, осъществявани в други, различни от държавната помощ области;
 - б) дружествата не упражняват реципрочно влияние върху решенията си, освен доколкото продуктите им са взаимозаменяеми или допълващи се;

- в) летищата в един и същ обслужван район не се конкурират непременно помежду си и референтните летища, използвани в представените доклади, срещат ограничена конкуренция от страна на държавните летища в същия обслужван район (по-малко от 1/3 от търговските летища в рамките на обслужваните от референтните летища райони са изцяло държавна собственост и никое от тях не е предмет на разследване за държавна помощ (считано от април 2013 г.);
- г) дори когато референтните летища срещат конкуренция от страна на държавни летища в същия обслужван район, може да има причини да се счита, че тяхното поведение съответства на принципа на оператор в условията на пазарна икономика (ОУПИ) (например ако частният сектор притежава значително участие или ако летището се управлява на частно равнище);
- д) летищата, експлоатирани от ОУПИ, няма да определят цени под равнището на допълнителните разходи.

Бележка № 2 на Охега — Принципи, залегнали при анализа на рентабилността в тестовите за ОУПИ. Цела относно държавна помощ, свързани с Ryanair, бележка, съставена от Охега за Ryanair, 9 април 2013 г.

- (232) Охега твърди, че предприятият от нея анализ на рентабилността в докладите, предоставени от нея на Комисията, следва принципите, които биха били възприети от разумен частен инвеститор в сектора, и несъмнено отразява подхода на прецедентите на Комисията.
- (233) Принципите, залегнали в анализа на рентабилността, са:
 - а) оценката се осъществява поетапно;
 - б) не се изисква непременно предварителен бизнес план;
 - в) в случай на летище, което няма пълна натовареност, основаният на съвкупното отчитане на приходите подход ще бъде подходящият метод за определяне на тарифите;
 - г) следва да се вземат предвид единствено приходите, свързани със стопанската дейност на функциониращото летище;
 - д) трябва да се вземе предвид целият срок на действие на споразумението, включително евентуални удължавания;
 - е) бъдещите финансови потоци следва да бъдат актуализирани, за да се оцени рентабилността на споразуменията;
 - ж) допълнителната рентабилност вследствие на сключените от Ryanair споразумения с летищата би трябвало да се оценява въз основа на оценките за вътрешната норма на възвръщаемост или на мерки, основани на действителната нетна стойност.

Анализ на професор Damien P. McLoughlin — Изграждане на търговска марка: защо и как малките марки трябва да инвестират в маркетинг. Изготвено за Ryanair, 10 април 2013 г.

- (234) Документът има за цел да очертае икономическата логика, на която се основават решенията на регионалните летища за закупуване на реклама на Ryanair.com от AMS.
- (235) Според документа съществува голям брой много силни, добре известни и често използвани летища. По-слабите конкуренти трябва да преодолеят поведението за статични покупки на потребителите, за да могат да разширят своя бизнес. По-малките регионални летища трябва да намерят начин да изпращат последователно своето послание, свързано с тяхната търговска марка, до максимално широка аудитория. Традиционните форми на маркетингова комуникация изискват разходи, надвишаващи техните ресурси.

Бележки 3 и 4 на Охега — Как следва да се третират споразуменията с AMS в рамките на анализа на рентабилността като част от теста за оператор в условията на пазарна икономика? 17 и 31 януари 2014 г.

- (236) Ryanair е представило допълнителни доклади от своя консултант Охега. В тези доклади Охега разглежда принципите, които според въздушния превозвач следва да бъдат взети предвид като част от теста за ОУПИ при

анализа на рентабилността на споразуменията за летищни услуги между Ryanair и летищата, от една страна, и споразуменията за маркетинг между AMS и същите тези летища, от друга. Ryanair е подчертавало, че тези доклади по никакъв начин не променят неговата позиция, представена по-рано, че споразуменията за летищни услуги и споразуменията за маркетинг следва да бъдат анализирани в рамките на отделни тестове за ОУПИ.

- (237) В докладите се посочва, че генерираните от AMS печалби следва да бъдат включени като приходи в съвместен анализ на рентабилността, докато разходите на AMS ще трябва да бъдат включени в разходите. За да се направи това, в докладите се предлага към съвместния анализ на рентабилността да се приложи основана на паричните потоци методология, което означава, че разходите по летища за AMS биха могли да се третираат като допълнителни оперативни разходи.
- (238) В докладите се подчертава, че маркетинговите дейности допринасят за създаването и подкрепата на стойността на търговската марка, което спомага за генериране на въздействия и ползи не само за срока на действие на договора, но също и след неговото прекратяване. Такъв би бил случаят по-специално, ако поради факта, че Ryanair е сключило споразумение с дадено летище, на това летище се установяват и други въздушни превозвачи, което на свой ред би довело до установяване на повече магазини, а следователно и до генериране на повече приходи от невъздухоплавателни дейности за летището. Според Ryanair, ако Комисията реши да предприеме съвместен анализ на рентабилността, тези ползи трябва да бъдат взети под внимание, като разходите на AMS се третират като допълнителни оперативни разходи, след като бъдат приспаднати плащанията на AMS.
- (239) Освен това Ryanair счита, че в прогнозните допълнителни печалби в края на споразумението за летищни услуги ще трябва да се включи една крайна стойност (отразяваща стойността, генерирана след прекратяване на споразумението). Крайната стойност би могла да се адаптира въз основа на вероятност за подновяване, при която се измерва очакването, че ще продължат да се генерират печалби след прекратяването на споразумението с Ryanair, или ако подобни условия бъдат договорени с други въздушни превозвачи. Ryanair счита, че след това би било възможно да се изчисли по-ниска граница за ползите, генерирани съвместно чрез споразумението с AMS и споразумението за летищни услуги, като се отчита несигурността на допълнителните печалби след прекратяване на споразумението за летищни услуги.
- (240) За да се допълни този подход, в докладите е представено обобщение на резултатите от проучванията на въздействието на маркетинга върху стойността на дадена търговска марка. В тези проучвания се признава, че маркетингът може да подкрепи стойността на дадена търговска марка и може да помогне за създаването на клиентска база. Според докладите, когато става въпрос за летище, маркетингът на Ryanair.com повишава значително видимостта на търговската марка. Освен това в докладите се посочва, че следователно по-малките регионални летища, които желаят да увеличат своя въздушен трафик, могат да увеличат стойността на своята търговска марка в особена степен чрез сключването на споразумения за маркетинг с AMS.
- (241) На последно място в докладите се посочва, че подход, основан на паричните потоци, следва да бъде предпочетен пред подхода на капитализация, при който разходите за маркетингови услуги, предоставени от AMS, биха били третирани като капиталови разходи за нематериален актив (т.е. стойността на търговската марка).⁽³⁷⁾ При подхода на капитализация ще се вземе под внимание единствено делът на разходите за маркетинг, отнасящ се до нематериалния актив на едно летище. Разходите за маркетинг ще се третират като капиталови разходи за нематериален актив, а след това ще се амортизират за срока на действие на договора, като се вземе предвид остатъчната стойност към момента на предвиденото прекратяване на споразумението за летищни услуги. При този подход не биха се взели предвид допълнителните печалби, до които ще доведе сключването на споразумението за летищни услуги с Ryanair и освен това е трудно да се изчисли стойността на нематериалния актив поради разходите за търговската марка и периода на използване на актива. Според докладите методът на паричните потоци е по-подходящ, отколкото подхода на капитализация, също и защото последният не би отразил положителните ползи за летището, които се очаква да бъдат реализирани като резултат от подписването на споразумението за летищни услуги с Ryanair.

Oxera — Economic MEOP assessment: Frankfurt Hahn Airport, 11 August 2014 (Oxera, Икономическа оценка на принципа на оператор в условията на пазарна икономика: летище Франкфурт Хан, 11 август 2014 г.):

- (242) Ryanair е представило допълнителен доклад, изготвен от Oxera, във връзка със споразуменията между летище Франкфурт Хан и Ryanair от 1999 г., 2002 г. и 2005 г. При оценката на споразумението с Ryanair от 2005 г. е взето предвид също споразумението за маркетинг, сключено директно с провинция Райнланд-Пфалц. Оценката на Oxera на споразуменията с Ryanair се основава информацията, която е била на разположение на летището по времето на сключване на всяко споразумение.

⁽³⁷⁾ Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? — Practical application“ (Oxera, „Как следва да се разглеждат споразуменията на AMS в рамките на анализа на рентабилността като част от теста за оператор в условията на пазарна икономика? — Практическо приложение“), 31 януари 2014 г., изготвено за Ryanair.

Споразумението с Ryanair от 1999 г.:

- (243) Според доклада анализът на споразумението с Ryanair от 1999 г. се е основавал на бизнес плана, представен от FFHG на 25 май 1999 г. — документ, който е бил съставен преди подписването на споразумението. В доклада се посочва, че приходите от въздухоплавателни дейности са били изчислени въз основа на таксите, определени в споразумението с Ryanair от 1999 г. Оценките на допълнителните оперативни разходи са се основавали на собствени оценки на FFHG. В доклада се посочва, че разходите за борба с пожарите, които обикновено се определят като попадащи в обхвата на държавната политика, не са били взети под внимание. Същото е валидно за инвестициите в инфраструктура.

Таблица 16

Оценка от Охега на допълнителната рентабилност на споразумението с Ryanair от 1999 г. ⁽³⁸⁾

[...]

Споразумението с Ryanair от 2002 г.:

- (244) В доклада се посочва, че прогнозите за общия брой на пътниците са получени от бизнес плана на FFHG, изготвен през ноември 2002 г., тъй като това е единственият наличен документ, който съдържа прогнози за трафика през съответния период. Според доклада приходите от въздухоплавателни дейности са изчислени въз основа на таксите, определени в споразумението с Ryanair от 2002 г. Приходите от невъздухоплавателни дейности са получени от бизнес плана на FFHG, изготвен през ноември 2002 г., тъй като това е единственият документ, съдържащ прогнози за приходите от невъздухоплавателни дейности, който е бил изготвен по време на споразумението с Ryanair от 2002 г.
- (245) Оценките на оперативните разходи на един пътник са основани на собствен анализ, изготвен от FFHG, на единичните оперативни разходи на заминаващ пътник на Ryanair. Графикът на инвестициите е изготвен през ноември 2000 г.

Таблица 17

Оценка от Охега на допълнителната рентабилност на споразумението с Ryanair от 2002 г. ⁽³⁹⁾

[...]

6.2. LUFTHANSA И BDF

- (246) Lufthansa и Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (Федералната асоциация на германските въздушни превозвачи, по-нататък наричана „BDF“) са подали изчерпателна информация и мнения по решението за откриване на процедурата от 2008 г., които са обобщени по-долу.
- (247) Lufthansa и BDF са заявили, че загубите на FFHG и неговите предшественици от 1998 г. и до 2009 г. възлизат на 161 милиона евро и че FFHG, противно на твърдяното от него, не е достигнало положителна печалба преди лихви, данъци и амортизации (EBITDA) дори през 2006 г. В тази връзка Lufthansa и BDF твърдят, че постигането на незначителна положителна EBITDA е било възможно едва след изчистването на наследените задължения, с което намаляват оперативните загуби. Съответно Lufthansa и BDF предлагат Комисията да поиска да получи достъп до всички годишни счетоводни баланси на FFHG. В тази връзка Lufthansa твърди, че за разлика от твърдяното от Германия, обезценяването на инвестициите не се е увеличило много през годините и не може да се

⁽³⁸⁾ Според Охега не са били включени амортизационните отчисления, тъй като споразумението с Ryanair от 1999 г. е било подписано преди решението по делото Aéroports de Paris от 12 декември 2000 г. Охега също така е посочило, че данните са представени в номинално изражение. Охега е пояснило, че представените прогнози за 1999 г. и 2004 г. са коригирани, за да отразят началната и крайната дата на споразумението от 1999 г., съответно през април 1999 г. и март 2004 г.

⁽³⁹⁾ Охега е пояснило, че амортизацията е моделирана по неутрален по отношение на нетната настояща стойност (ННС) начин. Според Охега този подход гарантира, че сумата на дисконтираната настояща стойност на амортизацията през полезния живот на актива се равнява на първоначалния размер на капиталовите разходи. Охега е посочило, че данните са представени в номинално изражение. Охега е пояснило, че представените прогнози за 2002 г. и 2017 г. са коригирани, за да отразят началната и крайната дата на споразумението с Ryanair от 2002 г., съответно през февруари 2002 г. и февруари 2017 г.

счита за много високо при съпоставка с разходите, свързани с маркетинговата подкрепа за Ryanair, които са включени в графата „други оперативни разходи“, както е показано в таблица 18. Lufthansa и BDF предлагат също така Комисията да поиска пълните, непубликувани годишни счетоводни баланси на FFHG.

Таблица 18

Връзка на амортизационните отчисления и другите оперативни разходи

В EUR	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.
Амортизации	4 477 257	5 325 627	5 423 627	6 045 387	7 699 330
Загуби	8 217 199	13 355 347	19 993 895	17 832 868	16 797 889
Други оперативни разходи	[...]	5 692 808	11 434 306	10 521 273	11 454 363

- (248) Lufthansa и BDF също така заявяват, че проучването, предоставено от Германия, съдържащо статистически данни за въздействието на FFHG върху туризма в Хунсрюк и провинция Райнланд-Пфалц, не трябва да бъде взето под внимание, тъй като данните за ръста на броя пътници и работни места около летището са предоставени от FFHG и са останали непроверени от авторите на проучването. Lufthansa и BDF твърдят освен това, че още по времето, когато е проведено проучването, е било известно, че посочените цифри не са реалистични.
- (249) Освен това Lufthansa и BDF твърдят, че FFHG не е имало ясен бизнес модел, като това може да се докаже с променящите се планове за допълнения към летището, например търговски центрове или места за екскурзии, които не са имали нищо общо с експлоатацията на летището. Освен това според Lufthansa и BDF противоречивите твърдения на FFHG, че летище Франкфурт Хан трябва да стане рентабилно първоначално до 2005 г., след това до 2008 г. и накрая до 2013 г., отново сочат, че не е бил следван последователен бизнес план. Следователно последната направена прогноза, а именно, че летище Франкфурт Хан трябва да стане рентабилно от 2016 г. нататък, също изглежда съмнително и изглежда, че дори се основава на допускането, че ще бъдат направени значителни допълнителни инвестиции. Според Lufthansa и BDF обаче произходът на тези инвестиции е бил напълно неясен.
- (250) Нещо повече, Lufthansa и BDF са заявили, че в противоречие с твърдяното от Германия PwC не е предоставило подходящ тест за ОУПИ, тъй като в неговата оценка не се взема предвид съдебната практика на Съда по най-малко две точки.
- (251) Първо, Lufthansa и BDF са посочили доводите на Германия, че натрупаните загуби на FFHG биха могли да бъдат компенсирани от Fraport като негов акционер. В тази връзка Lufthansa и BDF твърдят, че не е важно това дали загубите могат да бъдат компенсирани в рамките на група от дружества, а това дали отделните мерки, които са били предприети, биха били предприети (или не) от инвеститор в условията на пазарна икономика, и че следователно тези доводи са неприемливи.
- (252) Второ, Lufthansa и BDF твърдят, че доводите в оценката на PwC не са достатъчни, за да се докаже, че инвеститор в условията на пазарна икономика би взел същото решение, тъй като PwC твърди например по отношение на споразумението с Ryanair от 1999 г., че намаляване на загубите би могло да се постигне чрез увеличаване на обема на пътниците. Lufthansa и BDF са се позовавали на делото WestLB, в съответствие с което инвеститор в условията на пазарна икономика обикновено „се стреми да постигне максималната разумна възвръщаемост на инвестициите си с оглед на конкретните обстоятелства, както и удовлетворяване на своите краткосрочни, средносрочни и дългосрочни интереси, дори когато инвестира в предприятие, в което той вече е акционер“⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ Решение на Съда от 6 март 2003 г. по дело DEP — Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Комисия, съединени дела T-228 и 233/99, Recueil, стр. II-435, точка 314.

Ето защо, твърдят Lufthansa и BDF, намаляването на загубите не би било достатъчно, за да издържи дадена мярка теста за ОУПИ и следователно PwC явно пренебрегва съдебната практика на Съда в тази връзка. Lufthansa и BDG посочват също така, че оценката, подадена от името на FFHG, не включва собствен тест за ОУПИ, тъй като се позовава само на теста, направен от PwC.

- (253) В допълнение Lufthansa и BDF оспорват аргумента, изтъкнат от PwC по отношение на увеличението на капитала, че дългосрочните хоризонти на планиране от над 30 години и амортизацията на инвестициите за период над 20 години са обичайна стопанска практика за инвестициите в инфраструктура (вж. съображение 103 от решението за откриване на процедурата от 2008 г.). В тази връзка Lufthansa и BDF твърдят, че сравненията, направени от PwC с концесионните договори на летище Budapest, летище Da Vinci и летище Campiano, летище Sparta и летище Belfast City, са напълно необосновани, тъй като положението на нито едно от тези летища не е сравнимо дори в малка степен с положението на FFHG и летище Франкфурт Хан. Lufthansa и BDF твърдят, че за разлика от всички летища, споменати от PwC, Франкфурт Хан е било военно летище, на което основната част на експлоатацията за гражданско въздухоплаване е започнала едва през 1999 г., а след това е подпомогнато от разширяването на инфраструктурата изцяло в съответствие с нуждите на Ryanair. Ето защо според Lufthansa и BDF анализът на точката на рентабилност не е точен, тъй като разходите за терминала не са били взети под внимание.
- (254) Lufthansa и BDF също така твърдят, въз основа на решението за откриване на процедурата от 2008 г., че свръхкомпенсирането на таксите за сигурност очевидно представлява държавна помощ. В тази връзка Lufthansa и BDF са изтъкнали аргумента, първо, че проверките за сигурност не са били осигурени с обществена поръчка. По мнение на Lufthansa и BDF правилата за възлагане на обществени поръчки не са били спазени и следователно, по подразбиране, услугата не е била предоставяна по най-изгодната цена. На второ място, Lufthansa и BDF твърдят, че съгласно германското право тези такси за сигурност трябва да бъдат съобразени с действителните и необходимите разходи. Lufthansa и BDF обаче посочват, че в периода между 2003 и 2008 г. таксите на летище Франкфурт Хан са останали на същото ниво, докато на други летища могат да бъдат наблюдавани промени в трафика.
- (255) За разлика от мненията на Германия по отношение на правната оценка, Lufthansa и BDF са на мнение, че помощта, предоставена от Fraport на FFHG, произхожда от държавни ресурси. Според Lufthansa и BDF Fraport изрично е признало във всички свои годишни счетоводни баланси за годините между 2001 и 2006, че поради споразумение за консорциум между публичните акционери то е „зависимо предприятие, което е публична собственост“. В тази връзка Lufthansa и BDF посочват редица признаци, че средствата на Fraport са държавни средства по смисъла на решението по делото *Stardust Marine* ⁽⁴¹⁾ и член 2, параграф 1, буква б) от Директива 2006/111/ЕО на Комисията ⁽⁴²⁾.
- (256) Освен това Lufthansa и BDF считат, че действията на Fraport също така могат да бъдат приписани на държавата. В тази връзка Lufthansa и BDF се позовават на признаци за приписване на отговорност като например факта, че събранието на акционерите на FFHG, които са провинция Райнланд-Пфалц и Fraport, са се съгласили със сключването на споразуменията с Ryanair. Освен това Lufthansa и BDG твърдят, че има явна времева връзка между второто увеличение на капитала и подаването на заявлението за признаване на обща летищна система през 2005 г. Според Lufthansa и BDF в рамките на две седмици акционерите на FFHG са взели решение за увеличението на капитала, с което са били разрешени финансовите затруднения на FFHG, и след това от Германия е подадено заявлението за общо летище. Поради това Lufthansa и BDF твърдят, че публичните акционери са направили подаването на това заявление възможно чрез новото увеличение на капитала.
- (257) Lufthansa и BDF освен това твърдят, че никой инвеститор в условията на пазарна икономика не би поел ангажимент да финансира и инвестира във FFHG, тъй като съгласно съдебната практика на Съда инвеститорият в условията на пазарна икономика винаги е ориентиран към печалба. Обикновено намаляване на загубите не би било достатъчно, за да бъде убеден инвеститор в условията на пазарна икономика и той не би взел предвид социалните или местните политически съображения.
- (258) И накрая, Lufthansa и BDF твърдят, че помощта, предоставена на FFHG за нова инфраструктура, както и помощта, предоставена на Ryanair, са несъвместими с вътрешния пазар по смисъла на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. по смисъла на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. В тази връзка Lufthansa и BDF твърдят, че в този случай не е имало преобразуване на военно летище с оглед на това, че летището е било построено 6 години след края на използването за военни цели. Освен това те твърдят, че летище Франкфурт Хан не е намалило натовареността на летище Франкфурт на Майн и, още повече, че съществуват съмнения дали летището е помогнало за развитието в региона и е разкрило работни места там. Според Lufthansa и BDF този аргумент при всички случаи

⁽⁴¹⁾ Решение по делото *Stardust Marine*, точки 33—34.

⁽⁴²⁾ 42 Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 година относно прозрачността на финансовите отношения между държавите-членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17).

не може да обоснове помощта, тъй като създаването на работни места е започнало едва през 1999 г., шест години след като е приключило използването на летището за военни цели. Дори ако това би било прието като обосновка, цифрите, представени от FFHG в неговите проучвания, надценяват в твърде висока степен въздействието върху икономиката и създаването на работни места.

- (259) Освен това Lufthansa и BDF заявяват, че отстъпките, предоставени чрез летишните такси за брой на пътниците от 1 до 3 милиона или повече, са дискриминационни. Lufthansa и BDF твърдят, че само Ryanair е отговаряло на условията за тези отстъпки, тъй като е било единственият въздушен превозвач, генериращ толкова много пътници, а летище Франкфурт Хан дори не е разполагало с капацитета да приеме друг въздушен превозвач, който би могъл да осигури такъв брой пътници. По мнение на Lufthansa и BDF предоставянето на маркетингова подкрепа също е било дискриминационно, тъй като процентът на маркетинговата подкрепа е свързан с броя на пътниците, които въздушният превозвач вече е довел на летището, както и с броя на дестинациите, които той вече предлага на летището. Тъй като тези фактори нямат никакво отношение към размера на маркетинговата подкрепа за нови дестинации, тази система ще осигури на Ryanair много по-висок размер на маркетинговата подкрепа, което според Lufthansa и BDF е неоправдано.
- (260) Що се отнася до оперативната помощ за летището, както подчертават Lufthansa и BDF, очевидно е, че подходът за съвкупно отчитане на приходите, прилаган на летище Франкфурт Хан, не работи, тъй като като цяло приходите не са в състояние да покрият загубите. Ето защо компенсирането на тези загуби чрез финансирането на FFHG представлява оперативна помощ.
- (261) Що се отнася до помощта за Ryanair, Lufthansa и BDF заявяват, че Ryanair е получило предимства чрез летишните такси и споразуменията с летище Франкфурт Хан. Lufthansa и BDF твърдят, че никой инвеститор в условията на пазарна икономика не би предприел тези мерки, тъй като летище Франкфурт Хан очевидно не е в състояние да извършва рентабилна дейност на тази основа. Lufthansa и BDF твърдят, че чрез тарифата на летишните такси от 2001 г. и от 2006 г. на Ryanair е било осигурено допълнително предимство под формата на допълнителните намаления, предоставени във връзка с общия обем на пътниците, заминаващи с въздушния превозвач.
- (262) Lufthansa и BDF твърдят, че тъй като Fraport трябва да се разглежда като публично притежавано предприятие, FFHG е предприятие публична собственост и следователно неговите ресурси трябва да се разглеждат като държавни ресурси. Според Lufthansa и BDF предимствата, предоставени от FFHG в полза на Ryanair, също могат да бъдат приписани на държавата, тъй като СППЗ съдържа и споразумение за контрол („Beherrschungsvertrag“) и публичните акционери могат да направляват поведението на FFHG. В тази връзка Lufthansa и BDF твърдят, че трябва да бъде взет под внимание и фактът, че мениджърът на FFHG винаги е служител на Fraport.
- (263) Lufthansa и BDF твърдят, че нито една от помощите в полза на Ryanair не е съвместима с вътрешния пазар. Споразуменията с Ryanair и тарифата на летишните такси от 2001 г. следва да бъдат оценени директно по член 107, параграф 3, буква в) от Договора. В тази връзка следва да бъде взето предвид също и решението на Комисията по делото *Chareloi* ⁽⁴³⁾. Въз основа на това Lufthansa и BDF посочват, че помощта в полза на Ryanair не може да бъде оправдана, тъй като тя представлява отчасти оперативна помощ, която изобщо не може да бъде оправдана, и отчасти помощ за започване на стопанска дейност, която не преследва правомерна цел и не е предоставена по прозрачен и недискриминационен начин. Lufthansa и BDF освен това заявяват, че тарифата на летишните такси от 2006 г. не е съвместима с Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като условията за съвместимост в точка 79 от Насоките не са изпълнени по отношение на маркетинговата подкрепа и оперативната помощ, предоставена чрез таксите за пътници. Това се дължи на факта, обясняват Lufthansa и BDF, че маркетинговата подкрепа е дискриминационна и че таксите за пътници не са с ограничена продължителност и не оказват стимулиращ ефект. Освен това, по мнение на Lufthansa и BDF, всяка помощ, предоставена на Ryanair, е с кумулативен характер и следователно не е в съответствие с условията за съвместимост. Ето защо според тях тя следва да се счита за несъвместима с вътрешния пазар.

6.3. АСОЦИАЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ АВИОКОМПАНИИ (АЕА)

- (264) АЕА е посочила, че фактът, че FFHG е било на загуба от създаването си и че обявената дата за достигане на точката на рентабилност непрекъснато е била отлагана, показва, че бизнес моделът в най-добрия случай е спорен и че е налице очевидно незачитане на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика.

⁽⁴³⁾ Решение от 17 декември 2008 г. по дело *Ryanair/Комисия* (по-нататък наричано: решението по делото „Charleroi“), T-196/04, Сборник, стр. II-3643.

- (265) Що се отнася до евентуалната помощта в полза на Ryanair, АЕА е на мнение, че тази помощ е имала отрицателни последици за конкурентните въздушни превозвачи и че споразуменията с Ryanair представляват дискриминационни мерки. Според АЕА тези споразумения са дискриминационни, тъй като сключването им съвпада с началото на използването на летището за търговски цели, което означава, че летището е било пригодно специално за нуждите на Ryanair.

6.4. AIR FRANCE

- (266) Air France като цяло отбелязва, че то подкрепя енергично действията на Комисията в областта на държавните помощи в сектора на въздухоплаването. По-конкретно, във връзка с положението на летище Франкфурт Хан Air France е съгласно с предварителната оценка на Комисията, че мерките в полза на FFHG и Ryanair представляват държавна помощ. Air France счита по-специално, че трите търговски споразумения с Ryanair представляват очевидна дискриминационна мярка, тъй като на нито един друг въздушен превозвач, осъществяващ дейност в същата летищна система, не са били предложени същите условия. Ето защо Air France стига до заключението, че тези мерки неизбежно са допринесли за значително нарушаване на конкуренцията между превозвачите в ЕС в рамките на вътрешния пазар.

6.5. ПРЕДСТАВЕНИ МНЕНИЯ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА НАСОКИТЕ ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО ОТ 2014 Г. ПО ОТНОШЕНИЕ НА РАЗГЛЕЖДАННИЯ СЛУЧАЙ

6.5.1.1. Lufthansa

- (267) Lufthansa посочва, че споразуменията с Ryanair от 1999 г., 2002 г. и 2005 г. представляват несъвместима държавна помощ и предоставя допълнителни мнения по съответните споразумения.
- (268) По отношение на споразумението с Ryanair от 1999 г. Lufthansa твърди, че разходите за терминал 1 на летището трябва да бъдат взети предвид изцяло при прилагането на теста за ОУПИ. В подкрепа на това Lufthansa се позовава на изказването на Ryanair по време на парламентарно изслушване. Според Lufthansa Ryanair е посочило, че летището е било построено за тях. Lufthansa оспорва твърдението, че една част от стойността на терминала може да бъде отнесена и към други въздушни превозвачи.
- (269) По мнение на Lufthansa при теста за ОУПИ, извършен от PwC за споразумението с Ryanair от 2002 г., маркетинговите разходи за разкриването на нови маршрути през 2002 г. са подценени. Според Lufthansa е бил публично известен фактът, че през 2002 г. ще бъдат разкрити най-малко 7 нови маршрута. Съответно Lufthansa е заявило, че маркетинговата подкрепа е подценена с най-малко [...] евро за 2002 г.
- (270) По отношение на споразумението с Ryanair от 2005 г. Lufthansa е заявило, че прогнозите за обема на пътниците, на които се основава тестът за ОУПИ на споразумението с Ryanair от 2005 г., изглежда са надценени. Lufthansa посочва, че в най-лошия случай летището е очаквало, че Ryanair ще донесе 3 милиона пътници в периода 2006—2012 г. Според Lufthansa тези очаквания обаче не са се основавали на реален ангажимент от страна на Ryanair.
- (271) Освен това Lufthansa е посочило, че провинция Райнланд-Пфалц и Ryanair са сключили маркетингово споразумение през 2005 г., което не е част от решението за откриване на процедурата от 2008 г. ⁽⁴⁴⁾ Според Lufthansa със споразумението в полза на Ryanair се предоставя маркетингова подкрепа в размер на най-малко [...] милиона евро годишно.
- (272) По отношение на помощта за летището за финансиране на инфраструктура Lufthansa е на мнение, че инфраструктурата е специално предназначена за Ryanair и съответно критериите за съвместимост от Насоките не се прилагат.

⁽⁴⁴⁾ Маркетинговото споразумение от 2005 г. освен това не е разгледано и в решението за откриване на процедурата от 2011 г.

6.5.1.2. *Transport & Environment*

- (273) Тази неправителствена организация представи мнения, в които критикува Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и решенията на Комисията относно сектора на въздухоплаването до момента поради предполагаеми отрицателни въздействия върху околната среда.

7. МНЕНИЯ НА ГЕРМАНИЯ ОТНОСНО СТАНОВИЩАТА НА ТРЕТИ СТРАНИ

7.1. ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА RYANAIR

- (274) Що се отнася до мненията на Ryanair, Германия твърди, че те подкрепят нейните наблюдения и ги допълват от гледната точка на въздушния превозвач. Според Германия в мненията на Ryanair се подчертава по-специално, че договорите с Ryanair са такива, каквито би сключил всеки инвеститор в условията на пазарна икономика, и че в действителност много други европейски летища са сключили подобни споразумения с Ryanair.
- (275) Освен това Германия подчертава, че летищните такси, установени от FFHG, според Ryanair са били напълно нормални за сектора на нискотарифните въздушни превозвачи и не са били по-благоприятни за Ryanair.

7.2. ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА LUFTHANSA И BDF

- (276) Що се отнася до мненията на Lufthansa, Германия отхвърля аргумента, че резултатите от представеното проучване за въздействието на летище Франкфурт Хан върху регионалната икономика и броя на създадените работни места са спорни и вместо това подчертава, че проучването е основано на надлежно обосновано икономическо изследване, проведено от автори експерти. Германия твърди, че естествено цифрите в изследването са прогнозни и не непременно във всички случаи съответстват на действително реализираните цифри, особено в контекста на световната икономическа криза. Според Германия прогнозата е била реалистична към момента на публикуването ѝ и е довела до заключението на PwC, като предварителна оценка, че FFHG е действало като инвеститор в условията на пазарна икономика.
- (277) Германия също така отхвърля съмненията на Lufthansa и BDF, че на летище Франкфурт Хан няма да бъде постигната рентабилност. Германия посочи, че прогнозата за момента на постигане на рентабилност може да се наложи да бъде адаптирана с времето поради множество фактори, като например решенията за инвестиции и разширяване на предприятието. Във всеки случай PwC е представило надеждни оценки, че всички мерки, предмет на разследването, са икономически разумни.
- (278) Твърдението на Lufthansa и BDF, че не съществува реална обосновка на теста за ОУПИ следователно са неоснователни според Германия, особено след като Lufthansa не е имало достъп до теста за ОУПИ на PwC.
- (279) По отношение на увеличението на капитала Германия посочва, че не е имало закриване на летище Франкфурт Хан; по-скоро летището е било използвано за гражданско въздухоплаване от 1993 г. нататък и до момента, в който се включва Fraport. Германия обяснява, че летище Франкфурт Хан следователно не е представлявало проект за предоставяне на летище за Ryanair, както твърди Lufthansa, а е било проектирано като летище за нискотарифни превози, което да се използва при равни и недискриминационни условия от всички въздушни превозвачи. Според Германия това, че някои летища се използват повече от някои въздушни превозвачи, отколкото от други, е нормално. В действителност самото Lufthansa има например терминал за изключително ползване на летището в Мюнхен.
- (280) Освен това Германия твърди, че не е имало дискриминация по отношение на схемата за маркетингова подкрепа. Размерът на отпусканата маркетингова подкрепа се е определяли по разумен и недискриминационен начин. Плащането на маркетинговата подкрепа на вноски, критикувано от Lufthansa и BDF, служи само с цел минимизиране на рисковете, в случай че даден маршрут бъде затворен отново скоро след разкриването му. Германия твърди, че тази опасност не е налице в същата степен, ако въздушният превозвач вече присъства на летище Франкфурт Хан и вече обслужва над 1 милион пътници. Според Германия Ryanair освен това не е получило никаква тайна или необоснована маркетингова подкрепа от FFHG.

- (281) Във връзка с въпроса дали е имало омош от държавни ресурси Германия твърди, че за разлика от това, което твърдят Lufthansa и BDF, не могат да се правят изводи от годишните счетоводни баланси на Fraport, в които предприятието е посочило, че то е „*зависимо предприятие, което е публична собственост*“. Това изявление е включен в годишния финансов отчет само с цел да се покаже връзката на предприятията и лицата, близки до Fraport, но няма никакви последици за оценката от гледна точка на държавната помощ. При всички случаи от това заявление не може да се изведе приписване на отговорност на държавата за увеличението на капитала.
- (282) Що се отнася до въпроса дали помощта, предоставена в полза на FFHG, е съвместима с вътрешния пазар, Германия посочва, че аргументът на Lufthansa и BDF, че експлоатацията за целите на гражданското въздухоплаване е започнала едва шест години след прекратяване на използването за военни цели, е неправилен и не е от значение. Експлоатацията за граждански цели е започнала непосредствено през 1993 г. и инфраструктурата за гражданско въздухоплаване вече е съществувала. Разширяването на инфраструктурата, за да се приведе летището в готовност за търговския пътничкопоток, е било неизбежно.
- (283) Германия отхвърля аргумента на Lufthansa и BDF, че летище Франкфурт Хан не е спомогнало за намаляване на натовареността на летище Франкфурт на Майн и посочва, че Lufthansa и BDF не са подкрепили своето твърдение с никакви доказателства.
- (284) Германия се противопоставя особено енергично на тезата на Lufthansa и BDF, че съществуват съмнения дали летище Франкфурт Хан е генерирало голям брой работни места. В това отношение Германия твърди, че не може да има съмнение, че летище Франкфурт Хан е оказало значително влияние върху икономическото и социалното развитие на заобикалящия го структурно слаб регион.
- (285) Освен това Германия отхвърля дискриминационното въздействие, което според твърденията на Lufthansa и BDF имат пътническите такси и маркетинговата подкрепа. Германия уверява, че те са били установени на базата на икономически съображения и изчисления и са били достъпни за въздушните превозвачи по еднакъв и недискриминационен начин.
- (286) На последно място, Германия отхвърля съмненията, изразени от Lufthansa и BDF по отношение на подхода за съвкупно отчитане на приходите на летище Франкфурт Хан. Германия заявява, че този подход е икономически оправдан, както е показал тестът за ОУПИ на PwC, и че не би било възможно на летище Франкфурт Хан да се привлекат въздушни превозвачи, ако пътническите такси са толкова високи, че да се гарантира рентабилната експлоатация на летището от самото начало.
- (287) По отношение на твърденията, които Lufthansa и BDF изтъкват във връзка с помощта, предоставена в полза на Ryanair чрез споразуменията с Ryanair от 1999 г., 2002 г. и 2005 г., Германия се позовава на подробните тестове за ОУПИ, проведени от PwC, и посочва, че тези споразумения не могат да представляват държавна помощ, тъй като те са в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Според Германия изчисленията, представени от Lufthansa и BDF, не са реалистични и се основават на погрешен брой пътници. Германия отново посочва, че не е било възможно летище като Франкфурт Хан да се експлоатира рентабилно от самото начало, а само в средносрочен или дългосрочен план.
- (288) Германия също така заявява, че съмненията, които Lufthansa и BDF повдигат във връзка с въпроса дали помощта за Ryanair би могла да бъде оправдана, са неоснователни. Германия освен това твърди, че дори и маркетинговата подкрепа да представлява предимство за Ryanair, което според Германия не е така, и в този случай такава помощ би била съвместима с вътрешния пазар въз основа на критериите, посочени в съображение 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

7.3. ОТНОСНО МНЕНИЯТА ОТ AIR FRANCE И AEA

- (289) Германия посочва във връзка с мненията от AEA, че те не са обосновани с каквито и да е доказателства. Освен това Германия твърди, че дори и да е имало отрицателни последици за конкурентните летища, както твърди AEA, то тези летища не са подали жалби за това и дори не са представили мнения по решението за откриване на процедурата от 2008 г.

8. ОЦЕНКА: НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (290) Съгласно член 107, параграф 1 от Договора „... всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.
- (291) Критериите по член 107, параграф 1 от Договора са кумулативни. С оглед на това, за да се определи дали въпросната мярка представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, всички от следните условия трябва да бъдат изпълнени. А именно финансовата подкрепа следва:
- а) да бъде предоставена от държавата или чрез държавни ресурси,
 - б) да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки,
 - в) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията, и
 - г) да засяга търговията между държавите членки.

8.1. ХАРАКТЕР НА ПОМОЩ НА МЕРКИТЕ, ОТПУСНАТИ НА ЛЕТИЩЕТО

8.1.1. МЯРКА 1: СППЗ ОТ 2001 Г.

ПРИЛОЖИМОСТ НА ПРАВИЛАТА ЗА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЛЕТИЩАТА

- (292) Германия твърди, че СППЗ от 2001 г. е било въведено преди публичното финансиране на летищата да бъде оценено като представляващо държавна помощ и не е променяно, докато не е било заменено от СППЗ от 2004 г.
- (293) Съответно Комисията трябва първо да установи дали правилата за държавна помощ са били приложими към СППЗ от 2001 г. по времето, когато то е било сключено. В този контекст Комисията припомня, че съгласно член 1, буква б), точка v) от Регламент (ЕО) № 659/1999 мярка за помощ представлява съществуваща помощ, ако може да се установи, че в момента на въвеждането ѝ в действие не е представлявала помощ и в следствие е станала помощ поради еволюцията на общия пазар и без да е била изменяна от държавата членка.
- (294) Всъщност в миналото развитието на летищата често се определяше от чисто териториални съображения или, в някои случаи, от военни изисквания. Експлоатацията на летищата бе организирана като част от администрацията, а не като търговско предприятие. Конкуренцията между летищата и операторите на летища също беше несъществена и се засили с течение на времето. Като се имат предвид тези условия, финансирането на летища и летищна инфраструктура от държавата известно време беше разглеждано от Комисията като обща мярка на икономическата политика, която не попадаше в обхвата на правилата за държавните помощи в Договора.
- (295) Пазарната среда обаче се е променила. В решението по делото *Aéroports de Paris* Общият съд е постановил, че експлоатацията на летище, която включва предоставянето на летищни услуги на въздушни превозвачи и на различни доставчици на услуги в рамките на летищата, също представлява стопанска дейност ⁽⁴⁵⁾. Следователно след приемането на това решение (12 декември 2000 г.) вече не е възможно експлоатацията и изграждането на летища да се разглеждат като задача, изпълнявана от администрацията в обхвата на публичната политика, която не подлежи на контрола върху държавните помощи.

⁽⁴⁵⁾ Решение от 12 декември 2000 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, T-128/89, Recueil, стр. II-3929 (потвърдено от Съда в Решение от 24 октомври 2002 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, C-82/01 P, Recueil, стр. I-9297, точка 75 с допълнителни позовавания).

- (296) Както е потвърдил Общият съд в решението си по делото *Leipzig/Halle Airport*, не може по презумпция да се изключи, че летищата не попадат в обхвата на приложение на разпоредбите за държавните помощи, тъй като експлоатацията на едно летище и изграждането на летишна инфраструктура е стопанска дейност⁽⁴⁶⁾. Щом един летищен оператор извършва стопанска дейност, независимо от неговия юридически статут или от начина на финансирането му, той представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора и следователно се прилагат правилата в Договора за държавната помощ.⁽⁴⁷⁾
- (297) FFHG е участвало в изграждането, поддръжката и експлоатацията на летище Франкфурт Хан. В този контекст то е предлагало летищни услуги и е събиращо такси от ползвателите — оператори на търговско въздухоплаване, както и нетърговски ползватели на общата авиация — за използване на летишната инфраструктура, като по този начин е експлоатирано инфраструктурата със стопанска цел. Поради това следва да се заключи, че FFHG е извършвало стопанска дейност, считано от датата на решението по делото *Aéroports de Paris* (т.е. 12 декември 2000 г.) насам.
- (298) Въпреки това, в светлината на развитията по случая (както е посочено в съображения 294—296) Комисията счита, че преди решението на Общия съд по делото *Aéroports de Paris* публичните органи с основание са могли да считат, че финансовите мерки по отношение на летищата не са представлявали държавна помощ и съответно не е било необходимо да се съобщават на Комисията. Следователно Комисията не може да оспорва индивидуални мерки за финансиране (които не са предоставени на базата на схема за помощ⁽⁴⁸⁾), които със сигурност са били приети преди решението по делото *Aéroports de Paris*, съгласно правилата за държавна помощ.
- (299) Съответно Комисията трябва да оцени, първо, дали СППЗ от 2001 г. е било въведено преди решението по делото *Aéroports de Paris* (12 декември 2000 г.) и второ, дали тази мярка по-късно е била изменена.
- (300) Неотменимо решение за СППЗ от 2001 г. е взето на 31 август 1999 г. и потвърдено в нотариален акт от 24 ноември 2000 г. Поради това Комисията счита, че СППЗ от 2001 г. е неотменимо въведено преди решението по делото *Aéroports de Paris*. Нещо повече, СППЗ от 2001 г. не е изменено, докато не е било заменено от СППЗ от 2004 г.
- (301) Следователно по това време публичните органи с основание са могли да считат, че СППЗ за покриване на годишните загуби на FFHG не представлява държавна помощ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (302) В светлината на разсъжденията в съображение 292 и следващите Комисията заключава, че към момента на въвеждането на СППЗ от 2001 г. публичните органи с основание са могли да считат, че СППЗ за покриване на годишните загуби на FFHG не представлява държавна помощ.

8.1.2. МЯРКА 2: УВЕЛИЧЕНИЕ НА КАПИТАЛА ОТ 2001 Г.

- (303) През 2001 г. Fraport и провинция Райнланд-Пфалц са увеличили капитала на FFHG с 27 милиона евро. Fraport е внесло 19,7 милиона евро, а провинция Райнланд-Пфалц е внесла 7,3 милиона евро. Увеличението на капитала е било одобрено първо от надзорния съвет на Fraport (по отношение на неговата вноска) на 14 декември 2001 г., а след това с решение на акционерите на FFHG от 9 януари 2002 г.⁽⁴⁹⁾ Увеличението на капитала от страна на Fraport и провинцията влиза в сила на 9 януари 2002 г.

⁽⁴⁶⁾ Решение по дело *Flughafen Leipzig-Halle GmbH и Mitteldeutsche Flughafen AG/Комисия*, T-455/08, Recueil, стр. I-00000, по-специално точки 105 и 106.

⁽⁴⁷⁾ Вж. по-специално Решение на Комисията от 17 юни 2008 г. по дело C-29/08 *Flughafen Frankfurt Hahn* — Предполагаема държавна помощ за *Flughafen Frankfurt Hahn* и споразумение с *Ryanair* (ОВ С 12, 17.1.2009 г., стр. 6), съображения 204—208; Решение на Комисията от 21 март 2012 г. по дело C 76/2002, *Flughafen Charleroi* — Предполагаема държавна помощ в полза на летището и предполагаема държавна помощ в полза на *Ryanair* (ОВ С 248, 17.8.2012 г., стр. 1).

⁽⁴⁸⁾ Член 1, буква г) от Регламент (ЕО) № 659/1999 гласи, че „схема за помощ“ означава всеки акт, на базата на който и без да се изискват допълнителни мерки за прилагане, може да се предостави индивидуална помощ на предприятията, определени в акта по общ и абстрактен начин и всеки акт, на базата на който помощ, която не е свързана с конкретен проект, може да бъде предоставена на едно или няколко предприятия за неопределен период от време и/или в неопределен разтер“.

⁽⁴⁹⁾ Доклад за състоянието на FFHG от 2002 г., стр. 5.

8.1.2.1. Понятията „предприятие“ и „стопанска дейност“

- (304) Както беше анализирано в съображение 293 и следващите, от 12 декември 2000 г. нататък FFHG трябва да се разглежда като предприятие, извършващо стопанска дейност, за целите на член 107, параграф 1 от Договора.

8.1.2.2. Държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата

- (305) За да представляват държавна помощ, въпросните мерки трябва да бъдат финансирани с държавни ресурси, а решението за предоставяне на мярката трябва да може да бъде приписано на държавата.
- (306) Понятието „държавна помощ“ се прилага за всяко предимство, предоставено чрез държавни ресурси от самата държава или чрез посреднически орган, действащ по силата на предоставени му правомощия⁽⁵⁰⁾. За целите на прилагането на член 107, параграф 1 от Договора ресурсите от местни органи представляват държавни ресурси⁽⁵¹⁾. В това отношение установена практика на Комисията е да приема, че независимо от това дали дадено публично предприятие е губещо или печелившо, всички негови ресурси следва да се считат за държавни ресурси⁽⁵²⁾.

Дял на провинция Райнланд-Пфалц в увеличението на капитала от 2001 г.

- (307) Провинция Райнланд-Пфалц финансира своя дял от увеличението на капитала от 2001 г. директно от общия си бюджет. Следователно може да се заключи, че тази мярка е финансирана с държавни средства и че също така тя може да бъде приписана на държавата.

Дял на Fraport в увеличението на капитала от 2001 г.*Държавни ресурси*

- (308) По мнение на Германия делът на Fraport в увеличението на капитала от 2001 г. не се квалифицира като финансиране от държавни ресурси, тъй като по това време Fraport е било независимо акционерно дружество под режима на частното право, регистрирано на фондовата борса, и публичните органи не са упражнявали непрекъснат контрол върху неговите средства.
- (309) Съгласно съдебната практика ресурсите на едно предприятие следва да бъдат считани за държавни ресурси, ако държавата, упражнявайки контрол върху такова предприятие, е в състояние да управлява използването на неговите ресурси.⁽⁵³⁾
- (310) Комисията счита, че в настоящия случай държавата във всички важни периоди е упражнявала пряк или косвен контрол върху разглежданите ресурси. Комисията отбелязва, че по времето, когато е взето неотменимо решение за увеличението на капитала от 2001 г., Fraport е било предприятие, което в по-голямата си част е публична собственост. Преди 11 юни 2001 г. 100 % от дяловете на Fraport са държани от публични акционери.⁽⁵⁴⁾ На 11 юни 2001 г. Fraport е било регистрирано на фондовата борса и 29,71 % от акциите му са били продадени на частни акционери. След това провинция Хесен притежава 32,04 % от акциите, Stadtwerke Frankfurt am Main GmbH (100 % собственост на община Франкфурт на Майн) притежава 20,47 % от акциите, а Федерална република Германия притежава 18,32 % от акциите.
- (311) Следователно между 11 юни 2001 г. и 26 октомври 2005 г. 70,29 % от акциите на Fraport са били притежавани от публични акционери и съответно предприятието отговаря на критериите за публично предприятие по смисъла на член 2, буква б) от Директива 2006/111/ЕО. Също така това, че преобладаващата част от акциите на Fraport са притежавани от публични органи, означава, че те са били в състояние да упражняват господстващо влияние върху Fraport.
- (312) Поради това Комисията счита, че всяко вливане на капитал, предоставено с ресурси на Fraport, означава загуба на държавни ресурси и съответно представлява прехвърляне на държавни ресурси.

⁽⁵⁰⁾ Решение от 16 май 2002 г. по дело C-482/99, *Франция/Комисия* („Stardust Marine“), Recueil, стр. I-4397.

⁽⁵¹⁾ Решение от 12 май 2011 г. по съединени дела *Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 и T-279/08, все още непубликувано, точка 108.

⁽⁵²⁾ Вж. например Решение на Комисията относно държавна помощ № C 41/2005, Унгарски невъзвръщаеми разходи (ОВ С 324, 21.12.2005 г., стр. 12), с допълнителни препратки.

⁽⁵³⁾ *Stardust Marine*, точки 52 и 57.

⁽⁵⁴⁾ Провинция Хесен притежава 45,24 % от акциите на Fraport, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (100 % собственост на община Франкфурт на Майн) притежава 28,89 %, а Федерална република Германия — 25,87 %.

Възможност за приписване на държавата

- (313) Съдът обаче също така е постановил, че дори ако държавата е в състояние да упражнява контрол върху едно публично предприятие и неговата дейност, не може автоматично да се приеме презумпцията, че в конкретен случай действително се упражнява такъв контрол. Публичните предприятия могат да бъдат повече или по-малко независими, което се определя от степента на автономност, която държавата им предоставя.
- (314) По тази причина единствено фактът, че дадено публично предприятие се намира под държавен контрол, не е достатъчно основание да се счита, че предприятието от това предприятие мерки, като например финансирането, предоставено на FFHG чрез вливането на капитал от 2001 г., могат да бъдат приписани на държавата. Необходимо е също така да се прецени дали публичните органи трябва да бъдат разглеждани като участвали по един или друг начин в приемането на тези мерки. В това отношение Съдът е посочил, че вменяването на предприятия от публично предприятие мярка на държавата може да бъде предположено въз основа на набор от показатели, свързани с обстоятелствата по случая и с контекста, в който е предприета тази мярка ⁽⁵³⁾.
- (315) Такива показатели могат да бъдат интегрираността на предприятието в структурите на публичната администрация, естеството на неговата дейност и упражняването ѝ на пазара при нормални условия на конкуренция с частните оператори, правният статут на предприятието (дали е субект на публичното право или на общото дружествено право), интензивността на контрола, упражняван от публичните органи върху управлението на предприятието, или всеки друг показател, сочещ в съответния случай намеса на публичните органи в приемането на мярката или малката вероятност за липса на намеса, с оглед също и на обхвата на мярката, на нейното съдържание или на включените в нея условия ⁽⁵⁶⁾.
- (316) Както е посочено в съображение 135 и следващите, Германия твърди, че мерките, предприети от Fraport по отношение на летище Франкфурт Хан, не могат да бъдат приписани на държавата. В тази връзка Германия се е позовала по-специално на член 76 от AktG и на съдебни решения съгласно германското законодателство, съгласно които управителният съвет на *Aktiengesellschaft* разполага с голяма свобода на действие по отношение на ежедневната дейност на предприятието и в тези граници действа независимо от своите акционери.
- (317) Германия се позовава също така на решение на германския федерален съд, *Bundesgerichtshof*, в което този съд отбелязва, че публичните акционери не са били в състояние да упражняват влияние върху отделните решения, вземани в хода на ежедневната дейност, но са могли да осигурят само общата рамка и ръководния надзор на Fraport. Според Германия този особен характер на *Aktiengesellschaft* е бил признат и във връзка с правото на ЕС в областта на обществените поръчки в решението на Съда по делото *Stadtwerke Brixen AG* ⁽⁵⁷⁾.
- (318) Ето защо, що се отнася до участието на публичните акционери във вземането на решения на общото събрание на акционерите, Германия твърди, че гласуването от събранието на акционерите не представлява нищо повече от обикновено упражняване на техните законни права и задължения като акционери. Германия също така отхвърля твърдението, че е налице който и да е от останалите показатели от решението по делото *Stardust Marine*, упоменати в съображение 315.
- (319) Като предварителна забележка Комисията изтъква, че фактът, че държавно дружество е учредено съгласно частното право — като се има предвид автономията, която тази правна форма е в състояние да му предостави — сам по себе си не е достатъчен, за да се изключи възможността за приписване на неговите действия на държавата ⁽⁵⁸⁾. Не следва да се прави разлика между случаите, в които помощта е предоставена пряко от държавата, и онези, в които тя е предоставена от публичноправни или частноправни субекти, създадени или упълномощени от държавата да се разпореждат с помощта ⁽⁵⁹⁾.
- (320) В допълнение Комисията отбелязва, че решението, издадено от германския съд (*Bundesgerichtshof*) през 1999 г. ⁽⁶⁰⁾, се отнася до наказателно производство. В това производство въпросът на последна инстанция е бил дали бивш служител на Fraport може да бъде обвинен в престъплението „корупция на служител“ или „корупция на държавен

⁽⁵³⁾ *Stardust Marine*, точки 52 и 57.

⁽⁵⁶⁾ *Stardust Marine*, точки 55—56.

⁽⁵⁷⁾ Решение от 13 октомври 2005 г. по дело *Parking Brixen GmbH/Gemeinde Brixen* и *Stadtwerke Brixen AG*, C-458/03, [2005] Recueil, стр. I-08585, точка 67.

⁽⁵⁸⁾ Решение от 26 юни 2008 г. по дело *SIC, Sociedade Independente de Comunicação, SA/Комисия*, T — 442/03, Сборник, стр. II-01161, точка 100.

⁽⁵⁹⁾ Решение 2014/273/ЕС на Комисията от 19 септември 2012 г. относно мерките в полза на ELAN d.o.o. SA.26379 (C-13/10) (ex NN 17/10), приложени от Словения (OJ L 144, 15.5.2014 г., стр. 1), съображение 99.

⁽⁶⁰⁾ Решение от 3.3.1999 г., Az. 2StR 437-98, NJW 1999, 2378.

служител“, така че възниква въпросът дали Fraport е трябвало да се разглежда като „друга администрация“ в съответствие с германския наказателен кодекс. ⁽⁶¹⁾ Следователно делото по никакъв начин не е свързано с въпроса дали може да се счита, че дадено действие на Fraport може да бъде приписано на държавата по силата на правилата за държавна помощ, а само пояснява, че служител на Fraport не е държавен служител и Fraport не може да се разглежда като част от публичната администрация по смисъла на германския наказателен кодекс.

- (321) Също така, що се отнася до другото съдебно решение на *Bundesgerichtshof*, представено от Германия ⁽⁶²⁾, Комисията отбелязва, че това решение, както и делото *Parking Brixen* ⁽⁶³⁾, се отнасят до критерия за публичен контрол върху предприятие по смисъла на правилата на Съюза за обществените поръчки. То не се отнася до въпроса за приписване на отговорност на държавата съгласно законодателството в областта на държавните помощи.
- (322) Освен това, въпреки че е възможно управителният съвет на *Aktiengesellschaft* да действа независимо от своите публични акционери, когато се вземат решения за ежедневната дейност, поради своята акционерна структура (със 70 % публични акционери) и споразумението за консорциум между неговите публични акционери Fraport разглежда себе си като „зависило предприятие публична собственост“ ⁽⁶⁴⁾ (както се съобщава във всеки годишен финансов отчет за годините 2001—2006).
- (323) Освен това няколко фактора показват, че увеличението на капитала от 2001 г. действително може да бъде приписано на държавата.
- (324) На първо място, Комисията счита, че увеличението на капитала от 2001 г. не може да се разглежда извън контекста, а трябва да се разглежда в светлината на политическото и правното положение на Fraport по това време. Тези обстоятелства и факти ясно показват, че мярката не би била приета без участието на държавата.
- (325) Според протокола от заседанието на надзорния съвет на Fraport на 26 септември 1997 г. властите на провинция Райнланд-Пфалц са предложили на Fraport да се включи в летище Франкфурт Хан, тъй като „провинция Райнланд-Пфалц желае, чрез участието на [Fraport] във [FFHG], да се засили развитието на възможностите за заетост и тъй като тя очаква повишаване на въздушния трафик“. След като на 1 януари 1998 г. Fraport е станало акционер във FFHG с дял от 64 %, според протокола от заседанието на надзорния съвет от 10 май 1999 г. „правителството на провинция Райнланд-Пфалц се [е] обърна[ло] към министър-председателя на провинция Хесен с искане за по-силен ангажимент на [Fraport] на [летище] Хан“. За тази цел Fraport е трябвало да поеме акциите, които Holding Hahn и Weiss & Freytag все още са притежавали от летището (вж. съображение 17). В протокола се посочва още, че на Fraport не трябва да се налагат санкции, „ако то не достигне целите на регионалната политика, например брой на възможностите за заетост“, и че „преговорите между Fraport и провинцията относно точките на обсъждане са започнали“. На последно място, в протокола се посочва, че за развитието на летището „трябва да бъдат използвани възможно най-много публични средства“, и че за да се ускори процесът на събиране на тези средства „провинция Райнланд-Пфалц вече е сформирала работна група в министерството на икономиката, в която членува и Fraport“.
- (326) Тези протоколи показват, че Fraport е било използвано от провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен като средство за преследване на регионални и структурни политически цели, като например създаване на повече работни места в региона.
- (327) Тъй като по това време Fraport все още е било предприятие публична собственост, неговият надзорен съвет, чиито членове в голяма степен (най-малко половината от надзорния съвет) се определят от публичните акционери, е разполагал с правомощията да одобри основното споразумение от 31 август 1999 г. („Grundlagenvereinbarung“) ⁽⁶⁵⁾ и да упълномощи управителния съвет да сключи СППЗ от 2001 г. ⁽⁶⁶⁾. Освен това събранието на акционерите на Fraport по-късно приема резолюция от 3 май 2000 г. за упълномощаване на управителния съвет да сключи СППЗ от 2001 г. с FFHG и следователно да обвърже Fraport с проекта FFHG поне до 2005 г. Тъй като за тази

⁽⁶¹⁾ В съответствие с §11 I № 2 lit. c от *Strafgesetzbuch*.

⁽⁶²⁾ Решение на Съда от 3 юли 2008 г., Az. I ZR 145/05, WRP 2008, 1182, 1186.

⁽⁶³⁾ Решение от 13 октомври 2005 г. по дело *Parking Brixen GmbH/Gemeinde Brixen* и *Stadtwerke Brixen AG*, C-458/03, [2005] Recueil, стр. I-08585, точка 67.

⁽⁶⁴⁾ Вж. годишните финансови отчети (*Geschäftsbericht*) на Fraport за годините 2001—2006, публикувани на <http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publikationen/publikationen.html>. Вж. по-специално *Geschäftsbericht* 2001, стр. 46; *Geschäftsbericht* 2002, стр. 66; *Geschäftsbericht* 2003, стр. 54; *Geschäftsbericht* 2004, стр. 80; *Geschäftsbericht* 2005, стр. 64; *Geschäftsbericht* 2006, стр. 72.

⁽⁶⁵⁾ Основното споразумение между Fraport и провинция Райнланд-Пфалц от 31 август 1999 г.

⁽⁶⁶⁾ Одобрението за сключване на основното споразумение е дадено от надзорния съвет на неговото заседание на 1 октомври 1999 г.

резолюция се изисква мнозинство от гласове, представляващо най-малко три четвърти от уставния капитал, който участва в гласуването, а по това време публичните органи са притежавали 100 % от акциите (вж. съображение 305), тази резолюцията е ефективно приета от публичните органи.

- (328) Провинция Райнланд-Пфалц също така е поставила подкрепата си и своето и публично финансиране в зависимост от сключването на СППЗ от 2001 г., както е видно от основното споразумение от 31 август 1999 г. ⁽⁶⁷⁾.
- (329) Ето защо, чрез политическото участие на двете провинции — пряко на политическо равнище и косвено чрез надзорния съвет и като публични акционери на Fraport, Fraport е било ангажирано с FFHG и е подписало СППЗ от 2001 г. за поемане на загубите на FFHG най-малко до 2005 г.
- (330) Освен това в член 13 от учредителния договор на FFHG ⁽⁶⁸⁾ се посочва, че до 31 декември 2027 г. всяка продажба на акции от един от акционерите ще трябва да бъде разрешена в писмен вид от останалите акционери. Тъй като по това време FFHG е имало само два акционера, Fraport и провинция Райнланд-Пфалц, това означава, че за да продаде своите акции, Fraport се е нуждало от писменото съгласие на провинция Райнланд-Пфалц. Това на практика означава, че провинцията е можела да попречи на Fraport да се оттегли от проекта FFHG.
- (331) Още през 2001 г., когато се е обсъждало увеличението на капитала от 2001 г., ръководството на FFHG изглежда е било в преки преговори с провинция Хесен и провинция Райнланд-Пфалц ⁽⁶⁹⁾. Трябва да се отбележи, че по това време провинция Хесен все още не е била акционер на FFHG, а е била акционер на Fraport (с дялово участие от 45,2 %).
- (332) В този политически и правен контекст през януари 2001 г. ⁽⁷⁰⁾ става ясно, че са били спешно необходими по-нататъшни инвестиции във FFHG, за да се даде възможност на FFHG да стане рентабилно.
- (333) Нещо повече, провинция Райнланд-Пфалц директно е подтикнала Fraport да приеме увеличението на капитала от 2001 г. В предложението за заседанието на надзорния съвет от 20 юни 2001 г. се отбелязва, че акционерът провинция Райнланд-Пфалц настоява по повод на увеличението на капитала от 27 милиона евро във връзка с развитието на летище Франкфурт Хан, че инвестициите, които следва да бъдат финансирани с увеличението на капитала от 2001 г., са били необходимото условие за продължаване на инвестициите в публична инфраструктура, например за изграждането на пътя, водещ към летище Франкфурт Хан, на стойност приблизително [...] милиона евро.
- (334) В това отношение комисията по придобиванията към надзорния съвет на Fraport е отбелязала на заседание по повод увеличението на капитала от 2001 г., проведено на 23 ноември 2001 г., т.е. по-малко от месец преди надзорният съвет да одобри увеличението на капитала от 2001 г., че по това време Fraport не е можело да се оттегли от FFHG, тъй като „не може да се очаква, че провинция Райнланд-Пфалц ще се съгласи с това“ ⁽⁷¹⁾.
- (335) Съответно Комисията счита, че увеличението на капитала от 2001 г. може да бъде приписано на държавата.

8.1.2.3. Икономическо предимство

- (336) По смисъла на член 107, параграф 1 от Договора предимство е всяка икономическа полза, която дадено предприятие не би получило при нормални пазарни условия, т.е. в отсъствието на държавна намеса. ⁽⁷²⁾ Единствено ефектът на мярката върху предприятието е от значение, а не причината или целта на държавната намеса ⁽⁷³⁾. Налице е предимство всеки път, когато финансовото положение на предприятието се е подобрило в резултат на държавната намеса.

⁽⁶⁷⁾ Основното споразумение между Fraport и провинция Райнланд-Пфалц от 31 август 1999 г., вж. точки 4 и 5.

⁽⁶⁸⁾ Член 13 от учредителния договор на FFHG от 29 ноември 2001 г., наречен „Verfügung über Geschäftsanteile“ (т.е. разпореждане с акции).

⁽⁶⁹⁾ Протокол от заседанието на комисията по придобиванията към надзорния съвет от 30 май 2001 г.

⁽⁷⁰⁾ Документи, представени на управителния съвет („Vorstandsvorlage“), относно икономическите тенденции за FFHG от 14 май 2001 г.; вж. също протокола от заседанието на комисията по придобиванията към надзорния съвет от 30 май 2001 г.; вж. също анализа на BCG на потенциала на FFHG от 14 февруари 2001 г., стр. 10.

⁽⁷¹⁾ Предложение за решение до надзорния съвет на Fraport от 23 ноември 2001 г.

⁽⁷²⁾ Решение от 11 юли 1996 г. по дело *Syndicat français de l'Express international (SFEI) и други/La Poste и други*, C-39/94, Recueil, стр. I-3547, точка 60, и решение от 29 април 1999 г. по дело *Кралство Испания/Комисия на Европейските общности*, C-342/96, Recueil, стр. I-2459, точка 41.

⁽⁷³⁾ Решение от 2 юли 1974 г. по дело *Италианска република/Комисия на Европейските общности*, 173/73, Recueil, стр. 709, точка 13.

- (337) Освен това „капитал, предоставен пряко или непряко от държавата на предприятие при обстоятелства, които отговарят на нормалните пазарни условия, не може да бъде разглеждан като държавна помощ“. ⁽⁷⁴⁾ В настоящия случай, за да определи дали увеличението на капитала от 2001 г. предоставя на FFHG предимство, което то не би получило при нормални пазарни условия, Комисията трябва да сравни поведението на публичните органи, предоставили преките безвъзмездни средства за инвестиции и вливания на капитал, с това на ОУПИ, който се ръководи от перспективи за рентабилност в дългосрочен план ⁽⁷⁵⁾.
- (338) Оценката следва да не отчита положителните последици за икономиката на региона, където се намира летището, тъй като Съдът е изяснил, че въпросът, който е важен за прилагане на принципа на оператор в условия на пазарна икономика („ОУПИ“), е това дали „при подобни обстоятелства частен акционер би предоставил въпросния капитал, като основе своето решение на предвидимостта да извлече възвръщаемост и като се абстрахира напълно от социални съображения или съображения, свързани с регионалната или секторната политика“ ⁽⁷⁶⁾.
- (339) В своето решение по делото *Stardust Marine* Съдът е заявил, че „[...] за да се установи дали държавата е действала като далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата и по този начин да се избегне евентуална оценка на базата на последваща ситуация“ ⁽⁷⁷⁾.
- (340) Освен това в своето решение по делото *EDF* Съдът е постановил, че „[...] за да се докаже, че преди или едновременно с предоставянето на предимство, държавата членка е взела това решение в ролята си на акционер, не е достатъчно да се разчита единствено на икономическите оценки, направени след предоставянето на предимството, на констатация със задна дата, че направената от въпросната държава членка инвестиция действително е била рентабилна или на последващи обосновки на реално избрания курс на действие“ ⁽⁷⁸⁾.
- (341) За да бъде в състояние да приложи принципа на ОУПИ, Комисията трябва да проследи случая във времето, когато е било взето решението за увеличението на капитала на FFHG. Също така, Комисията по принцип трябва да основе оценката си на информацията и предположенията, които са били на разположение на публичните акционери на FFHG по времето, когато е било взето решението относно разглежданите финансови договорености.
- (342) Комисията признава, че може да е трудно за съответната държава членка и за съответните оператори да предоставят напълно съгласувани доказателства във връзка с финансовите договорености, сключени преди много години, и тя ще вземе това предвид при прилагането на въпросния критерий в настоящия случай.
- (343) Германия твърди, че акционерите във FFHG са взели решението си за вливане на допълнителен капитал въз основа на няколко документа, изготвени от FFHG, Fraport и външни консултанти, които показват, че решението е било оправдано.
- (344) Макар да е вярно, че е бил изготвен дългосрочен план за инвестиции във FFHG за периода 2001—2015 г., по времето на увеличението на капитала от 2001 г. инвестицията е била оценена от консултантите на Fraport BCG и стратегическия отдел като свързана с високи рискове, защото при завишени предположения за растеж FFHG би достигнало годишна печалба в размер на [...] EUR едва през 2015 г. В този контекст могат да бъдат изтъкнати няколко съображения във връзка с времето на увеличението на капитала от 2001 г. и наличната информация към момента, когато провинция Райнланд-Пфалц и Fraport са взели решението за тази мярка.
- (345) Решението за вливане на допълнителен капитал във FFHG е взето на фона на влошаващото се финансово състояние на летището през 2001 г. През януари 2001 г. е представен доклад за икономическото състояние на FFHG. В този доклад се заключава, че макар и предварителните цели, които Fraport си е поставило за FFHG да са достигнати бързо и броят на пътниците да се увеличава, общото икономическо състояние се влошава драстично, тъй като двама от големите клиенти на FFHG (Malaysian Airlines Cargo и MNG Airlines) са изместили или намалили своята дейност от/на летище Франкфурт Хан. В този контекст Fraport е възложило на BCG и стратегическия отдел да разработят стратегия за FFHG. Докладът на BCG показва, че дори и в случай на завишен растеж не може да се

⁽⁷⁴⁾ Решение от 16 май 2002 г. по дело *Френска република/Комисия на Европейските общности (Stardust Marine)*, C-482/99, Recueil, стр. I-4397, точка 69.

⁽⁷⁵⁾ Решение от 21 март 1991 г. по дело *Италия/Комисия (Alfa Romeo)*, C-305/89, Recueil, стр. I-1603, точка 23; решение от 12 декември 2000 г. по дело *Alitalia/Комисия*, T-296/97, Recueil, стр. II-03871, точка 84.

⁽⁷⁶⁾ Решение от 10 юли 1986 г. по дело *Белгия/Комисия*, 40/85, Recueil, стр. I-2321.

⁽⁷⁷⁾ Решение по дело *Stardust Marine*, точка 71.

⁽⁷⁸⁾ Решение от 5 юни 2012 г. по дело *Европейска комисия/Électricité de France (EDF)*, C-124/10P, все още непубликувано в Сборника, точка 85.

очаква доходност на инвестициите във FFHG преди 2015 г. Също така, потвърдено е от Interplan ⁽⁷⁹⁾, че такива предположения за растеж са нереалистични ⁽⁸⁰⁾. Нещо повече, BCG е посочило в своя доклад, че при реалистични предположения за растеж не може да се очаква доходност от направените инвестиции. За да подкрепи това твърдение, BCG е изчислило нетната настояща стойност (ННС) на инвестицията както е обобщено в таблица 19.

Таблица 19

Изчисление на доходността на инвестициите във FFHG, изготвено от BCG ⁽¹⁾

Допускания ⁽²⁾	ННС ⁽³⁾ (в евро)
20 % растеж от 2005 г. нататък	[...]
10 % растеж от 2005 г. нататък	[...]
7 % растеж от 2005 г. нататък	[...]

⁽¹⁾ Оценка на доходността, BCG, 14 февруари 2001 г.

⁽²⁾ Приема се, че нормата на дискотиране за изчислението на ННС е [...] %.

⁽³⁾ Нетната настояща стойност (ННС) показва дали възвръщаемостта от даден проект надвишава (алтернативната) цена на капитала. Един проект се счита за икономически жизнеспособна инвестиция, ако генерира положителна ННС. Инвестиции, които генерират по-ниска възвръщаемост от (алтернативната) цена на капитала, не са икономически жизнеспособни. (Алтернативната) цена на капитала се изразява чрез нормата на дискотиране.

- (346) Освен това, според прогнозите за трафика на външния експерт на Fraport по-нататъшният растеж ще зависи от допълнителни инвестиции в инфраструктура. ⁽⁸¹⁾ Общият размер на необходимите инвестиции се оценява на до [...] милиона евро и би включвал удължаването на пистата, пътеки за рулиране, стоянки и други инфраструктурни мерки. Въпреки това, както е посочено от BCG, не е била проведена подробна оценка за обосноваване на този мащабен инвестиционен план. Поради тези причини BCG счита, че инвестицията е свързана с големи рискове и препоръчва тези рискове да бъдат споделени с допълнителен инвеститор или да се обмисли продажбата на дела на Fraport във FFHG.
- (347) Германия е представила тест за ОУПИ, проведен от PWC, за да обоснове съвместимостта на увеличението на капитала от 2001 г. с пазара. Този документ обаче не подкрепя аргумента на Германия, че акционерите на FFHG са действали като далновидни инвеститори, както е оценено в съображение 348 и следващите.
- (348) Комисията взема под внимание дългосрочния бизнес план, изготвен от стратегическия отдел на Fraport през 2001 г., който е послужил като основа за теста за ОУПИ, проведен от PWC съответно през 2006 и 2008 г. В този бизнес план са установени следните три сценария:
- запазване на статуквото: не се осъществяват по-нататъшни инвестиции от Fraport;
 - алтернативен сценарий 1: ограничени инвестиции в удължаването на пистата при много песимистични прогнози за трафика; и
 - алтернативен сценарий 2: със същите инвестиции, но при най-оптимистични прогнози за трафика.
- (349) Въпреки това PWC не е изчислило ННС на различните сценарии с цел за да се паде възможност за сравнение. ННС, определени в таблица 20, показват, че при всички сценарии ННС за периода 2001—2015 г. ще бъде отрицателна. Също така, прогнозите в основата на оценката на рентабилността, извършена от PWC, показват, че само при много оптимистични прогнози за трафика, при които се предполага непропорционално висок ръст, алтернативните сценарии биха довели до загуби, които са по-малки (с [...] милиона евро), отколкото при сценария за запазване на статуквото (без да се отчита, че ще бъдат необходими допълнителни инвестиции в размер на [...] милиона евро). При най-песимистичния сценарий ННС на алтернативния сценарий ще бъде дори по-висока (с [...] милиона евро), отколкото при сценария за запазване на статуквото.

⁽⁷⁹⁾ Interplan е консултантска организация, наета от Fraport да анализира потенциала на трафика на летище Франкфурт Хан.

⁽⁸⁰⁾ Протокол на комисията по придобиванията към надзорния съвет на FFGH от 30 май 2001 г.

⁽⁸¹⁾ SH&E: Проучване на потенциала на трафика на летище Франкфурт Хан, 18 юли 2001 г.

Таблица 20

Оценка на рентабилността на увеличението на капитала от 2001 г. ⁽⁸²⁾

[...]

Източник: Доклад на PWC, 24 октомври 2008 г., стр. 39 и оценка на Комисията ⁽⁸³⁾

- (350) Германия освен това твърди, че оттеглянето на Fraport е било обмисляно, но не е било възможно поне до 2005 г., следователно това не се разглежда като вариант. Все пак, въпреки че Fraport е обвързано със СППЗ от 2001 г., ННС на очакваните загуби за периода 2001—2005 г. възлиза на [...] милиона евро. Поради това Комисията счита, че покриването на загубите на FFHG до 2005 г. без допълнителни инвестиции е щяло да бъде по-евтино, отколкото допълнителните инвестиции в летището.
- (351) Нещо повече, трябва да се припомни също така, че прогнозата за доходността на инвестициите на Fraport във FFHG се е влошила значително след вземането на решението за сключване на СППЗ от 2001 г. (по-точно след август 1999 г.).
- (352) В таблица 21 са съпоставени очакваните годишни резултати през периода 2001—2010 г. при бизнес плана на FFHG, изготвен в подкрепа на решението за СППЗ от 2001 г., и при бизнес плана на FFHG в подкрепа на увеличението на капитала от 2001 г. Съответно ННС на годишните резултати на FFHG за същия период е намаляла с около [...] милиона евро.

Таблица 21

Сравнителна оценка на годишните резултати на FFHG при бизнес плана за СППЗ от 2001 г. в сравнение с онези при увеличението на капитала от 2001 г. ⁽⁸⁴⁾

[...]

Източник: Доклад на PWC, 24 октомври 2008 г., стр. 32 и 39 и оценка на Комисията ⁽⁸⁵⁾

- (353) Освен това Комисията отбелязва, че в съответствие с протокола от заседанието на надзорния съвет от 16 ноември 2001 г. е била обсъдена рентабилността на увеличението на капитала от 2001 г. Според този протокол инвестициите — дори и междинните инвестиции от 27 милиона евро — във FFHG не се очаква да бъдат рентабилни. Освен това се посочва, че въпреки това Fraport ще осигури „рисковия капитал, за да бъдат разкрити възможности за бъдещето“. В допълнение представителят на провинция Райнланд-Пфалц (Landrat на окръг Rhein-Hunsrück) отбелязва, че според протокола от събранието на надзорния съвет на FFHG от месец май 2001 г. „решението на Fraport да инвестира във FFHG няма да зависи от перспективите за доходност, а от съгласието на комисията по придобиванията към надзорния съвет на Fraport, която е дала своето съгласие“.
- (354) В светлината на гореизложеното Комисията заключава, че увеличението на капитала от 2001 г. от Fraport не е предоставено в съответствие с принципа на ОУПИ и дава предимство на FFHG.
- (355) По отношение на увеличението на капитала от провинция Райнланд-Пфалц Комисията отбелязва, че обосновката на неговата съвместимост с пазара от страна на Германия се основава на същите доводи като при Fraport, които вече са разгледани в съображение 344 и следващите. Аргументите, представени в тази връзка, са приложими и тук.

⁽⁸²⁾ Сценариите „Запазване на статуквото“, „Алтернатива 1“ и „Алтернатива 2“ се основават на данните, предоставени в доклада на PWC от 24 октомври 2008 г. стр. 39; нормата на дисконтиране е установена в „Потенциалната оценка“ на BCG от 14 февруари 2010 г.

⁽⁸³⁾ Комисията изчислява ННС с помощта на норма на дисконтиране от [...] %, която е установена в оценката на рентабилността на BCG. Освен това Комисията е определила и друг вариант, а именно запазване на статукво (покриване на загубите до 2005 г.).

⁽⁸⁴⁾ Нормата на дисконтиране е установена в доклада на PWC, 24 октомври 2008 г., стр. 33.

⁽⁸⁵⁾ Комисията е изчислила ННС с помощта на нормата на дисконтиране, посочена в доклада на PWC.

- (356) В това отношение Комисията на първо място отбелязва, че от 1994 г. насам провинцията вече е инвестирала няколко пъти във FFHG без успех. Второ, провинция е участвала в увеличението на капитала при условия, различни от онези за Fraport (без да може да очаква възнаграждение за своята инвестиция през срока на действие на СППЗ от 2001 г.). На трето място, според доклада за инвестициите за провинция Райнланд-Пфалц от 2003 г. причината за инвестицията на провинцията в летище Франкфурт Хан са били важни цели на социалната и структурната политика, като например създаването на работни места и изпълнението на целите на транспортната политика, а не съображения за рентабилност.
- (357) Поради това Комисията заключава също така, че увеличението на капитала от 2001 г. от провинция Райнланд-Пфалц не е предоставено в съответствие с принципа на ОУПИ и дава предимство на FFGH.

8.1.2.4. Избирателност

- (358) За да попада в обхвата на член 107, параграф 1 от Договора, дадена държавна мярка трябва да поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“. Следователно само мерките, поставящи предприятия в по-благоприятно положение, които предоставят предимство по избиращия начин, попадат в обхвата на понятието за държавна помощ.
- (359) В разглеждания случай от увеличението на капитала от 2001 г., внесени от Fraport и провинция Райнланд-Пфалц, се е възползвало само FFHG. Следователно по дефиниция и двете увеличения на капитала са избиращи по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

8.1.2.5. Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (360) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва положението на едно предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират в областта на търговията в рамките на Съюза, това предприятие трябва да се разглежда като засегнато от тази помощ. Съгласно установената съдебна практика⁽⁸⁶⁾, за бъде една мярка в нарушение на конкуренцията, е достатъчно получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари.
- (361) Както е оценено в съображение 304, експлоатацията на летище представлява стопанска дейност. Конкуренция съществува, от една страна, между летищата за привличане на въздушни превозвачи и съответния въздушен трафик (пътнически и товарен) и, от друга страна, между управляващите органи на летища, които могат да се конкурират помежду си, за да им бъде поверено управлението на дадено летище. Освен това, по-специално по отношение на нискотарифни превозвачи и чартърни оператори, летищата, които не се намират в същите региони на обслужване, а дори в различни държави членки, също могат да се конкурират помежду си за привличане на тези въздушни превозвачи.
- (362) Предвид размера на летище Франкфурт Хан (вж. таблица 1) и близостта му до други летища в Съюза, а именно летище Франкфурт на Майн, летище Люксембург, летище Цвайбрюкен, летище Саарбрюкен и летище Кьолн-Бон⁽⁸⁷⁾, Комисията счита, че въпросните мерки са в състояние да засегнат търговията между държавите членки. Както е посочено в съображение 202, от летище Франкфурт Хан излитат международни полети до редица международни дестинации. Пистата на летище Франкфурт Хан е с достатъчна дължина и позволява на въздушните превозвачи да обслужват международни дестинации.
- (363) В допълнение летище Франкфурт Хан служи като товарно летище (вж. таблица 2). По отношение на конкуренцията за въздушния превоз на товари Комисията отбелязва, че товарният транспорт обикновено е по-мобилен от пътническия транспорт⁽⁸⁸⁾. Като цяло се счита, че зоната на обслужване на товарните летища обхваща радиус от поне 200 километра или 2 часа време за пътуване. По отношение на конкуренцията за въздушния превоз на товари Комисията отбелязва, че товарният транспорт обикновено е по-мобилен от пътническия транспорт⁽⁸⁹⁾. Като цяло се счита, че зоната на обслужване за товарните летища е с радиус от поне 200 километра и 2 часа време за пътуване. Въз основа на информация, с която Комисията разполага, участниците в сектора обикновено считат, че зоната на обслужване на товарните летища може да бъде дори по-голяма, например до половин ден път с камион (т.е. до 12 часа пътуване с камион), което по принцип би било приемливо за

⁽⁸⁶⁾ Дело Het Vlaamse Gewest/Комисия от 1998 г., T-214/95, Recueil стр. II-717.

⁽⁸⁷⁾ Вж. раздел 2.2 по-горе.

⁽⁸⁸⁾ Така например летище Лайпциг/Хале се е конкурирало с летище Ватри (Франция) за създаването на европейски център на DHL. Вж. решение по дело Leipzig/Halle, точка 93.

⁽⁸⁹⁾ Вж. бележка под линия 88.

спедиторите, за да използва летището с цел да превозят товарите си ⁽⁹⁰⁾. В този контекст, тъй като товарните летища могат да бъдат по-лесно заменени отколкото пътническите летища поради факта, че за въздушния превоз на товари е достатъчно товарите да бъдат доставени в определен район, след което да бъдат препратени чрез спедитори посредством шосеен или железопътен транспорт до крайната си дестинация, Комисията счита, че наред с останалото е налице по-висока вероятност от нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията между държавите членки.

- (364) Въз основа на представените аргументи в съображения 360—364 икономическото предимство, което FFHG получава, укрепва позицията му спрямо конкурентите му на пазара на Съюза за предоставяне на летищни услуги. С оглед на това трябва да се счита, че предоставеното на FFHG предимство чрез увеличението на капитала от 2001 г. е в състояние да наруши конкуренцията и оказва въздействие върху търговията между държавите членки.

8.1.2.6. **Заключение**

- (365) Увеличението на капитала от 2001 г. в размер на 27 милиона евро от страна на Fraport и провинция Райнланд-Пфалц представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

8.1.3. МЯРКА 3: УВЕЛИЧЕНИЕТО НА КАПИТАЛА ОТ 2004 Г. И МЯРКА 4: СППЗ ОТ 2004 Г.

- (366) През 2004 г. капиталът на FFHG е бил увеличен с нови 42 милиона евро (Fraport инвестира 10,21 милиона евро, провинция Хесен инвестира 20 милиона евро, а провинция Райнланд-Пфалц инвестира 11,79 милиона евро). Провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен са се съгласили на това увеличение на капитала през 2002 г., при условие че между FFHG и Fraport ще бъде сключено ново СППЗ (а именно СППЗ от 2004 г.), обхващащо периода до 31 декември 2014 г.
- (367) На 5 април 2004 г. Fraport и FFHG сключват СППЗ от 2004 г. Това споразумение е одобрено от акционерите на Fraport на 2 юни 2004 г.

8.1.3.1. **Понятията „предприятие“ и „стопанска дейност“**

- (368) Както беше анализирано в съображение 293 и следващите, от 12 декември 2000 г. нататък FFHG трябва да се разглежда като предприятие, извършващо стопанска дейност, за целите на член 107, параграф 1 от Договора.

8.1.3.2. **Държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата**

Увеличението на капитала от 2004 г. и СППЗ от 2004 г. — Fraport

- (369) Комисията счита, че поради факта, че СППЗ от 2004 г. е било предварително условие за ефективното осъществяване на увеличението на капитала от 2004 г., и тъй като и двете мерки са зависели от съгласието на акционерите на Fraport на същото събрание на акционерите, приписването на двете мерки на държавата трябва да се оценява едновременно (по отношение на вноската на Fraport).
- (370) Увеличението на капитала от 2004 г. и СППЗ от 2004 г. са утвърдени от събранието на акционерите на Fraport на 2 юни 2004 г. с 99,992 % от гласовете на акционерите, присъствали на заседанието.
- (371) Освен това Германия твърди, че за да бъде одобрено решението за СППЗ от 2004 г., е било необходимо мнозинство от 74,994 % от гласовете на акционерите, докато публичните акционери са притежавали едва около 70 % от акциите на Fraport и следователно на практика не са били в състояние да оказват контрол върху решенията на Fraport. В тази връзка трябва да се припомни, че увеличението на капитала от 2004 г. не би станало ефективно без одобрението на СППЗ от 2004 г. от акционерите на Fraport.

⁽⁹⁰⁾ Отговор на летище Лиеж по отношение на обществената консултация относно Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (372) Комисията счита, че като мажоритарен акционер държавата е имала значителен дял в гласуването на увеличението на капитала от 2004 г. и СППЗ от 2004 г. Независимо от това, според германския Закон за акционерните дружества (*Aktiengesetz* (*AktG*)) СППЗ влиза в сила само след одобрението му от събранието на акционерите с мнозинство от гласовете на най-малко три четвърти от уставния капитал, който участва в гласуването.⁽⁹¹⁾ Следователно без значително участие на частните акционери публичните органи не биха могли да упражнят контрол върху решението за прилагане на СППЗ от 2004 г., нито да осъществят увеличението на капитала от 2004 г. от страна на Fraport.
- (373) Поради това, в светлината на разсъжденията, изложени в съображение 369 и следващите, Комисията счита, че увеличението на капитала от 2004 г. от страна на Fraport и СППЗ от 2004 г. не могат да бъдат приписани на държавата. Дори ако отговорността на държавата се потвърди и мярката се счита за помощ, тази помощ би била съвместима с вътрешния пазар. В тази връзка са еднакво приложими съображенията, изложени в раздели 10.3 и 10.4 по-долу.

Увеличението на капитала от 2004 г. — провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен

- (374) Провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен са финансирали своя дял от увеличението на капитала от 2004 г. директно от общите си бюджети. Следователно тези части от увеличението на капитала от 2004 г. явно са били финансирани с държавни ресурси и се приписват на държавата.

8.1.3.3. Икономическо предимство

- (375) Както бе посочено в съображение 336 и следващите, Комисията прилага принципа на ОУПИ, за да провери дали е налице икономическо предимство, предоставено на дадено предприятие. Принципите, свързани с прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, изложени в съображение 336 и следващите, са еднакво приложими.

Прилагане на теста за ОУПИ — провинция Райнланд-Пфалц

- (376) Във връзка с увеличението на капитала от 2004 г. от провинция Райнланд-Пфалц Германия твърди, че провинцията е действала в съответствие с принципа на ОУПИ. В подкрепа на това, след решението за откриване на процедурата от 2008 г. Германия е представила тест за ОУПИ, проведен от PWC през 2008 г.
- (377) Комисията отбелязва преди всичко, че провинция Райнланд-Пфалц не е изготвила свое собствено предварително изчисление на рентабилността или свое собствено изчисление на възвръщаемостта на инвестициите. Напротив, провинция Райнланд-Пфалц е разчитала на бизнес плана, изготвен от FGH и Fraport.
- (378) На второ място обаче Комисията счита, че положението на провинцията не е било еднакво с положението на акционерите на Fraport. В таблица 22 е показано, че провинция Райнланд-Пфалц е трябвало да налее [...] милиона евро през периода 2005—2009 г. (общо [...] милиона евро), но е очаквала да получава дивиденди или други възнаграждения за участието си едва от 2025 г. Въпреки това акционерите на Fraport е трябвало да налее [...] милиона евро и са очаквали, след отрицателните резултати през първите четири години, да им бъдат изплащани дивиденди. ННС на очакваните дивиденди за периода до 2025 г. възлиза на [...] милиона евро, с вътрешна норма на възвръщаемост (IRR) от [...] %.
- (379) На трето място, с оглед на дългосрочния хоризонт на планиране и предвид факта, че провинция Райнланд-Пфалц вече няколко пъти е инвестирала във FFHG без успех, Комисията счита, че никой далновиден частен инвеститор в положението на провинцията не би решил да налива допълнителен капитал във FFHG, без да проведе също така предварителна оценка на чувствителността.

⁽⁹¹⁾ Член 293, алинея 1 от AktG.

Таблица 22

Оценка на рентабилността на увеличението на капитала от 2004 г., извършено от провинция Райнланд-Пфалц

[...]

Източник: Доклад на PWC: Райнланд-Пфалц, 24 октомври 2008 г., стр. 21

- (380) В допълнение, тестовите за ОУПИ за увеличението на капитала от 2004 г. и СППЗ от 2004 г. се основават на очаквания за значителен растеж по отношение на годишните финансови резултати на FFHG (вж. таблица 23). Предположенията за растеж в основата на тестовите за ОУПИ са значително по-високи от онези в основата на теста за ОУПИ за увеличението на капитала от 2001 г. Освен това те търпят силни колебания и например през 2009 г. са достигнали над 300 %.

Таблица 23

Сравнение на прогнозираните годишни резултати на FFHG в бизнес плановите, използвани от PWC за тестовите за ОУПИ за увеличението на капитала от 2001 г. и за увеличението на капитала от 2004 г.

В хил. EUR	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Увеличение на капитала от 2004 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Увеличение на капитала от 2004 г. — промени на годишна база в %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Увеличение на капитала от 2001 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Увеличение на капитала от 2001 г. — промени на годишна база в %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

В хил. EUR	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Увеличение на капитала от 2004 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Увеличение на капитала от 2004 г. — промени на годишна база в %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Увеличение на капитала от 2001 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Увеличение на капитала от 2001 г. — промени на годишна база в %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: Доклад на PWC, 24 октомври 2008 г., стр. 45 и оценка на Комисията ⁽⁹²⁾

⁽⁹²⁾ Комисията е изчислила темповете на растеж на базата на прогнозните годишни резултати.

- (381) Освен това, според докладите за инвестициите за провинция Райнланд-Пфалц причината за инвестицията на провинцията в летище Франкфурт Хан е било постигането на важни съображения на социалната и структурната политика, като например създаването на работни места и изпълнението на целите на транспортната политика, а не съображения за рентабилност. Въпреки това социалните и регионалните съображения не могат да бъдат взети предвид при провеждането на теста за ОУПИ.
- (382) С оглед на тези специфични фактори, свързани с решението на провинция Райнланд-Пфалц за вливане на допълнителен капитал във FFHG (съображения 376—380), Комисията счита, че увеличението на капитала от 2004 г. от провинция Райнланд-Пфалц не е в съответствие с принципа на ОУПИ и предоставя предимство на FFHG.

Прилагане на теста за ОУПИ — провинция Хесен

- (383) По отношение на действията на провинция Хесен Германия твърди, че възможностите за ограничен растеж на летище Франкфурт на Майн, произтичащи, наред с другото, от забраната за нощни полети, са направили необходимо според провинция Хесен по-нататъшното развитие на летище Франкфурт Хан. Германия посочва, че това развитие е дало възможност да се използват изцяло съществуващите възможности за растеж в рамките на 24-часовото разрешение за полети на летище Франкфурт Хан заедно с предвиденото въвеждане на летищната система летище Франкфурт на Майн — летище Франкфурт Хан. Нещо повече, с участието в увеличението на капитала от 2004 г. провинция Хесен е била в състояние да окаже допълнителна подкрепа на развитието на въздушния трафик в района на Рейн-Майн.
- (384) Преди всичко Комисията отбелязва, че не е било изготвено специално предварително изчисление на рентабилността от страна на провинция Хесен. На второ място, подобно на провинция Райнланд-Пфалц, провинция Хесен също е очаквала да започне да получава дивиденди едва след 2025 г. На трето място, въпреки дългосрочния хоризонт на планиране не е била извършена оценка на чувствителността на предположенията. Нещо повече, причините за инвестицията на провинцията в летище Франкфурт Хан, като например развитие на въздушния трафик в района на Рейн-Майн или други важни съображения на социалната и структурната политика, не могат да бъдат взети предвид при провеждането на теста за ОУПИ.
- (385) С оглед на тези специфични фактори, свързани с решението на провинция Хесен да стане акционер във FFHG (съображения 383—384), Комисията счита, че увеличението на капитала от 2004 г. от провинция Хесен не е в съответствие с принципа на ОУПИ и предоставя предимство на FFHG.

Заключение

- (386) В светлината на тези съображения Комисията заключава, че увеличението на капитала от 2004 г., осъществени от провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен, предоставят предимство на FFHG.

8.1.3.4. Избирателност

- (387) Тъй като увеличението на капитала от 2004 г. от провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен са въведени само в полза на FFHG, то тези мерки по дефиниция са избирателни по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

8.1.3.5. Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (388) По същите причини, изложени в съображение 360 и следващите, Комисията счита, че всяко избирателно икономическо предимство, предоставено на FFHG, е в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

8.1.3.6. Заключение

- (389) Увеличението на капитала от 2004 г., предоставено от провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен в полза на FFHG, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

- (390) СППЗ от 2004 г., в съответствие с което Fraport поема всички загуби, реализирани от FFHG през периода 2004—2009 г., и увеличението на капитала от 2004 г., направено от Fraport, не могат да бъдат приписани на държавата. Тъй като един от кумулативните критерии по член 107, параграф 1 от Договора не е изпълнен, Комисията счита, че СППЗ от 2004 г. и увеличението на капитала от 2004 г. от страна на Fraport не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (391) Дори ако СППЗ от 2004 г. и увеличението на капитала от 2004 г. представляват държавна помощ, тази помощ би била съвместима въз основа на съображенията, изложени в раздел 10.

8.1.4. МЯРКА 5: КОМПЕНСАЦИЯ ЗА FFHG ЗА ПРОВЕРКИ ЗА СИГУРНОСТ

8.1.4.1. Понятията „предприятие“ и „стопанска дейност“

- (392) Както е посочено в съображение 293, въпреки че FFHG трябва да се разглежда като предприятие за целите на член 107, параграф 1 от Договора, следва да се припомни, че не всички дейности на собственик и оператор на летище са непременно със стопански характер ⁽⁹³⁾.
- (393) Съдът ⁽⁹⁴⁾ е постановил, че дейности, които обикновено попадат в обхвата на отговорностите на държавата при упражняване на нейните официални правомощия като публичен орган, нямат стопански характер и не попадат в обхвата на правилата за държавна помощ. Тези дейности могат да включват например сигурността, контрола на въздушния трафик, полиция, митници и др. Финансирането трябва да бъде строго ограничено до компенсиране на разходите, които произтичат от тях, и не може да бъде използвано за други икономически дейности ⁽⁹⁵⁾.
- (394) Следователно финансирането на дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, или на инфраструктура, пряко свързана с тези дейности, по принцип не представлява държавна помощ ⁽⁹⁶⁾. Дейностите, упражнявани на летище, като контрол на въздушния трафик, полиция, митници, огнеборци и защита на гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които са с нестопанско естество ⁽⁹⁷⁾.
- (395) При все това публичното финансиране на нестопански дейности, свързани по необходимост с извършването на стопанска дейност, не трябва да води до неправомерна дискриминация между въздушни превозвачи и летищни оператори. Действително съгласно установената съдебна практика предимство е налице, когато публичните органи облекчават предприятията от разходи, присъщи за техните стопански дейности. ⁽⁹⁸⁾ Поради това, ако при дадена правна система е нормално въздушните превозвачи или летищните оператори да поемат разходите за определени услуги, докато други въздушни превозвачи или летищни оператори, предоставящи същите услуги от името на същите публични органи, не са задължени да поемат тези разходи, последните могат да се ползват с предимство, дори и ако тези услуги се считат сами по себе си за нестопански. В този смисъл е необходим анализ на правната рамка, приложима за летищния оператор, за да се прецени дали съгласно тази правна рамка летищните оператори или въздушните превозвачи са задължени да поемат разходите за предоставяне на някои дейности, които могат сами по себе си да са с нестопански характер, но са свързани с извършването на стопанските дейности на тези субекти.
- (396) Германия твърди, че трябва да се счита, че разходите, произтичащи от проверките за сигурност в съответствие с член 8 от *Luftverkehrsgesetz* (Закона за авиационната сигурност, „LuftSiG“), попадат в обхвата на държавната политика.
- (397) Комисията е съгласна, че мерките съгласно член 8 от LuftSiG по принцип могат да се счита за дейности, които попадат в обхвата на държавната политика.
- (398) По отношение на разходите за извършване на такива мерки Германия изглежда счита, че всички те ще се поемат от съответните публични органи. Комисията обаче отбелязва, че съгласно член 8, параграф 3 от LuftSiG могат да бъдат възстановявани само разходите, свързани с осигуряването и поддържането на пространства и помещения, необходими за изпълнението на описаните дейности съгласно член 5 от LuftSiG. Всички останали разходи,

⁽⁹³⁾ Решение от 19 януари 1994 г., *SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol*, C-364/92, Recueil стр. I-43.

⁽⁹⁴⁾ Решение от 16 юни 1987 г. по дело *Комисия/Италия*, C-118/85, Recueil, стр. 2599, точки 7 и 8, и решение от 4 май 1988 г. по дело *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, Recueil, стр. 2479, точка 18.

⁽⁹⁵⁾ Решение от 18 март 1997 г. по дело *Diego Calì & Figli Srl/Servizi ecologici porto di Genova SpA (SEPG)*, C-343/95, Recueil, стр. I-1547, Решение № 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г., Решение № 438/2002 на Комисията от 16 октомври 2002 г., Помощ за подпомагане на функциите на публичните органи в белгийския пристанищен сектор.

⁽⁹⁶⁾ Решение № 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г.

⁽⁹⁷⁾ Вж. по-специално решение от 19 януари 1994 г. по дело *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, Recueil, стр. I-43, точка 30, и решение от 26 март 2009 г. по дело *Selex Sistemi Integrati/Комисия*, C-113/07 P, Сборник, стр. I-2207, точка 71.

⁽⁹⁸⁾ Вж. *inter alia* решение от 3 март 2005 г. по делото *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, Recueil, стр. I-01627, точка 36 и цитираната съдебна практика.

включително по-специално онези за проверките за сигурност, трябва да се поемат от летищния оператор. Следователно, доколкото публичното финансиране, предоставено на FFHG, е спестило на това предприятие разходи, които то обикновено би трябвало да поеме с оглед на ограниченията, предписани от член 8, параграф 3 от LuftSiG, това публично финансиране не се освобождава от проверка съгласно правилата на ЕС за държавна помощ.

8.1.4.2. Държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата

- (399) В този случай, доколкото провинцията е прехвърлила на FFHG не само приходите, събрани от въздушните превозвачи за проверките за сигурност, предоставените средства са били отпуснати от бюджета на провинция Райнланд-Пфалц.
- (400) С оглед на това Комисията счита, че инвестициите са финансирани чрез държавни ресурси и че държавата е отговорна за тях.

8.1.4.3. Икономическо предимство

- (401) Комисията отбелязва, че разглежданите мерки покриват част от разходите, направени от FFHG в контекста на неговата стопанска дейност. Операторът на летище обикновено трябва да поеме всички разходи, свързани с изграждането и експлоатацията на летището (с изключение на онези разходи, които попадат в обхвата на държавната политика и обикновено не трябва да се поемат от оператора на летище в съответствие с приложимата правна рамка). Следователно покриването на част от тези разходи освобождава FFHG от тежест, която обикновено то би трябвало да поеме, и следователно предоставя на FFHG икономическо предимство.

8.1.4.4. Избирателност

- (402) Тъй като разглежданите мерки са били предоставени единствено на FFHG, мерките трябва да се определят като избирателни по своята същност.

8.1.4.5. Нарушаване на конкуренцията

- (403) По същите причини, изложени в съображение 360 и следващите, Комисията счита, че всяко избирателно икономическо предимство, предоставено на FFHG, е в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

8.1.4.6. Заключение

В светлината на разсъжденията, изложени в съображение 392 и следващите, Комисията счита, че в степената, в която плащанията от страна на провинция Райнланд-Пфалц за проверките за сигурност надхвърлят приходите, събрани от въздушните превозвачи, публичното финансиране, отпуснато на FFHG, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

8.1.5. МЯРКА 6: ПРЕКИ БЕЗВЪЗМЕЗДНИ СРЕДСТВА ОТ ПРОВИНЦИЯ РАЙНЛАНД-ПФАЛЦ

8.1.5.1. Приложимост на правилата за държавна помощ към публичните безвъзмездни средства, за които е взето решение преди 2000 г., и понятие за предприятие

- (404) Поради причините, посочени в съображение 293 и следващите, считано от 12 декември 2000 г. FFHG трябва да се разглежда като предприятие за целите на член 107, параграф 1 от Договора.
- (405) Германия е пояснила, че през 2001 г. провинция Райнланд-Пфалц е предоставила на FFHG [...] EUR, за да подкрепи някои от неговите инвестиции в инфраструктура. Според Германия обаче тези безвъзмездни средства се основават на решение, взето още през 1999 г.

- (406) По същите причини, изложени в съображение 293 и следващите, Комисията счита, че за безвъзмездни средства (като описаните в съображение 405), които са определени преди решението на Съда по делото *Aéroports de Paris*, публичните органи биха могли основателно да смятат, че финансирането не е представлявало държавна помощ и съответно не е било необходимо да се съобщава на Комисията. От това следва, че Комисията не може да оспорва такива безвъзмездни средства съгласно правилата за държавна помощ.
- (407) Освен това Германия посочва, че провинция Райнланд-Пфалц е финансирала частично разходите за персонал за проверките за сигурност за 2001 г. ([...] % от общите разходи), 2002 г. ([...] %), 2003 г. ([...] %) и 2004 г. ([...] %).
- (408) Както е оценено в съображение 397 и следващите, извършването на проверки за сигурност (съгласно член 8 от LuftSiG) по принцип може да се счита за дейност, попадаща в обхвата на държавната политика. Съгласно член 8, параграф 3 от LuftSiG обаче могат да бъдат възстановявани само разходите, свързани с осигуряването и поддържането на пространства и помещения, необходими за изпълнението на описаните дейности съгласно член 5 от LuftSiG. В настоящия случай обаче провинция Райнланд-Пфалц е поела разходите за проверките за сигурност, които трябва да се поемат от летищния оператор. Следователно публичната подкрепа, предоставена на FFHG чрез финансиране на разходите за персонал за проверките за сигурност, не се освобождава от проверка съгласно правилата на ЕС за държавна помощ.

8.1.5.2. Държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата

- (409) Комисията счита, че преките безвъзмездни средства са финансирани чрез държавни ресурси и че държавата е отговорна за тях.

8.1.5.3. Икономическо предимство

- (410) Комисията отбелязва, че разглежданите мерки покриват част от разходите, направени от FFHG в контекста на неговата стопанска дейност. Операторът на летище обикновено трябва да поеме всички разходи, свързани с изграждането и функционирането на летището, включително и тези за проверките за сигурност, така че покриването на част от тези разходи освобождава FFHG от тежест, която обикновено то би трябвало да поеме, и предоставя на FFHG икономическо предимство, което то не би получило при нормални пазарни условия.
- (411) Освен това разглежданите мерки са невъзвръщаеми по своя характер и не носят възвращаемост на инвестицията. Германия не е представила никакви доказателства, че преките безвъзмездни средства са били предоставени на разположение на FFHG при пазарни условия. Освен това Германия не се е позовала на принципа на ОУПИ. Поради това Комисията счита, че разглежданите мерки, отпуснати от провинцията в полза на FFHG след 12 декември 2000 г., са предоставили на FFHG икономическо предимство.

8.1.5.4. Избирателност

- (412) Тъй като разглежданите мерки са били предоставени единствено на FFHG, мерките трябва да се определят като избирателни по своята същност.

8.1.5.5. Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (413) По същите причини, изложени в съображение 360 и следващите, Комисията счита, че всяко избирателно икономическо предимство, предоставено на FFHG, е в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

8.1.5.6. Заключение

- (414) В светлината на разсъжденията, изложени в съображение 392 и следващите, Комисията заключава, че тъй като неотменимо решение за преките безвъзмездни средства в размер на [...] милиона евро (за периода 1997—2000 г.) и [...] милиона евро (платени през 2001 г.) е взето от публичните органи преди решението по делото *Aéroports de Paris*, те биха могли основателно да смятат, че тези безвъзмездни средства не представляват държавна помощ.

- (415) Комисията счита, че публичното финансиране в размер на 1,93 милиона евро (за периода 2001—2004 г.), отпуснато на FFHG, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

8.1.6. МЯРКА 12: УВЕЛИЧЕНИЕ НА СОБСТВЕНИЯ КАПИТАЛ В РАЗМЕР НА [...] МИЛИОНА ЕВРО

8.1.6.1. **Връзка между увеличението на капитала и вече въведените финансови договорености в полза на FFHG**

- (416) Преди да се оцени дали увеличението на капитала в размер на [...] милиона евро в полза на FFHG представлява държавна помощ, е необходимо да се определи дали това увеличение на капитала и финансовите договорености, въведени по-рано в полза на FFHG, трябва да се разглеждат като отделни мерки, или като една мярка.
- (417) Германия твърди, че увеличението на капитала е било предназначено за рефинансиране на заемите, покриващи инвестиции в инфраструктура, за които е било взето неотменимо решение да бъдат финансирани или рефинансирани от публичния акционер в периода 1997—2012 г., но все още не са били платени.
- (418) С оглед на доказателствата, представени от Германия, Комисията счита, че инжектирането на капитал е имало за цел рефинансиране на заеми, с които са финансирани подобренията на инфраструктурата на летище Франкфурт Хан в периода 1997—2012 г. Според Германия с решението за предприемане на тези инвестиции FFHG е придобило правото да получи това финансиране. Поради това Комисията счита, че вливането на капитал в размер на [...] милиона евро трябва да се оценява в контекста на предишните ангажменти от страна на публичните акционери по времето, когато е било взето решението за тези инвестиции.

8.1.6.2. **Заключение**

- (419) В тази връзка и в светлината на съображенията в раздел 8.1.1 Комисията заключава, че FFHG е извършвало стопанска дейност, считано от датата на решението по делото *Aéroports de Paris* (12 декември 2000 г.) насам, и представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (420) Освен това, в съответствие със съображенията, изложени в раздели 8.1.1, 8.1.3 и 8.1.4, които са еднакво приложими за тази мярка, Комисията счита, че вливането на капитал представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тъй като то включва държавни ресурси, може да бъде приписано на държавата и предоставя на FFHG изборително икономическо предимство, което нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и засяга търговията между държавите членки.

8.2. ХАРАКТЕР НА ПОМОЩ НА МЕРКИТЕ, СВЪРЗАНИ С RYANAIR И ДРУГИ ВЪЗДУШНИ ПРЕВОЗВАЧИ, КОИТО ИЗПОЛЗВАТ ЛЕТИЩЕТО

8.2.1. ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ ВЪВ ВРЪЗКА С ПРИЛАГАНЕТО НА ПРИНЦИПА НА ОУПИ

- (421) За да се прецени дали едно споразумение между летище държавна собственост и въздушен превозвач предоставя икономическо предимство на последния, е необходимо да се анализира дали това споразумение е в съответствие с принципа на ОУПИ. При прилагането на теста за ОУПИ към споразумение между летище и въздушен превозвач трябва да се оцени дали, към датата на подписване на споразумението, един далновиден оператор в условията на пазарна икономика би очаквал това споразумение да доведе до по-висока печалба, отколкото би била постигната по друг начин. Тази по-висока печалба трябва да се измери чрез разликата между допълнителните приходи, които се очаква да бъдат генерирани от споразумението (т.е. разликата между приходите, които биха били постигнати, ако споразумението е сключено, и приходите, които биха били постигнати в отсъствието на споразумението) и допълнителните разходи, които се очаква да бъдат направени в резултат на споразумението (т.е. разликата между разходите, които биха били направени, ако споразумението е сключено, и разходите, които биха възникнали в отсъствието на споразумението), като генерираните парични потоци се дисконтират с подходяща норма на дисконтиране.
- (422) В този анализ трябва да бъдат взети предвид всички съответни допълнителни приходи и разходи, свързани със споразумението. Различните елементи (отстъпки от летищни такси, безвъзмездни средства за маркетинг, други финансови стимули) не трябва да бъдат оценявани отделно. Действително, както е посочено в решението по делото *Charleroi*: „(...) при прилагането на критерия за частния инвеститор е необходимо търговската сделка да се

разглежда в нейната цялост, за да се провери дали държавният субект и контролираният от него субект, взети заедно, са действали като разумни оператори в условията на пазарна икономика. В действителност Комисията е длъжна при преценката на спорните мерки да отчита всички релевантни фактори и техния контекст [...]“⁽⁹⁹⁾.

- (423) Очакваните допълнителни приходи трябва да включват по-специално приходите от летишни такси, като се вземат предвид отстъпките, както и допълнителният трафик, който се очаква да бъде генериран в резултат на споразумението, както и приходите от невъздухоплавателни дейности, които се очаква да бъдат генерирани в резултат от трафика. Очакваните допълнителни разходи трябва да включват по-специално всички допълнителни оперативни и инвестиционни разходи, които не биха възникнали в отсъствието на споразумението, както и разходите за маркетингова помощ и други финансови стимули.
- (424) В този контекст Комисията отбелязва също така, че ценовата диференциация (включително маркетинговата подкрепа и другите стимули) е стандартна бизнес практика. Такива диференцирани ценови политики следва обаче да бъдат оправдани от търговска гледна точка⁽¹⁰⁰⁾.
- (425) В решението си по делото *Stardust Marine* Съдът е постановил, че „[...] за да се установи дали държавата е възприела поведението на далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата, и по този начин да се избегне евентуална оценка на базата на последваща ситуация“⁽¹⁰¹⁾.
- (426) Следователно, за да бъде в състояние да приложи теста за ОУПИ, Комисията трябва да оцени фактите с оглед на периода, когато са били сключени съответните споразумения между FFHG и Ryanair. Също така, Комисията по принцип трябва да основе своята оценка на информацията на разположение на летищния оператор по времето, когато са били въведени или подписани съответните споразумения, както и на всякакви разумни предположения, които той е можел да направи по това време.
- (427) В точка 63 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се предвижда, че може да се счита, че споразуменията, сключени между авиокомпания и летище, отговарят на теста за оператор в условията на пазарна икономика, когато постепенно допринасят от *ex ante* гледна точка за рентабилността на летището. Въпреки че този критерий отразява логиката на теста за оператор в условията на пазарна икономика, той е формулиран сравнително наскоро и се отнася по-скоро до отделни договорености, отколкото до пълната дейност, какъвто по-често е случаят, когато се прилага този тест. Ето защо Комисията признава, че може да е трудно за съответната държава членка и за съответните оператори да предоставят напълно съгласувани доказателства във връзка със споразумения, сключени преди много години, и тя ще вземе това предвид при прилагането на въпросния критерий в настоящия случай.

8.2.1.1. Възможността за сравняване на летище Франкфурт Хан с други европейски летища

- (428) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. наличието на помощ за авиокомпания, ползваща летището, по принцип може да се изключи, когато отношенията между летището и авиокомпанията спазват принципа на оператор в условията на пазарна икономика, или ако чрез предварителен анализ — т.е. основан на наличните към момента на предоставянето на мярката сведения и от предвидимото към този момент развитие — може да бъде доказано, че може да се очаква споразумението между летището и авиокомпанията да доведе до положителна допълнителна печалба в полза на летището⁽¹⁰²⁾.
- (429) В това отношение Комисията счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-уместният критерий за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпанияи⁽¹⁰³⁾. Причината е, че е съмнително, че към настоящия момент е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от летищата. Като цяло прилагането на принципа на ОУПИ на базата на средна цена на други подобни пазари може да се окаже полезно, ако такава цена може да бъде разумно установена или изведена от други пазарни показатели. Този метод обаче не е толкова подходящ в случая на летишните услуги, тъй като структурата на разходите и приходите обикновено се различава съществено при

⁽⁹⁹⁾ Решение от 17 декември 2008 г. по дело *Ryanair Ltd/Комисия*, T-196/04, Сборник, стр. II-3643, точка 59.

⁽¹⁰⁰⁾ Решение 2011/60/ЕС на Комисията от 27 януари 2010 г. относно държавна помощ C-12/08 (ex NN 74/07) — Словакия — Споразумение между „Летище Братислава“ и Ryanair (ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24).

⁽¹⁰¹⁾ Решение от 16 май 2002 г. по дело *Френска република/Комисия*, C-482/99, Recueil, стр. I-4397, точка 71 (делото „*Stardust Marine*“).

⁽¹⁰²⁾ Вж. точка 53 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽¹⁰³⁾ Вж. точки 59 и 61 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

отделните летища. Това е така, защото разходите и приходите зависят от това доколко е разработено летището, от броя на въздушните превозвачи, които използват летището, капацитета му по отношение на пътничкопотока, състоянието на инфраструктурата и свързаните с нея инвестиции, регулаторната рамка, която може да се различава в отделните държави членки, както и всички други задължения или ангажменти, поети от летището в миналото ⁽¹⁰⁴⁾.

- (430) Освен това либерализацията на пазара на въздушния транспорт усложнява всеки строго сравнителен анализ. Както е видно в настоящия случай, търговските практики между летищата и въздушните превозвачи не винаги се основават единствено на публикувана тарифа на таксите. В действителност тези търговски отношения са много разнообразни. Те включват споделяне на рисковете по отношение на пътничкопотока и на произтичащите търговски и финансови отговорности, стандартните механизми за стимулиране, както и разпределението на рисковете по време на целия срок на действие на договорите. Следователно една сделка не може реално да бъде сравнявана с друга въз основа на цената на ротация или цената на пътник.
- (431) И накрая, дори да се приеме, че въз основа на валиден сравнителен анализ може да бъде установено, че „цените“ в различните сделки, които са предмет на тази оценка, са равни на или по-високи от „пазарните цени“, установени чрез съпоставима извадка от сделки, Комисията не би могла на това основание да заключи, че тези сделки са в съответствие с теста за ОУПИ, ако се окаже, че при сключването на сделките летищният оператор е очаквал те да генерират допълнителни разходи, превишаващи допълнителните приходи. Това е така, защото ОУПИ няма да има стимул да предлага стоки или услуги на „пазарна цена“, ако това ще доведе до допълнителни загуби.
- (432) При тези обстоятелства Комисията счита, че като се вземат под внимание всички данни, с които тя разполага, няма причина да се отклонява от подхода, препоръчан в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. за целите на прилагането на принципа на ОУПИ към отношенията между летища и въздушни превозвачи, а именно предварителен анализ на допълнителната рентабилност.

8.2.1.2. Оценка на допълнителните разходи и приходи

- (433) Комисията счита, че различията в цените са стандартна търговска практика, при условие че те са в съответствие с всички разпоредби от значение за защитата на конкуренцията, приложими в този сектор. Тези политики за ценови различия следва обаче да са обосновани от търговска гледна точка, за да отговарят на принципа на ОУПИ.
- (434) По мнение на Комисията може да се счита, че споразуменията, сключени между въздушни превозвачи и летище, издържат на теста за ОУПИ, когато постепенно допринасят от *ex ante* гледна точка за рентабилността на летището. Летището следва да докаже, че при изготвяне на споразумението с даден въздушен превозвач (например индивидуален договор или обща схема на летищни такси) то е в състояние да покрива всички разходи, произтичащи от споразумението, докато то е в сила, с разумен марж на печалба въз основа на стабилни перспективи.
- (435) За да се оцени дали споразумение, сключено между летище и въздушен превозвач, издържа на теста за ОУПИ, очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности на въздушния превозвач трябва да бъдат взети предвид заедно с летищните такси, от които са приспаднати отстъпките, маркетинговата подкрепа или схемите за стимулиране. По подобен начин трябва да бъдат взети предвид всички очаквани разходи, поети допълнително от летището във връзка с дейността на въздушния превозвач на летището. Тези допълнителни разходи могат да обхващат всички категории разходи и инвестиции, като например допълнителни разходи за персонал, оборудване и инвестиции, възникнали поради дейността на въздушния превозвач на летището. Например, ако летището има нужда да се разшири или да построи нов терминал или други съоръжения, главно за да отговори на потребностите на конкретен въздушен превозвач, тези разходи следва да бъдат взети под внимание при изчисляването на допълнителните разходи. За разлика от тях разходите, които летището така или иначе би трябвало да направи независимо от споразумението с въздушния превозвач, не следва да се вземат под внимание при теста за ОУПИ.
- (436) Нещо повече, когато взема решение дали да сключи споразумение за летищни услуги и/или споразумение за маркетингови услуги, оператор в условията на пазарна икономика би избрал като времеви хоризонт за своята оценка срока на действие на въпросните споразумения. С други думи, той би оценил допълнителните разходи и приходи за периода на действие на споразуменията.

⁽¹⁰⁴⁾ Решение 2011/60/ЕС.

- (437) Няма основание да се приема по-продължителен период. От датата на подписване на споразуменията един далновиден оператор в условията на пазарна икономика не би разчитал, че споразуменията ще бъдат подновени, независимо дали при същите или при нови условия, след изтичане на срока им на действие. Освен това един като цяло далновиден оператор би бил наясно, че нискотарифни авиокомпани като Ryanair винаги са били и са известни с това, че са много чувствителни към тенденциите на пазара при разкриването и закриването на маршрути и при увеличаването или намаляването на броя на полетите.

8.2.2. МЯРКА 7: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 1999 г.

- (438) Германия твърди, че FFHG е изготвило предварителна оценка на допълнителната рентабилност на споразумението, преди да сключи индивидуално споразумение с Ryanair. Германия съответно твърди, че FFHG е действало като разумен инвеститор при сключването на споразумението с Ryanair от 1999 г.
- (439) Комисията отбелязва, че FFHG действително е изготвило няколко бизнес плана и изчисления през периода, когато то е встъпило в търговски отношения с Ryanair. В изчисленията на рентабилността, изготвени от FFHG, са отчетени всички приходи (от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности), които се е очаквало да бъдат генерирани от Ryanair на летището, както и всички разходи, произтичащи от присъствието на въздушния превозвач.

Първа оценка от FFHG на рентабилността на споразумението с Ryanair от 1999 г.

- (440) В таблица 24 са обобщени изчисленията на допълнителната рентабилност на споразумението с Ryanair от 1999 г., направени от FFHG за 1999 година, които предприятието е извършило въз основа на очакваните приходи, които ще генерира споразумението, очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности, които ще генерират безмитната търговия и продажбите в магазините на летището, и очакваните допълнителни разходи, свързани със споразумението.

Таблица 24

Предварителна допълнителна рентабилност на споразумението с Ryanair от 1999 г. (1999 година)

[...]

Източник: Изчисления на допълнителната рентабилност от FFHG, 4 март 1999 г.

- (441) Макар че предварителният анализ от 4 март 1999 г., предприет от FFHG и представен от Германия, не включва прогноза за целия период, обхванат от споразумението, явно се е очаквало договорът да бъде рентабилен от първата година на дейността на Ryanair. Въпреки че ОУПИ обикновено би изготвил бизнес план за целия срок на споразумението, се е очаквало споразумението още от самото начало да генерира положителен допълнителен принос за летището. Това е така по-конкретно, тъй като първата година от започването на дейността на летищните оператори на неизпробвано летище е най-рискованият период. В разглеждания случай прогнозата за трафика изглежда се основава на разумни предположения и също така е била потвърдена от действителното развитие на трафика на летището (вж. таблица 1). Следователно, дори ако пътничопотокът би останал на същото равнище за целия срок на споразумението — което обаче е било твърде малко вероятно, летището все пак би могло разумно да очаква споразумението да генерира положителен принос към общата рентабилност на FFHG.
- (442) Допълнителните приходи, взети предвид в това изчисление на допълнителната рентабилност, включват приходи от въздухоплавателни дейности (като приходи от продажба на билети), както е договорено в споразумението с Ryanair от 1999 г., както и приходи от безмитна и друга търговия. Решаващият движещ фактор за прогнозираните приходи е очакваният пътничопоток. Що се отнася до прогнозата за пътниците, очаква се FFHG да обслужи приблизително [...] пътници на Ryanair през 1999 г.⁽¹⁰⁵⁾ Тази прогноза за трафика е потвърдена от действителното развитие на пътничопотока на летището (вж. таблица 1).

⁽¹⁰⁵⁾ Това се основава на следното изчисление: [...] полета през 1999 г. * [...] пътника на полет = [...] пътника на Ryanair.

- (443) Вземите предвид допълнителни разходи включват разходите за наземно обслужване, извършвано от външна фирма за наземно обслужване, разходите за гориво, разходите за наемане на допълнителен персонал (8 допълнителни служители), както и разходите за маркетинг, кол център и проверки за сигурност. В допълнение са взети предвид също амортизацията и разходите за финансиране на инвестиции, дължащи се пряко на Ryanair. Оценено е, че тези инвестиции възлизат на приблизително [...] милиона германски марки и са свързани основно с общото оборудване на летището.
- (444) Германия твърди, че разходите за инвестиции за новия пътнически терминал на стойност [...] милиона германски марки не се дължат на Ryanair. В този контекст Германия обяснява, че до изграждането на новия терминал летището не е разполагало с подходяща пътнически терминал. Ето защо, според Германия, изграждането на нов терминал е било предварително условие за стратегията за разширяване на летището чрез пътникопоток по редовни линии. Освен това, също така и в контекста на стратегията на FFHG за разширяване на товарния трафик, от летището са били предприети няколко инвестиции, които не се дължат на конкретен въздушен превозвач. Тъй като тези разходи биха били направени независимо от присъствието на Ryanair на летището, според Германия те не трябва да се вземат предвид в изчислението на допълнителната рентабилност.
- (445) На първо място Комисията отбелязва, че действително според бизнес плана на FFHG от 16 ноември 1998 г. за 1999 г. изграждането на нов пътнически терминал вече е било започнало (т.е. преди договарянето на споразумение с Ryanair).
- (446) На второ място, оригиналните предварителни бизнес планове, представени от Германия, показват, че изграждането на терминала и другите инфраструктурни мерки са част от преобразуването на бивша военна база на САЩ в напълно функциониращо летище за гражданско въздухоплаване (с по-широката цел да се развие летището като средство за по-добра свързаност на региона) и не се ограничават до споразумението с Ryanair от 1999 г.
- (447) С оглед на горните съображения Комисията счита, че предварителното изчисление, проведено от FFHG, се основава на реалистични предположения и правилно не са взети предвид разходите за инфраструктура. Освен това, въпреки че предварителното изчисление на рентабилността не обхваща целия период, то установява, че още от първата година споразумението с Ryanair от 1999 г. ще осигури положителен принос за печалбата на летището.

Втора оценка от FFHG на рентабилността на споразумението с Ryanair от 1999 г.

- (448) В контекста на обсъжданията в надзорния съвет на FFHG във връзка с привличането на нови клиенти (Ryanair) ⁽¹⁰⁶⁾ е проведена втора предварителна оценка на рентабилността на споразумението с Ryanair от 1999 г., обхващаща периода 1999—2003 г., както е обобщено в таблица 25. Комисията отбелязва, че и тази оценка се основава на изчисление на допълнителната рентабилност и принципите, описани в съображения 442—444. Въпреки че тази оценка се основава на по-оптимистични прогнози за броя на пътниците от предходното изчисление, и тези прогнози са потвърдени от действителното развитие на пътникопотока на летището (вж. таблица 1).

Таблица 25

Оценка на допълнителната рентабилност на споразумението с Ryanair от 1999 г. за периода 1999—2003 г.

[...]

Източник: Доклад относно летищните такси — летище Франкфурт Хан, 1999 г., и оценката на Комисията

- (449) Макар че в предварителния анализ, извършен от FFHG и представен от Германия, бъдещите плащания не са дисконтирани към датата, на която е било сключено споразумението, става ясно, че се е очаквало споразумението да бъде рентабилно. Комисията счита, че това предположение е било реалистично с оглед на пазарните условия по времето, когато е сключено споразумението с Ryanair от 1999 г. Прогнозите за трафика, който е основен движещ фактор за приходите от въздухоплавателна дейност, са се основавали на предпазливи предположения и са

⁽¹⁰⁶⁾ Доклад относно летищните такси — летище Франкфурт Хан, 1999 г.

потвърдени от действителното развитие на пътникопотока на летището. Освен това се е очаквало, че произтичащите допълнителни разходи ще се запазят стабилни през периода 2000—2003 г., тъй като се е очаквало само незначително увеличение на честотите на полетите, предлагани от Ryanair. Прогнозите за приходите от невъздухоплавателни дейности също са се основавали на реалистични предположения, тъй като се е очаквало всеки пътник да похарчи на летището около [...] евро.

- (450) Комисията отбелязва, че като е взело предвид всички допълнителни разходи и приходи, произтичащи от дейността на Ryanair на летището, ръководството на FFHG е очаквало, че споразумението с Ryanair от 1999 г. не само ще покрие всички допълнителни разходи, но през срока си на действие ще генерира положителен принос за рентабилността на летище Франкфурт Хан с ННС в размер на [...] милиона германски марки (норма на дисконтиране = [...] %). С оглед на този очакван положителен принос се е очаквало също и цялостната дейност на летище Франкфурт Хан да стане по-рентабилна за целия срок на действие на споразумението с Ryanair от 1999 г.
- (451) Въпреки че за да бъде удовлетворен тестът за ОУПИ, е достатъчно да се докаже, че приходите, които се очаква да бъдат генерирани от споразумението с дадено летище, могат да покрият очакваните допълнителни разходи по него, Комисията е провела и анализ на чувствителността, като е включила в изчислението на рентабилността разходите за амортизация на новия пътнически терминал (вж. таблица 26).

Таблица 26

Оценка на допълнителната рентабилност на споразумението с Ryanair от 1999 г. за периода 1999—2003 г. (вкл. годишната амортизация за новия пътнически терминал на стойност [...] германски марки ⁽¹⁰⁷⁾)

[...]

Източник: Доклад относно летищните такси — летище Франкфурт Хан, 1999 г., и оценката на Комисията

- (452) Дори и при отчитане на всички разходи за амортизация на новия пътнически терминал, може разумно да се очаква споразумението с Ryanair от 1999 г. да генерира положителна ННС от около [...] милиона германски марки (норма на дисконтиране = [...] %).

Оценка от Охега на рентабилността на споразумението с Ryanair от 1999 г.

- (453) В допълнение, Ryanair също е представило оценка на рентабилността, изготвена от Охега въз основа на наличната информация по времето на сключването на споразумението с Ryanair от 1999 г., която е била предоставена от летището и Ryanair. Резултатите от това изчисление са обобщени в таблица 16. Оценката на Охега отново показва, че може да се очаква споразумението с Ryanair от 1999 г. да донесе положителна ННС за летището.
- (454) Освен това въз основа на наличната информация Комисията счита за убедителен аргументът на Германия, че възможността да се генерира допълнителен трафик чрез споразумения с Ryanair предлага на FFHG възможност за привличане на клиенти с потенциал за растеж, за да се подобри цялостното усвояване на летището и като цяло да се намалят неговите загуби.

Заключение

- (455) След като направи анализ на споразумението и очакванията на FFHG по времето на сключване на споразумението с Ryanair от 1999 г., Комисията се убеди, че споразумението е допринесло за рентабилността на летище Франкфурт Хан, доколкото очакваните допълнителни приходи са били по-високи от очакваните допълнителни разходи. Тъй като споразумението следователно е в съответствие с принципа на ОУПИ, то не е предоставило предимство на Ryanair.

⁽¹⁰⁷⁾ Инвестиционни разходи на новия терминал в размер на [...] милиона DM /очаквана експлоатация на терминала със стопанска цел 20 години = амортизация от [...] DM годишно.

- (456) Тъй като един от кумулативните критерии по член 107, параграф 1 от Договора не е изпълнен, Комисията счита, че споразумението с Ryanair от 1999 г. между летище Франкфурт Хан и Ryanair не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

8.2.3. МЯРКА 8: ТАРИФА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ ОТ 2001 г.

- (457) Комисията отбелязва, че тарифата на летищните такси от 2001 г. е влязла в сила на 1 октомври 2001 г. По това време Ryanair е било основната пътническа авиокомпания, осъществяваща дейност на летище Франкфурт Хан, тъй като Volare и Air Polonia са започнали дейност на летището едва през 2003 г., а Wizzair и Iceland Express едва през 2005 г.
- (458) Тарифата на летищните такси от 2001 г. се прилага за всички въздушни превозвачи, използващи летище Франкфурт Хан, и предлага както гъвкава, така и фиксирана маркетингова подкрепа за нови въздушни превозвачи, нови дестинации и ръст на броя на пътниците.
- (459) Тарифата на летищните такси от 2001 г. е била въведена, за да се засили конкурентоспособността на летище Франкфурт Хан и да се подкрепи стратегията за растеж на летището по това време.
- (460) В този контекст Германия твърди, че чрез тарифата на летищните такси от 2001 г. не е предоставено предимство и се съгласява с Комисията, че резултатите от теста за ОУПИ за споразумението с Ryanair от 2002 г., което се основава на тарифата на летищните такси от 2001 г. и въвежда допълнителна маркетингова подкрепа, могат да служат като база за сравнение (вж. раздел 8.2.4).
- (461) Комисията изразява съгласие, че споразумението с Ryanair от 2002 г. може да служи като база за сравнение за тарифата на летищните такси от 2001 г., по-специално с оглед на факта, че основният въздушен превозвач на летището по времето, когато е въведена тарифата на летищните такси от 2001 г., е бил Ryanair, и че таксите, договорени в споразумението с Ryanair от 2002 г., съответстват на таксите, определени в тарифата от 2001 г.

Заклучение

- (462) С оглед на изчислението на допълнителната рентабилност, проведено в контекста на споразумението с Ryanair от 2002 г., което се основава на тарифата на летищните такси от 2001 г., Комисията заключава, че въвеждането на тарифата на летищните такси от 2001 г. също е било в съответствие с принципа на ОУПИ, тъй като то е допринесло, от гледна точка на предварителната оценка, за допълнителната рентабилност на летището.
- (463) Тъй като поне един от кумулативните критерии по член 107, параграф 1 от Договора не е изпълнен, Комисията счита, че тарифата на летищните такси от 2001 г. не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

8.2.4. МЯРКА 9: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 2002 г.

- (464) Споразумението с Ryanair от 1999 г. е заменено от споразумението с Ryanair от 2002 г., което влиза в сила на 14 февруари 2002 г. Споразумението с Ryanair от 2002 г. е сключено за срок от [...] години (т.е. до [...]). Ryanair разполага с възможност за удължаване срока на споразумението при подобни условия до [...].
- (465) Преди да се вземе решение относно споразумението с Ryanair от 2002 г., FFHG е направило приблизителна оценка на рентабилността на 21 май 2001 г. (вж. таблица 27).

Таблица 27

Оценка на рентабилността на споразумението с Ryanair от 2002 г.

Приходи/оборот на полет (1 32,30 пътника на полет)	Единица	Сума на полет	Разходи/оборот на полет в DM
Приходи от продажба на билети	Полети	[...]	[...]
Пътническа такса (маркетингова подкрепа под 3,52 DM) ⁽¹⁾	Пътн.	[...]	[...]
Такса за сигурност	Пътн.	[...]	[...]
Гориво	м ³	[...]	[...]
Оборот от невъздухоплавателни дейности (базова година 2000 г.)	Пътн.	[...]	[...]
Паркинг	Пътн.	[...]	[...]
Общ оборот на полет			[...]
Променливи разходи на полет			
Работни заплати			
Операции	Часове	[...]	[...]
Перонно обслужване	Часове	[...]	[...]
Съоръжения за преминаване на контрол ⁽²⁾			
— общи оперативни разходи за доставки	Полет	[...]	[...]
— 1 превозно средство за ескорт „follow me“	Полет	[...]	[...]
— 1 превозно средство за транспорт на товари	Полет	[...]	[...]
— 1 превозно средство за канализационни отпадъци	Полет	[...]	[...]
— 1 превозно средство за зареждане с вода	Полет	[...]	[...]
— 1 наземно съоръжение за електрозахранване	Полет	[...]	[...]
— 1 превозно средство за изтласкване	Полет	[...]	[...]
Регистрация на пътници и багаж			
— регистрация на пътник (обща сума за регистрация)	Полет	[...]	[...]
— регистрация на багаж (обща сума за регистрация)	Полет	[...]	[...]
— проверка на пътниците	Пътн.	[...]	[...]
Общо променливи разходи на полет			[...]
Deckungsbeitrag I на полет			[...]
Deckungsbeitrag I на година ⁽³⁾			[...]
Подкрепа за нови маршрути ⁽⁴⁾			[...]

Приходи/оборот на полет (132,30 пътника на полет)	Единица	Сума на полет	Разходи/оборот на полет в DM
Амортизации на инвестициите, дължащи се на Ryanair ⁽⁵⁾			[...]
Разходи за финансиране на гореспоменатите инвестиции (лихвен процент: 5 %)			[...]
Допълнителна печалба годишно			[...]

(1) FFHG основава очакванията си за приходите от пътнически такси на предположението, че Ryanair ще базира 3 самолета на HHN, поради което пътническата такса е била намалена с маркетингова подкрепа в размер на [...] евро на пътник.

(2) Разходите съответстват на заплащания наем за използването на съоръжения за преминаване на контрол плюс оперативните разходи за материали („оперативни разходи за доставки“).

(3) Въз основа на [...] годишни полета.

(4) FFHG предполага, че Ryanair ще разкрие 3 нови маршрута, за които ще заплаща [...] DM.

(5) Амортизацията се отнася до разширяването на пътническия терминал, което изисква инвестиция в размер на [...] EUR ([...] евро плюс [...] евро за очакваното допълнително търсене) плюс разходите за финансиране. Тези инвестиционни разходи са разбити от Ryanair според неговия дял от обема на пътниците на HHN в размер на [...] %. Период на амортизация: [...] години. Въпреки че се е смятало, че първоначалните инвестиционни разходи за терминала не се дължат на Ryanair, в изчислението на FFHG са взети предвид очакваните допълнителни инвестиционни разходи за терминала.

Източник: Доклад на PWC за 2006 г., стр. 34, и оценка от FFHG на рентабилността на споразумението с Ryanair от 2002 г., 21 май 2001 г.

- (466) Макар че оценката от FFHG на рентабилността, представена от Германия, не включва прогноза за целия период, обхванат от споразумението с Ryanair от 2002 г., явно се е очаквало това споразумение да бъде рентабилно от първата година на дейността на Ryanair. Въпреки че ОУПИ обикновено би изготвил изчисление за целия срок на дадено споразумение, в настоящия случай, поради факта, че се очаква споразумението да генерира положителен принос още от първата година — дори ако броят на пътниците, както и очакваните приходи, се запазят стабилни (а в действителност се е очаквало те да се увеличат) — FFHG с основание е могло да очаква, че споразумението ще осигури цялостен положителен принос за неговата рентабилност (вж. съображение 471).
- (467) Допълнителните приходи, взети предвид в тази оценка на рентабилността, включват приходи от въздухоплавателни дейности и приходи от други не въздухоплавателни дейности, както е посочено в споразумението с Ryanair от 2002 г., както и приходи от безмитна и друга търговия. Решаващият движещ фактор за прогнозираните приходи е очакваният пътникопоток. Що се отнася до последния, очаква се FFHG да обслужи приблизително 392 137 пътници на Ryanair през 2002 г.⁽¹⁰⁸⁾. Тази прогноза за трафика е дори надвишена от действителното развитие на пътникопотока на летището (вж. таблица 1).
- (468) Дори ако в оценката на рентабилността от FFHG „подкрепата за нови маршрути“ би била подценена, както твърди Lufthansa, по-високата маркетингова подкрепа би се уравнирила с по-високите приходи от въздухоплавателни и не въздухоплавателни дейности, дължащи се на по-големия обем на пътниците.
- (469) Допълнителните разходи, които са взети предвид, включват разходи за наземно обслужване, извършвано от външна фирма за наземно обслужване, разходи за наемане на допълнителен персонал, разходи за маркетинг и разкриване на нови маршрути и проверки за сигурност. В допълнение са взети предвид също амортизацията и разходите за финансиране на инвестиции, дължащи се пряко на Ryanair. Оценено е, че тези инвестиции възлизат на приблизително [...] милиона германски марки и са свързани с разширяването на пътническия терминал. Въпреки че се е смятало, че терминалът не се дължи на Ryanair, в изчислението на FFHG са взети предвид очакваните допълнителни инвестиционни разходи за терминала.
- (470) Макар че в оценката на рентабилността, изготвена от FFHG и представена от Германия, бъдещите плащания не са дисконтирани към датата, на която е било сключено споразумението с Ryanair от 2002 г., става ясно, че се е очаквало споразумението да бъде рентабилно. Комисията отбелязва, че с оглед на пазарните условия по времето, когато е направено предварителното изчисление, предположението в основата на това изчисление е било обосновано. По-специално, очакваният обем на пътниците дори е бил надвишен от действителното развитие на пътникопотока на летището (вж. таблица 1), което е довело до по-високи приходи от въздухоплавателни и не въздухоплавателни дейности.

⁽¹⁰⁸⁾ Това се основава на следното изчисление: [...] полета през 2002 г. * [...] пътника на полет = 392 137 пътника на Ryanair. Това предположение се основава на приблизително [...] полета на ден, осъществявани от Ryanair.

- (471) Комисията отбелязва, че като е взело предвид всички допълнителни разходи и приходи, произтичащи от дейността на Ryanair на летището, ръководството на FFHG е очаквало, че споразумението с Ryanair от 2002 г. ще генерира през срока си на действие положителен принос за рентабилността на летище Франкфурт Хан с ННС в размер на поне [...] милиона германски марки (норма на дисконтиране = [...] %) ⁽¹⁰⁹⁾. Комисията отбелязва, че с оглед на действителното развитие на пътническия поток на летище Франкфурт Хан ННС, изчислена въз основа на споразумението с Ryanair от 2002 г., изглежда подценява реалната допълнителна рентабилност на това споразумение.
- (472) Нещо повече, предвид факта, че се е очаквало споразумението с Ryanair от 2002 г. (не само да покрие всички допълнителни разходи, но и) да допринесе положително за рентабилността на FFHG, се е очаквало също и цялостната дейност на летище Франкфурт Хан да стане по-рентабилна през срока на действие на споразумението с Ryanair от 2002 г.

Оценка от Охега на рентабилността на споразумението с Ryanair от 2002 г.

- (473) В допълнение, и Ryanair е представило оценка на рентабилността, изготвена от Охега въз основа на наличната информация по времето на сключването на споразумението с Ryanair от 2002 г. (която е била предоставена от летището и Ryanair). Резултатите от това изчисление са обобщени в таблица 17. Въз основа на теста за инвеститор в условията на пазарна икономика (ИУПИ) на споразумението с Ryanair от 2002 г., проведен от Охега, Комисията е извършила анализ на чувствителността по отношение на приходите от невъздухоплавателни дейности, взети предвид при оценката.
- (474) Дори и ако приходите от невъздухоплавателни дейности биха били намалени средно с 20 % — с цел да се извърши оценка на чувствителността на предположените приходи от невъздухоплавателни дейности — ННС на споразумението с Ryanair от 2002 г. би възлязла на [...] милиона евро, при условие че всички други предположения се запазят непроменени (вж. таблица 28).

Таблица 28

Коригирана оценка от Охега на рентабилността на споразумението с Ryanair от 2002 г. (намаление на приходите от невъздухоплавателни дейности с 20 %)

[...]

Заключение

- (475) След като направи анализ на оценката от Охега на рентабилността на споразумението с Ryanair от 2002 г. и очакванията на FFHG по времето на сключване на това споразумение, Комисията се убеди, че с основание може да се счита, че споразумението допринася за рентабилността на летище Франкфурт Хан (с оглед на пазарните условия по това време), доколкото очакваните допълнителни приходи са били по-високи от очакваните допълнителни разходи. Тъй като споразумението с Ryanair от 2002 г. следователно е в съответствие с принципа на ОУПИ, то не е предоставило предимство на Ryanair.
- (476) Тъй като един от кумулативните критерии по член 107, параграф 1 от Договора не е изпълнен, Комисията счита, че споразумението с Ryanair от 2002 г. не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

8.2.5. МЯРКА 10: СПОРАЗУМЕНИЕТО С RYANAIR ОТ 2005 Г.

- (477) На 4 ноември 2005 г. е договорено изменение на споразумението с Ryanair от 2002 г., „Споразумение между Ryanair и Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH. Доставка на самолети — между 6 и 18 в периода 2005—2012 г.“ („споразумението с Ryanair от 2005 г.“). На 18 ноември 2005 г. сключването на споразумението с Ryanair от 2005 г. е одобрено от надзорния съвет на FFHG. Споразумението с Ryanair от 2005 г. е в сила до [...].

⁽¹⁰⁹⁾ Оценка на рентабилността, основана на приноса към печалбата за 2002 г. на споразумението с Ryanair от 2002 г.: [...]

- (478) Германия също така твърди, че споразумението с Ryanair от 2005 г. е в съответствие с принципа на ОУПИ. В подкрепа на това Германия е предоставила тест за ОУПИ, проведен от PWC. В теста за ОУПИ на PWC се съпоставят два сценария, за да се определи допълнително въздействие на споразумението с Ryanair от 2005 г.: i) предварителен бизнес план на FFHG с ангажиране на Ryanair и ii) алтернативен сценарий с предварителен бизнес план на FFHG без ангажиране на Ryanair. Допълнителните парични потоци се изчисляват като разликата между двата сценария (както е обобщено в таблица 29).

Таблица 29

Тест за ОУПИ на споразумението с Ryanair от 2005 г.

[...]

Източник: Доклад на PWC от 2006 г., стр. 88 и 89.

- (479) Комисията счита, че допълнителните парични потоци, определени като разликата между двата сценария, отчитат всички допълнителни разходи и приходи, произтичащи от присъствието на Ryanair на летището. В допълнение изчислението на рентабилността отчита и инвестициите, произтичащи от присъствието на Ryanair на летището. Според допълнителния тест за ОУПИ, проведен от PWC след решението за откриване на процедурата от 2008 г., инвестиции на обща стойност [...] милиона евро могат да бъдат приписани на Ryanair, докато останалите [...] милиона евро са свързани с изграждането на товарната инфраструктура на летището (т.е. общо [...] милиона евро).
- (480) Комисията отбелязва, че като е взело предвид всички допълнителни разходи и приходи, произтичащи от дейността на Ryanair на летището, ръководството на FFHG е очаквало, че споразумението с Ryanair от 2005 г. ще генерира през срока си на действие положителен принос за рентабилността на летище Франкфурт Хан с ННС в размер на поне [...] милиона евро (норма на дисконтиране = [...] %). ⁽¹¹⁰⁾
- (481) В този контекст Комисията отбелязва, че с оглед на пазарните условия и значителния ръст на нискотарифните превозвачи от 2000 г. насам предположенията, залегнали в основата на предварителния бизнес план, изглеждат реалистични. В същото време, с оглед на дългосрочния хоризонт на планиране на действителното развитие на пътничкопотока на летище Франкфурт Хан ННС, изчислена въз основа на [...] % норма на дисконтиране, може да не отчита в достатъчна степен рисковете, които могат да засегнат основополагащите предположения.
- (482) Поради това Комисията е извършила оценка на чувствителността на нормата на дисконтиране (вж. таблица 30). При прилагане на [...] % норма на дисконтиране ННС все още е в размер на [...] милиона евро. Нещо повече, дори ако се счете, че [...] % норма на дисконтиране отново не би позволила да се отстрани всяка несигурност по отношение на дългосрочните прогнози за пътничкопотока, е необходимо да се вземе предвид, че се е очаквало споразумението да генерира положителен принос за рентабилността на FFHG още от първата година нататък и че за FFHG изглежда не е имало основателна причина, с оглед на цялостното развитие на пазара, да очаква спад през следващите години.

Таблица 30

Тест за ОУПИ на споразумението с Ryanair от 2005 г. — оценка на чувствителността на нормата на дисконтиране

[...]

⁽¹¹⁰⁾ Комисията е научила, че провинция Райнланд-Пфалц е сключила и маркетингови споразумения с Ryanair. Тези споразумения обаче не са били включени в мерките, по отношение на които Комисията разкри официална процедура по разследване през 2008 г., и поради това те не са разглеждани в анализа в настоящото решение, без да се засягат евентуални бъдещи действия, които Комисията може да иска да предприеме по отношение на тези споразумения.

Заклучение

- (483) По отношение на проведения анализ на допълнителната рентабилност Комисията стигна до заключението, че споразумението с Ryanair от 2005 г. е в съответствие с принципа на ОУПИ, тъй като то е допринесло допълнително, от гледна точка на предварителната оценка и с оглед на пазарните условия, за рентабилността на летищния оператор. Съответно Комисията стигна до заключението, че решението на FFHG да сключи споразумението с Ryanair от 2005 г. не предоставя на въздушния превозвач икономическо предимство, което той не би получил при нормални пазарни условия.
- (484) Тъй като един от кумулативните критерии по член 107, параграф 1 от Договора не е изпълнен, Комисията счита, че споразумението с Ryanair от 2005 г. между летище Франкфурт Хан и Ryanair не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора ⁽¹¹¹⁾.

8.2.6. МЯРКА 11: ТАРИФА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ ОТ 2006 г.

- (485) Тарифата на летищните такси от 2006 г. влиза в сила на 1 юни 2006 г. и заменя тарифата на летищните такси от 2001 г. Тя обаче следва едни и същи основни принципи като тарифата на летищните такси от 2001 г. Промените в сравнение с тарифата от 2001 г. са свързани с таксите за излитане и кацане, таксата за пътници, както и маркетинговата подкрепа за разкриването на нов маршрут и генерирания обем на трафика в зависимост от общия брой на пътниците (заминаващи и пристигащи пътници, превозвани от въздушния превозвач).
- (486) Германия твърди, че Ryanair не е получило никакво предимство чрез тарифата на летищните такси от 2006 г. Първо, Германия обосновава различните пътнически такси с довода, че те са били разработени с цел да се предложи стимул за други нискотарифни превозвачи, като същевременно се покриват оперативните разходи на летището. Предоставянето на намаление на таксите в зависимост от пътническия поток, твърди Германия, е обичаен подход на националните и международните летища. Тъй като прагът за получаване на отстъпки е бил много нисък, а именно 100 000 пътници годишно, тези отстъпки са били достъпни и за по-малки въздушни превозвачи.
- (487) В подкрепа на това Германия е представила предварителна оценка на рентабилността, в която сценарий с въвеждането на тарифата на летищните такси от 2006 г. се съпоставя със сценарий без въвеждането на тази тарифа, както е обобщено в таблица 31. Комисията счита, че с оглед на пазарните условия и реалните резултати от дейността на FFHG по това време изчислението на рентабилността е основано на реалистични предположения.

Таблица 31

Оценка на рентабилността на тарифата на летищните такси от 2006 г.

В хил. евро	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
EBITDA при тарифата на летищните такси от 2006 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA без тарифата на летищните такси от 2006 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Допълнителен ефект от тарифата на летищните такси от 2006 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: Доклад на PWC, 2006 г., стр. 57.

⁽¹¹¹⁾ Комисията е научила, че провинция Райнланд-Пфалц е сключила маркетингови споразумения с Ryanair. Тези споразумения обаче не са били включени в мерките, по отношение на които Комисията разкри официална процедура по разследване през 2008 г., и поради това те не са разглеждани в анализа в настоящото решение, без да се засягат евентуални бъдещи действия, които Комисията може да иска да предприеме по отношение на тези споразумения.

- (488) Както е посочено в раздел 8.2.1, може да се счита, че споразуменията, сключени между въздушни превозвачи и летище, издържат на теста за ОУПИ, когато постепенно допринасят от *ex ante* гледна точка за рентабилността на летището. Летището следва да докаже, че при изготвяне на споразумението с даден въздушен превозвач (например индивидуален договор или обща схема на летищни такси) то е в състояние да покрива всички разходи, произтичащи от споразумението, докато то е в сила, с разумен марж на печалба въз основа на стабилни средносрочни перспективи.
- (489) Освен това, за да се оцени дали споразумение, сключено между летище и въздушен превозвач, издържа на теста за ОУПИ, очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности на въздушния превозвач трябва да бъдат взети предвид заедно с летищните такси, от които са приспаднати отстъпките, маркетинговата подкрепа или схемите за стимулиране. По подобен начин трябва да бъдат взети предвид всички очаквани разходи, поети допълнително от летището във връзка с дейността на въздушния превозвач на летището. Тези допълнителни разходи могат да обхващат всички категории разходи и инвестиции, като например допълнителни разходи за персонал, оборудване и инвестиции, възникнали поради дейността на въздушния превозвач на летището. Например, ако летището има нужда да се разшири или да построи нов терминал или други съоръжения, главно за да отговори на потребностите на конкретен въздушен превозвач, тези разходи следва да бъдат взети под внимание при изчисляването на допълнителните разходи. За разлика от тях разходите, които летището така или иначе би трябвало да направи независимо от споразумението с въздушния превозвач, не следва да се вземат под внимание при теста за ОУПИ.
- (490) По отношение на оценката на рентабилността, извършена от FFHG преди въвеждането на тарифата на летищните такси от 2006 г., Комисията счита, че всички допълнителни разходи и приходи, произтичащи от въвеждането на тази тарифа, са били взети под внимание и са основани на разумни предположения, при отчитане на пазарните условия и реалните резултати на FFHG. Тарифата на летищните такси от 2006 г. не е ограничена във времето, поради което е било достатъчно летищният оператор да изчисли общата рентабилност на тарифата от 2006 г. за няколко последователни години. Нещо повече, FFHG е можело по всяко време да внася промени в тарифата на летищните такси, в случай че се докаже, че генерираните приходи не са достатъчни за покриване на допълнителните разходи, произтичащи от въздушните превозвачи, които използват тази тарифа. В допълнение, тъй като Ryanair е сключило индивидуален договор, тарифата не се е прилагала за основния въздушен превозвач (с дял от пътниците около 90 %), а се е прилагала за останалите въздушни превозвачи с дял от пътниците около 10 %. Следователно допълнителните разходи за тарифата на летищните такси от 2006 г. са били много ограничени и FFHG е очаквало да бъде в състояние да използва по-добре своите ресурси.
- (491) Макар че в предварителния анализ, извършен от FFHG и представен от Германия, бъдещите плащания не са дисконтирани към датата, на която е била приведена в действие тарифата на летищните такси от 2006 г., става ясно, че се е очаквало тарифата да бъде рентабилна от първата година нататък.
- (492) Освен това, предвид високите постоянни разходи и много ограничените допълнителни разходи, свързани с предоставянето на услуги по тарифата на летищните такси от 2006 г., тези прогнози не са чувствителни към предположенията, свързани с цялостното развитие на трафика.

Заклучение

- (493) По отношение на направеното изчисление на допълнителната рентабилност Комисията стигна до заключението, че въвеждането на тарифата на летищните такси от 2006 г. е в съответствие с принципа на ОУПИ, тъй като то е допринесло допълнително, от гледна точка на предварителната оценка, за рентабилността на летището. По-специално, всички разходи на летището, произтичащи от въвеждането на тарифата на летищните такси от 2006 г., са били покрити от приходите (от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности), произтичащи от въвеждането на тази тарифа, с разумен марж на печалба. Освен това с основание е можело да се очаква разходите, които могат да се отнесат пряко към отделни споразумения с конкретни въздушни превозвачи, да бъдат надвишени от приходите, дължащи се на присъствието на тези въздушни превозвачи (вж. раздел 8.2.5). Следователно с основание е можело да се очаква тарифата на летищните такси от 2006 г. (с оглед на пазарните условия по времето на въвеждането ѝ) да допринесе за общата рентабилност на летището в дългосрочен план.
- (494) Съответно Комисията стигна до заключението, че тарифата на летищните такси от 2006 г. не предоставя на въздушните превозвачи икономическо предимство, което те не биха получили при нормални пазарни условия. Нещо повече, тя е била достъпна за всички потенциални ползватели на летището при прозрачни и недискриминационни условия. Следователно тарифата на летищните такси от 2006 г. не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

9. ПРАВОМЕРНОСТ НА ПОМОЩТА

- (495) В съответствие с член 108, параграф 3 от Договора държавите членки са длъжни да уведомяват Комисията за своите планове за предоставяне или изменение на дадена помощ и не могат да привеждат в действие предложените мерки преди постановяването на окончателно решение.
- (496) Тъй като мерки с номера 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 12 вече са били предоставени на разположение на FFHG или отпуснати по неотменим начин с предоставянето на право на FFHG да получи съответните средства, Комисията счита, че Германия не е спазила забраната, съдържаща се в член 108, параграф 3 от Договора ⁽¹¹²⁾.

10. ПРАВНА ОЦЕНКА: СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА

10.1. ПРИЛОЖИМОСТТА НА НАСОКИТЕ ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО ОТ 2014 г. И 2005 г.

- (497) В член 107, параграф 3 от Договора са предвидени някои изключения от общото правило в член 107, параграф 1 от Договора, че държавната помощ не е съвместима с вътрешния пазар. По-конкретно, член 107, параграф 3, буква в) от Договора гласи, че: „помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес“, могат да се приемат за съвместими с вътрешния пазар.
- (498) В това отношение Насоките от 2014 г. определят рамка за оценяване на това дали помощта за летища може да бъде обявена за съвместима съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.
- (499) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията счита, че Известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ ⁽¹¹³⁾ се прилага за неправомерна инвестиционна помощ за летища. Във връзка с това, ако неправомерната инвестиционна помощ е отпусната преди 4 април 2014 г., Комисията ще прилага правилата за съвместимост, които са били в сила по времето, когато тази неправомерна инвестиционна помощ е била отпусната. В съответствие с това в случай на неправомерна инвестиционна помощ за летища, отпусната преди 4 април 2014 г., Комисията ще прилага принципите, съдържащи се в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. ⁽¹¹⁴⁾.
- (500) В съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията счита също така, че разпоредбите на Известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ не следва да се прилагат за дела за неправомерна оперативна помощ за летища, предоставена преди 4 април 2014 г. Вместо това Комисията ще прилага принципите, определени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., по отношение на всички случаи на оперативна помощ за летища (помощи в процес на уведомяване и неправомерни помощи, за които не е подадено уведомление), дори когато помощта е била предоставена преди 4 април 2014 г. и преди началото на преходния период. ⁽¹¹⁵⁾
- (501) Комисията вече заключи в съображение 496, че мерките предмет на оценка представляват неправомерна държавна помощ, предоставена преди 4 април 2014 г.

10.2. РАЗГРАНИЧЕНИЕ МЕЖДУ ИНВЕСТИЦИОННА И ОПЕРАТИВНА ПОМОЩ

- (502) С оглед на разпоредбите в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., посочени в съображения 499—500, Комисията трябва да определи дали въпросните мерки представляват неправомерна инвестиционна или оперативна помощ.
- (503) Съгласно точка 25, подточка 18 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. „инвестиционна помощ“ означава „помощ за финансирането на дълготрайни капиталови активи, по-конкретно за покриване на недостига на финансиране на капиталови разходи“. Освен това съгласно тази разпоредба инвестиционната помощ може да се отнася както за авансово плащане (тоест за покриване на първоначални инвестиционни разходи), така и за помощ, изплатена под формата на периодични вноски (за покриване на капиталовите разходи, изразени в годишна амортизация и разходи за финансиране).

⁽¹¹²⁾ Решение от 14 януари 2004 г. по дело *Fleuren Compost/Комисия*, T-109/01, Recueil, стр. II-127.

⁽¹¹³⁾ ОВ С 119, 22.5.2002 г., стр. 22.

⁽¹¹⁴⁾ Точка 173 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽¹¹⁵⁾ Точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (504) От друга страна, оперативната помощ означава помощ, която покрива всички или част от оперативните разходи на дадено летище, определени като „разходите (...), свързани с предоставянето на летищни услуги, включително категории разходи като разходите за персонал, услугите, поверени на външни изпълнители, комуникациите, управлението на отпадъци, енергията, поддръжката, наемите и администрацията, но от тях се изключват капиталовите разходи, подкрепата за търговска реализация и други стимули, предоставени на авиокомпаниите от летището, както и разходите за дейности, попадащи в обхвата на публичната политика“. ⁽¹¹⁶⁾
- (505) В светлината на тези определения може да се счита, че увеличението на капитала и преките безвъзмездни средства, които са били свързани с инвестиционни проекти, представляват инвестиционна помощ в полза на FFHG.
- (506) За разлика от тях, частта от прехвърлените годишни загуби, използвана за покриване на годишните загуби от дейността на FFHG ⁽¹¹⁷⁾, след приспадане на разходите, включени в EBITDA, които попадат в обхвата на публичната политика, установени в раздел 8.1.4.1, представлява оперативна помощ в полза на FFHG.
- (507) На последно място, частта от прехвърлените годишни загуби, с която се покриват загубите на FFHG, които все още не са включени в EBITDA (т.е. годишната амортизация на активи, разходите за финансиране и др.), след приспадане на разходите, попадащи в обхвата на публичната политика, установени в раздел 8.1.4.1, представлява инвестиционна помощ.
- (508) Както бе обяснено по-рано, във всички случаи ще бъде разгледана само подкрепата, предоставена след решението по делото Aéroports de Paris от 12 декември 2000 г.

10.3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ИНВЕСТИЦИОННАТА ПОМОЩ СЪГЛАСНО НАСОКИТЕ ЗА ВЪЗДУХО-ПЛАВАНЕТО ОТ 2005 г.

- (509) Съгласно точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Комисията трябва да провери дали са спазени следните кумулативни условия:
- а) изграждането и експлоатацията на инфраструктурата изпълняват ясно определена цел от общ интерес (регионално развитие, достъпност и т.н.);
 - б) инфраструктурата е необходима и пропорционална на поставената цел;
 - в) инфраструктурата има задоволителни средносрочни перспективи за използване, особено по отношение на използването на съществуващата инфраструктура;
 - г) всички потенциални ползватели на инфраструктурата имат равен и недискриминационен достъп до нея; и
 - д) развитието на търговията не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза.
- (510) Освен това, за да бъде съвместима, държавната помощ за летища — като всяка друга мярка за държавна помощ — трябва да има стимулиращ ефект и да бъде необходима и пропорционална на поставената легитимна цел.
- (511) Германия твърди, че инвестиционната помощ в полза на FFHG отговаря на всички критерии за съвместимост, включени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

а) *Помощта допринася за ясно определена цел от общ интерес*

- (512) Инвестиционната помощ в полза на FFHG има за цел да бъдат финансирани по-нататъшното превръщане на бившата военна база на САЩ в гражданско летище и да бъде значително развита инфраструктурата на летището. Тези мерки осигуряват значителен принос за регионалното развитие и свързаността на региона Хунсрюк и за създаването на нови работни места в областта, чиято икономика е засегната от затварянето на военната база на САЩ, както и за намаляване на натовареността на летище Франкфурт на Майн.

⁽¹¹⁶⁾ Точка 25, подточка 22 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽¹¹⁷⁾ Изразени като печалба преди лихви, данъци и амортизации („EBITDA“).

- (513) Както беше посочено от Германия, регионът Хунсрюк е заобиколен от редица области (като окръг Биркенфелд), отбелязани като региони, нуждаещи се от подкрепа в рамките на задачата за подобряване на регионалната икономическа структура („*Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur*“). В действителност в рамките на разглеждания период окръг Биркенфелд е считан, поне отчасти, за един от регионите с брутен вътрешен продукт (БВП) под средния за Съюза ⁽¹¹⁸⁾.
- (514) Комисията счита, че развитието на летище Франкфурт Хан е допринесло значително и за създаването на нови работни места в регион Хунсрюк. Както беше посочено от Германия, при отчитане на всички летищни дейности, през 2012 г. летище Франкфурт Хан е създадо 3 063 работни места в региона Хунсрюк, като 74 % от тях са позиции на пълен работен ден, а 90 % от тези служители живеят в този регион.
- (515) Освен това развитието на летище Франкфурт Хан има също така положителни косвени, предизвикани и катализиращи въздействия по отношение на създаването на работни места в региона, както и по отношение на регионалното развитие като цяло чрез увеличаване на броя на икономическите и туристическите дейности. Според предоставената от Германия информация летище Франкфурт Хан допринася значително за развитието на входящия (приблизително 33 % от пътниците, което представлява приблизително 1 милион пътници през 2005 г.) и изходящия туризъм (приблизително 67 % от пътниците) в провинция Райнланд-Пфалц. Както беше посочено от Германия, 88 % от пристигащите пътници остават в региона поне за една нощ и са генерирали приблизително 5,7 милиона нощувки през 2005 г. Тъй като 88 % от пристигащите туристи от Франкфурт Хан остават за поне една нощувка, а повече от 80 % от тях остават дори от два до десет дни, те генерират общ оборот от около 133,7 милиона евро годишно. Освен това входящият туризъм е довел до откриването на приблизително 11 000 работни места в Райнланд-Пфалц.
- (516) Въпросните финансирани инвестиции спомагат също така за подобряване на достъпността на региона. Увеличаването на броя на нерентабилните летища (или създаването на допълнителен неизползван капацитет) обаче не допринася за постигането на цел от общ интерес. В настоящия случай Комисията преценява, че инвестиционната помощ не води до такова увеличение на броя, което би намалило средносрочните перспективи за използването на съществуващата инфраструктура на други намиращи се в съседство летища. Действително в радиус от 100 километра или 60 минути време за пътуване от летище Франкфурт Хан няма други летища. Най-близко разположените до Франкфурт Хан летища са летище Франкфурт на Майн, което се намира на 115 километра разстояние или 1 час и 15 минути път с автомобил, и летище Люксембург, което се намира на 1 час и 30 минути време за пътуване (111 километра).
- (517) Летище Франкфурт на Майн е международен летищен център с голямо разнообразие от дестинации, който се обслужва предимно от мрежови превозвачи, предлагащи свързващи полети, докато летище Франкфурт Хан обслужва нискотарифни полети от точка до точка. От 2000 г. насам трафикът на летище Франкфурт на Майн постепенно се е увеличавал и от 49,4 милиона пътници през 2000 г. е достигнал до приблизително 58 милиона през 2012 г. През този период обаче растежът е бил засегнат от проблеми, свързани с натовареността и ограниченията на капацитета. Както бе посочено от Германия, ограниченията на капацитета на летище Франкфурт на Майн непрекъснато са били превишавани. Поради това според Германия, и по-специално с оглед на неговия лиценз за 24-часово опериране, летище Франкфурт Хан е имало важна роля за предоставянето на допълнителен капацитет с цел облекчаване на натовареността на летище Франкфурт на Майн. Действително до 2009 г. Fraport е било мажоритарен акционер във FFHG, оператора на летище Франкфурт Хан (2,7 милиона пътници през 2013 г., около 4 милиона пътници в пиковия период през 2007 г.) и оператора на летище Франкфурт на Майн (58 милиона пътници и 2,1 милиона товари) и като такъв е следвало стратегия за диверсификация.
- (518) Летище Люксембург, което е най-близко намиращото се летище до Франкфурт Хан, но въпреки това на разстояние около 111 километра или 1 час и 30 минути път с автомобил, през 2008 г. е имало около 1,7 милиона пътници и е отбелязало бърз растеж до 2,2 милиона през 2013 г. Въпреки че по отношение на пътничопотока летище Люксембург е малко по-малко от летище Франкфурт Хан, неговата дейност по превоз на товари е значително по-голяма — 674 000 тона през 2013 г. То предлага разнообразие от редовни полети до европейските столици и чартърни полети до дестинации за отдих. Изборът на дестинациите до голяма степен отговаря на нуждите на служителите на финансовите и международните институции, намиращи се в Люксембург.
- (519) Летище Саарбрюкен е разположено на около 128 километра от летище Франкфурт Хан, което се равнява на повече от 2 часа път с автомобил. Освен това Франкфурт Хан е обслужвано главно от нискотарифни превозвачи (Ryanair), а превозът на товари представлява доста важен елемент в неговия стопански модел, докато летище Саарбрюкен предлага предимно редовни полети до вътрешни дестинации и въздушният товарен транспорт на него е ограничен.

⁽¹¹⁸⁾ Решение на Комисията от 8 ноември 2006 г. по дело за държавна помощ N459/2006 — Германия — Карта на регионалната помощ за Германия за периода 2007—2013 г. (ОВ С 295, 5.12.2006 г., стр. 6).

- (520) По отношение на летище Цвайбрюкен Германия подчертава, че разстоянието от 127 километра до летище Франкфурт Хан съответства на време за пътуване от 1 час и 27 минути с автомобил или около 4 часа с влак. Освен това Германия твърди, че при разглеждането на въздушния превоз на пътници и товари в периода 2005—2012 г. не може да се заключи, че е налице отношение на взаимозаменяемост на летищата.
- (521) Комисията отбелязва, че е налице известно припокриване на дейностите на летищата Франкфурт Хан и Цвайбрюкен, тъй като последното летище извършва и въздушен превоз на товари, а обслужваните от летище Цвайбрюкен дестинации са предимно за чартърен трафик. В тази връзка Комисията отбелязва, че превозът на товари обикновено е много по-мобилен от превоза на пътници ⁽¹¹⁹⁾. Като цяло се счита, че зоната на обслужване на товарните летища обхваща радиус от поне 200 километра или 2 часа време за пътуване. Въз основа на мнения от сектора се предполага, че пътуване с камион до половин ден (т.е. до 12 часа пътуване с камион) като цяло би било приемливо за спедиторите, за да транспортират стоките си ⁽¹²⁰⁾. Освен това чартърният въздушен транспорт като цяло е също така по-малко чувствителен и при него може да се приеме пътуване с автомобил до 2 часа.
- (522) Същевременно следва да се отбележи, че преди навлизането на пазара на Цвайбрюкен през 2006 г., летище Франкфурт Хан вече е било утвърдено летище с повече от 3 милиона пътници и 123 000 тона товари. С оглед на историческото развитие на двете летища, тяхното географско разположение и наличния свободен капацитет на летище Франкфурт Хан към момента на навлизане на летище Цвайбрюкен на търговския авиационен пазар през 2006 г., Комисията заключава, че по-скоро откриването на летище Цвайбрюкен е представлявало ненужно дублиране на инфраструктура.
- (523) Поради това Комисията заключава, че инвестициите на летище Франкфурт Хан не представляват дублиране на съществуваща нерентабилна инфраструктура. Дори напротив, летище Франкфурт Хан е имало важна роля за намаляването на натовареността на летище Франкфурт на Майн, без да се ограничават плановете за разширяване на това летище. Без инвестициите на летище Франкфурт Хан е бил налице действителен риск от това регионът да не бъде обслужван в достатъчна степен с оглед на неговите транспортни нужди.
- (524) Следователно, в контекста на изложеното в съображения 512—523 Комисията достига до заключението, че инвестиционната помощ за изграждането и експлоатацията на инфраструктурата на летище Франкфурт Хан отговаря на ясно определена цел от общ интерес, а именно регионалното икономическо развитие, създаването на работни места и подобряването на достъпността на региона.

б) Инфраструктурата е необходима и пропорционална на целта

- (525) Според Германия инвестициите са били предприети в съответствие с нуждите (и поради това са пропорционални) и изградената инфраструктура е била необходима за летището, за да обслужва свързаността и развитието на региона и за да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн.
- (526) Въз основа на предоставената от Германия информация Комисията се съгласява, че финансираните инвестиции са били необходими и пропорционални на целта от общ интерес. В действителност без тези инвестиции превръщането на бившата база на САЩ в напълно функциониращо гражданско летище не би могло да бъде завършено. Изграждането на съоръжения за пътниците и товарите и на стоянки, както и модернизацията на пътеките за рулиране, са били необходими, за да бъдат доразвити свързаните с граждански полети операции. Следователно изградената инфраструктура е била необходима за летището, за да обслужва свързаността и развитието на региона.
- (527) Освен това инфраструктурният проект е бил осъществен само до степен, необходима за постигане на поставените цели: въпреки че инфраструктурата е била изградена за максимален пътничкопоток от около 4—5 милиона пътници и 500 000 тона товари, статистическите данни за трафика, представени в таблица 1 и таблица 2, показват постоянно увеличение на пътничкопотока до 2007 г., когато е достигнал рекордната стойност от 4 милиона пътници (последван от спад до 2,7 милиона през 2013 г. поради описаните в съображение 532 причини), а обемът на товарите се е увеличил до над 500 000 тона през 2011 г. Това означава, че очакваното търсене по отношение на трафика като цяло е съответствало на действителното търсене и че инвестициите не са били непропорционално големи.

⁽¹¹⁹⁾ Вж. бележка под линия 88.

⁽¹²⁰⁾ Отговор на летище Лиеж в рамките на обществената консултация относно Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (528) Въпреки че е важно да се избегне инвестиране, което води до дублиране на съществуваща нерентабилна инфраструктура, настоящият случай не е такъв. Както вече бе посочено в съображения 516—523, на разстояние 100 километра и време за пътуване 60 минути няма други летища, а дори и да бъде взета предвид по-голяма зона на обслужване, няма да са налице ефекти на дублиране. Най-близкото летище е летище Франкфурт на Майн, чиято натовареност е трябвало да бъде намалена от летище Франкфурт Хан.
- (529) С оглед на тези обстоятелства Комисията счита, че това условие за съвместимост е изпълнено.

в) *Инфраструктурата ита* *задоволителни средносрочни перспективи за използване*

- (530) Германия твърди, че преди вземането на решението за допълнителното развитие на летищната инфраструктура външни експерти са извършили прогнозни проучвания на трафика, за да се определи потенциалът на трафика на летище Франкфурт Хан.
- (531) Предоставената информация показва, че към онзи момент външните експерти са прогнозирали значителен ръст от 0,3 милиона пътници през 2000 г. до 3,8 милиона пътници до 2010 г. (вж. фигури 2, 3 и 4). По отношение на развитието на превоза на товари експертите са прогнозирали увеличение от 151 000 тона през 2001 г. до 386 000 тона през 2010 г. (вж. фигура 5), като ръстът в сектора на превоз на товари между 2006 г. и 2010 г. се дължи на товарните полети, отклонени от летище Франкфурт на Майн поради забрана за нощни полети. Тези прогнози обаче биха могли да бъдат изпълнени единствено при реализиране на инвестициите в планирания размер.
- (532) Комисията отбелязва, че тези прогнози за трафика (вж. съображение 531) са били потвърдени от реалното развитие на трафика на летище Франкфурт Хан (вж. таблица 1 и таблица 2). През 2007 г. летище Франкфурт Хан е обслужило около 4 милиона пътници. След период на значителен растеж, през последните години въздушният трафик в Германия и в Съюза беше неблагоприятно засегнат от икономическата и финансовата криза през 2008—2009 г., което доведе до намаляване на въздушния превоз на пътници в Германия през 2009 г. Развитието на пътничопотока на летище Франкфурт Хан беше повлияно допълнително от въвеждането през 2011 г. на такса за пътниците във въздушния транспорт в Германия. В момента летище Франкфурт Хан обслужва около 2,7 милиона пътници годишно. По отношение на товарните превози летище Франкфурт Хан е обслужило 565 000 тона товари през 2011 г. Поради обявяване в несъстоятелност на един от клиентите му летището е обслужило само 447 000 тона товари през 2013 г.
- (533) Следователно с оглед на тези факти може да се заключи, че летище Франкфурт Хан вече използва по-голямата част от капацитета си и че средносрочните перспективи за използването на капацитета са били задоволителни.

г) *Равен и недискриминационен достъп до инфраструктурата*

- (534) Всички потенциални ползватели на инфраструктурата имат достъп до летището при равни и недискриминационни условия. Наистина приложимите на летище Франкфурт Хан летищни такси са публично достъпни за всички потенциални и настоящи ползватели на летището по прозрачен и недискриминационен начин. Всички разлики в реално заплатените летищни такси за използване на инфраструктурата са се дължали на търговски оправдана диференциация ⁽¹²¹⁾.
- (535) Поради това Комисията счита, че това условие е изпълнено.

д) *Търговията не е засегната до степен, противоречаща на общия интерес*

- (536) Съгласно точка 39 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. категорията на летището може да укаже степента, до която летищата се конкурират едно с друго, и следователно и степента, до която публично финансиране, предоставено в полза на летището, може да наруши конкуренцията.

⁽¹²¹⁾ Решение на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно дело за държавна помощ SA.21211 — Германия — Летище Франкфурт Хан и Flughafen, все още не е публикувано в ОВ.

- (537) В рамките на стандартната зона на обслужване на летище Франкфурт Хан (1 час път с автомобил или разстояние от 100 километра) няма други летища, експлоатирани за търговски цели. Дори ако бъде разширена зоната на обслужване, Комисията счита, че тази помощ не създава неоправдани отрицателни последици върху конкуренцията и търговията между държавите членки.
- (538) Що се отнася до летище Франкфурт на Майн (най-близкото летище е на разстояние около 115 километра и 1 час и 15 минути време за пътуване), инвестициите на летище Франкфурт Хан не са довели до отрицателни заместващи ефекти. Всъщност преди да поеме експлоатацията на летище Франкфурт Хан, Fraport вече е било летищен оператор на летище Франкфурт на Майн, но въпреки това е инвестирало в летище Франкфурт Хан с оглед да се намали натовареността на летище Франкфурт на Майн, тъй като според прогнозите за този летищен център неговият капацитет ще бъде изчерпан бързо. По-специално един от основните фактори, които е трябвало да бъдат взети под внимание на летище Франкфурт на Майн, е била забраната за нощни полети, тъй като летище Франкфурт Хан е имало лиценз за 24-часово опериране.
- (539) Въпреки че през периода 2000—2007 г. Франкфурт Хан е отбелязало значителен ръст, на (таблица 1 и таблица 2) се вижда, че в сравнение с Франкфурт на Майн делът на трафика е останал много ограничен. През периода 2000—2003 г. летище Франкфурт на Майн е отбелязало стабилен ръст на пътниците от 48 милиона през 2000 г. на 54,2 милиона през 2007 г. Поради икономическата криза летище Франкфурт на Майн отбелязва значителен спад до 50,9 милиона през 2009 г., последван от бързо увеличение до 58 милиона. По отношение на товарните дейности при летище Франкфурт на Майн се наблюдава стабилно нарастване от 1,6 до 2,2 милиона тона през 2013 г.
- (540) По отношение на другите летища Комисията вече обясни, че инвестициите на летище Франкфурт Хан не са оказали значително въздействие върху конкуренцията и търговията между държавите членки.⁽¹²²⁾ Това се отнася и за летище Цвайбрюкен предвид факта, че по-скоро то самото представлява ненужно дублиране на инфраструктура (и поради това би било отговорно за евентуално нарушаване на конкуренцията).
- (541) Освен това за разлика от летищата Франкфурт на Майн и Люксембург, летище Франкфурт Хан не се обслужва от железопътна връзка. Като цяло не може да се очаква ефект на заместване по отношение на железопътния транспорт.
- (542) В контекста на изложеното в съображения 536—541 Комисията счита, че неоправданите отрицателни последици върху конкуренцията и търговията между държавите членки са сведени до минимум.

е) Стимулиращ ефект, необходимост и пропорционалност

- (543) Комисията трябва да установи дали предоставената на летище Франкфурт Хан държавна помощ е променила поведението на получателя, така че той да започне дейност, допринасяща за постигането на цел от общ интерес, която i) не би осъществявал без помощта или ii) би осъществявал по по-ограничен или различен начин. Освен това помощта се счита за пропорционална само ако същият резултат не може да се постигне с по-малка помощ и по-малко нарушаване на конкуренцията. Това означава, че размерът и интензитетът на помощта трябва да бъдат ограничени до необходимия минимум, за да се осъществи дейността, за която е предназначена помощта.
- (544) Според представената от Германия информация без помощта инвестицията не би била реализирана. Германия твърди, че помощта е била необходима, защото тя компенсира само разходите за финансиране и по-малък размер би довел до по-ниски равнища на инвестиции.
- (545) В действителност според обобщените в таблица 3 и таблица 4 финансови резултати летището все още реализира загуби и не е способно да финансира собствените си инвестиционни разходи. Поради това може да се направи заключение, че помощта е била необходима, за да се осъществят инвестиции с цел да се намали натовареността на летищната инфраструктура и да се изпълнят настоящите изисквания за модерна летищна инфраструктура. Без тази помощ летище Франкфурт Хан не би могло да отговори на очакваното търсене от страна на авиокомпаниите, пътниците и спедиторите и равнището на стопанската дейност на летището е щяло да бъде намалено.

⁽¹²²⁾ По отношение на летищата Франкфурт на Майн и Люксембург Комисията също така отбелязва, че сегментът на бизнес пътуванията заема значителен пазарен дял на тези летища, докато на летище Франкфурт Хан той представлява само сравнително ограничен дял.

- (546) Следва също да се отбележи, че публичната подкрепа е предоставена в периода, в който FFHG реализира значителни инвестиции в инфраструктурата (повече от 220 милиона евро през периода 2001—2012 г.). Следователно инвестиционната помощ покрива само част от общите инвестиционни разходи.
- (547) Поради това Комисията счита, че разглежданата мярка за помощ е имала стимулиращ ефект и че размерът на помощта е ограничен до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност, и следователно е пропорционална.

Заключение

- (548) Въз основа на горепосоченото Комисията достига до заключението, че инвестиционната помощ, предоставена на летище Франкфурт Хан, е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора, тъй като отговаря на условията за съвместимост, заложили в точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

10.4. СЪВМЕСТИМОСТ НА ОПЕРАТИВНАТА ПОМОЩ ПО СМИСЪЛА НА НАСОКИТЕ ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО ОТ 2014 г.

- (549) В раздел 5.1 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. са определени критериите, които Комисията ще прилага при оценяването на съвместимостта на оперативната помощ с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора. В съответствие с точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията ще прилага тези критерии по отношение на всички дела за оперативна помощ, включително помощи в процес на уведомяване и неправомерни помощи, за които не е подадено уведомление.
- (550) Съгласно точка 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. неправомерна оперативна помощ, предоставена преди датата на публикуване на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар до пълния размер на непокрытите оперативни разходи, стига да са спазени следните кумулативни условия:
- а) *принос за ясно определена цел от общ интерес*: това условие е изпълнено, наред с другото, ако помощта увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите или улеснява регионалното развитие ⁽¹²³⁾;
 - б) *необходност от държавна намеса*: помощта трябва да бъде насочена към ситуации, в които помощта може да доведе до съществено подобрене, което не може да бъде постигнато от самия пазар ⁽¹²⁴⁾;
 - в) *наличие на стимулиращ ефект*: това условие е изпълнено, когато при липса на оперативна помощ и предвид на вероятното наличие на инвестиционна помощ и равнището на пътническия поток има вероятност стопанската дейност на съответното летище значително да намалее ⁽¹²⁵⁾;
 - г) *пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум)*: за да бъде пропорционална, оперативната помощ за летища трябва да бъде ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност ⁽¹²⁶⁾;
 - д) *избягване на неоправдани отрицателни последици върху конкуренцията и върху търговията* ⁽¹²⁷⁾.

а) Принос за ясно определена цел от общ интерес

- (551) Съгласно раздел 5.1.2, буква а) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., с цел да се даде на летищата време да се приспособят към новите пазарни реалности и за да се избегне прекъсването на въздушното движение и свързаността на регионите, оперативната помощ за летища ще бъде считана за допринасяща за постигането на цел от общ интерес, ако тя: i) увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите, като създава места за достъп до вътрешни за Съюза полети; ii) намалява натовареността на въздушния трафик на възловите летища на Съюза; или iii) спомага за регионалното развитие.

⁽¹²³⁾ Точки 137, 113 и 114 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽¹²⁴⁾ Точки 137 и 116 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽¹²⁵⁾ Точки 137 и 124 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽¹²⁶⁾ Точки 137 и 125 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽¹²⁷⁾ Точки 137 и 131 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

(552) В контекста на изложеното в съображения 512—519 Комисията счита, че продължаването на експлоатацията на летище Франкфурт Хан е увеличило мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите, като е създадо място за достъп до вътрешни за Съюза полети в региона Хунсрюк. В допълнение продължаването на експлоатацията на летището е спомогнало за регионалното развитие на региона Хунсрюк и създаването на нови работни места. Освен това експлоатацията и развитието на летище Франкфурт Хан е съдействало и за намаляване на натовареността на летище Франкфурт на Майн.

(553) Поради това Комисията достига до заключението, че разглежданата мярка допринася за ясно определена цел от общ интерес.

б) *Необходимост от държавна намеса*

(554) Съгласно раздел 5.1.2, буква б) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., за да се оцени дали държавната помощ е ефективно средство за постигане на целта от общ интерес, е необходимо да се установи проблемът, който трябва да бъде решен. В това отношение всяка държавна помощ за дадено летище трябва да бъде насочена към ситуации, в които помощта може да доведе до съществено подобрене, което не може да бъде постигнато от самия пазар.

(555) Комисията отбелязва, че летище Франкфурт Хан е регионално летище с приблизително 2,7 милиона пътници годишно, което през разследвания период бележи значителен ръст на пътничкопотока (вж. таблица 1). То има високи постоянни оперативни разходи и при настоящите пазарни условия то не е в състояние да покрие собствените си оперативни разходи. Следователно е необходима държавна намеса (вж. точка 89 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.).

в) *Целесъобразност на мерките за помощ*

(556) В съответствие с раздел 5.1.2, буква в) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. всяка мярка за помощ в полза на летище трябва да е подходящ инструмент на политиката за постигането на целта от общ интерес. Следователно държавите членки трябва да докажат, че не са налице други инструменти на политиката или инструменти за помощ, нарушаващи конкуренцията в по-малка степен, които биха позволили да се постигне същата цел.

(557) Според Германия въпросните мерки за помощ са подходящи за постигането на преследваната цел от общ интерес, която не би могла да бъде постигната чрез друг инструмент на политиката, който нарушава конкуренцията в по-малка степен.

(558) В настоящия случай размерът на помощта съответства на действително направените непокрити оперативни загуби (вж. таблица 4) и е бил ограничен до необходимия минимум, тъй като помощта е предоставена само до размера на действително направените оперативни загуби. Не съществува друга мярка на политиката, която би позволила на летището да продължи дейността си. Следователно компенсирането на загубите е ограничено до минимум и не осигурява никакви печалби.

(559) С оглед на съображения 557 и 558 Комисията счита, че разглежданите мерки са били целесъобразно средство за постигане на желаната цел от общ интерес.

г) *Наличие на стимулиращ ефект*

(560) В съответствие с раздел 5.1.2, буква г) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. стимулиращ ефект от оперативната помощ е налице, когато при липса на оперативна помощ има вероятност стопанската дейност на съответното летище значително да намалее. При тази оценка трябва да се вземат предвид наличието на инвестиционна помощ и равнището на пътничкопотока на летището.

(561) Без помощта мащабът на операциите на летище Франкфурт Хан би бил сериозно засегнат и намален, което в крайна сметка ще доведе до излизане на летището от пазара вследствие на непокритите оперативни загуби.

(562) Следователно Комисията счита, че разглежданите мерки за помощ имат стимулиращ ефект.

д) **Пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до минимум)**

- (563) В съответствие с раздел 5.1.2, буква д) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., за да бъде пропорционална, оперативната помощ за летища следва да бъде ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност.
- (564) В настоящия случай размерът на помощта е ограничен до размера на непокритите оперативни загуби, тъй като тя компенсира само действително направените разходи.
- (565) Поради това Комисията счита, че размерът на оперативната помощ в този случай е пропорционален и ограничен до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност.

е) **Избягване на неоправдани отрицателни последици върху конкуренцията и търговията между държавите членки**

- (566) Съгласно раздел 5.1.2, буква е) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. при оценяване на съвместимостта на оперативната помощ ще се вземат предвид нарушенията на конкуренцията и въздействието върху търговията.
- (567) В рамките на стандартната зона на обслужване на летище Франкфурт Хан (1 час път с автомобил или 100 километра разстояние) няма летища, експлоатирани за търговски цели. Дори ако тази стандартна зона на обслужване бъде допълнително разширена към други летища, намиращи се в близост до летище Франкфурт Хан, както е показано в съображения 537 и 541, не са налице неоправдани отрицателни последици върху конкуренцията между летищата, намиращи се в близост до летище Франкфурт Хан (а именно летище Франкфурт на Майн, летище Люксембург и летище Саарбрюкен).
- (568) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че всички неоправдани отрицателни последици върху конкуренцията и търговията между държавите членки вследствие на оперативната помощ, предоставена в полза на FFHG, са ограничени до минимум.

Заклучение

- (569) С оглед на изложеното в съображения 551—568 Комисията стигна до заключението, че мерките са съвместими с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

11.1. ФИНАНСИРАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

- (570) **Марка 1: СППЗ от 2001 г.:** В светлината на разсъжденията в съображения 291—302 Комисията заключава, че по време на въвеждането на СППЗ от 2001 г. публичните органи с основание са могли да считат, че СППЗ за покриване на годишните загуби на FFHG не представлява държавна помощ.
- (571) **Марка 2: Увеличението на капитала от 2001 г.:** Увеличението на капитала от 2001 г. в размер на 27 милиона евро от страна на Fraport и провинция Райнланд-Пфалц представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (572) **Марка 3: Увеличението на капитала от 2004 г. и марка 4: СППЗ от 2004 г.:** Увеличението на капитала от 2004 г., предоставено от Fraport, и СППЗ от 2004 г. не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Дори те да представляваха държавна помощ, тази помощ щеше да се счита за съвместима въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

- (573) Увеличението на капитала от 2004 г., предоставено от провинция Райнланд-Пфалц и провинция Хесен в полза на FFHG, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (574) **Мярка 5: Компенсацията за FFHG за задачи, попадащи в обхвата на публичната политика (проверки за сигурност), и мярка 6: Преки безвъзмездни средства от провинция Райнланд-Пфалц:** Комисията счита, че публичното финансиране, отпуснато на FFHG под формата на преки безвъзмездни средства след 12 декември 2000 г., представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (575) **Мярка 12: Увеличение на собствения капитал:** Тъй като увеличението на собствения капитал е било предназначено да финансира инфраструктурни мерки, за които според Германия FFHG е имало право да получи това финансиране вследствие на решението на публичните акционери за предприемане на въпросните инвестиции, Комисията счита, че увеличението на собствения капитал трябва да се оценява в контекста на публичната подкрепа в полза на FFHG. В това отношение и в светлината на съображенията в раздел 8.1.1 Комисията стигна до заключението, че FFHG е извършвало стопанска дейност, считано от датата на решението по делото *Aéroports de Paris* (12 декември 2000 г.) насам, и представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (576) Освен това, в съответствие със съображенията, изложени в раздели 8.1.1, 8.1.3 и 8.1.4, които са еднакво приложими за тази мярка, Комисията счита, че вливането на капитал представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тъй като то включва държавни ресурси, може да бъде приписано на държавата и предоставя на FFHG изборително икономическо предимство, което нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.
- (577) Тъй като мерките вече са били предоставени на разположение на FFHG или отпуснати по неотменим начин с правото на FFHG да получи съответните средства, Комисията счита, че Германия не е спазила забраната, съдържаща се в член 108, параграф 3 от Договора.
- (578) С оглед на съображения 512—545 Комисията достига до заключението, че инвестиционната помощ, предоставена на летище Франкфурт Хан, е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора, тъй като отговаря на условията за съвместимост, заложили в точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (579) В контекста на изложеното в съображения 551—568 Комисията достига до заключението, че мерките са съвместими с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

11.2. СПОРАЗУМЕНИЯТА С RYANAIR И ТАРИФАТА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ

- (580) **Мерки 7, 9 и 10: Споразуменията с Ryanair от 1999, 2002 и 2005 г.:** След като направи анализ на споразуменията и информацията на разположение на FFHG по времето на сключване на тези споразумения, Комисията се убеди, че FFHG с основание е можело да очаква, че споразуменията ще допринесат за рентабилността на летище Франкфурт Хан, доколкото очакваните допълнителни приходи са били по-високи от очакваните допълнителни разходи. Тъй като споразуменията следователно са в съответствие с принципа на ОУПИ, те не са предоставили предимство на Ryanair.
- (581) **Мерки 8 и 11: Тарифа на летищните такси от 2001 г. и от 2006 г.:** С оглед на предварителния анализ на рентабилността, извършен от FFHG, Комисията счита, че тарифите на летищните такси от 2001 и 2006 г. не предоставят на въздушните превозвачи икономическо предимство, което те не биха получили при нормални пазарни условия.
- (582) Тъй като един от кумулативните критерии по член 107, параграф 1 от Договора не е изпълнен, Комисията счита, че споразуменията с Ryanair от 1999, 2002 и 2005 г. между летище Франкфурт Хан и Ryanair и тарифите на летищните такси от 2001 и 2006 г. не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (583) Комисията отбелязва, че Германия е съгласна с приемането на решението само на английски език,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Държавната помощ, която е била приведена в действие от Германия неправомерно в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора в полза на *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH* в периода 2001—2012 г. чрез увеличението на капитала от 2001 г. в размер на 27 милиона евро, увеличението на капитала от 2004 г. в размер на 22 милиона евро и преките безвъзмездни средства, предоставени от провинция Райнланд-Пфалц (доколкото тези преки безвъзмездни средства не са били свързани единствено с дейности в обхвата на публичната политика и не са послужили за покриване на инвестиции, за които е взето неотменимо решение преди 12 декември 2000 г.), е съвместима с вътрешния пазар.
2. Увеличението на капитала от 2004 г. от *Fraport AG* и споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите от 2004 г. не представляват помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

Член 2

1. Споразумението между *Ryanair* и *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH*, влязло в сила на 1 април 1999 г., не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
2. Споразумението между *Ryanair* и *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH* от 14 февруари 2002 г. не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
3. Договорът „Споразумение между *Ryanair* и *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH*. Доставка на между 6 до 18 самолета в периода 2005—2012 г.“ от 4 ноември 2005 г. не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

Член 3

Тарифите на летищните такси, които са влезли в сила на 1 октомври 2001 г. и на 1 юни 2006 г., не представляват помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 1 октомври 2014 година.

За Комисията
Joaquín ALMUNIA
Заместник-председател

ДЕЛЕГИРАНО РЕШЕНИЕ (ЕС) 2016/790 НА КОМИСИЯТА**от 13 януари 2016 година****за изменение на приложение V към Директива 2005/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с удостоверенията за професионална квалификация и наименованията на курсовете на обучение**

(нотифицирано под номер C(2016) 1)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2005/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно признаването на професионалните квалификации ⁽¹⁾, и по-специално член 21а, параграф 4 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Приложение V към Директива 2005/36/ЕО съдържа списъци на удостоверенията за професионални квалификации на лекари, медицински сестри с общ профил, лекари по дентална медицина, ветеринарни лекари, акушерки, фармацевти и архитекти.
- (2) Няколко държави членки уведомиха Комисията за актуализации на законовите, подзаконовите и административните разпоредби във връзка с издаването на удостоверения за професионални квалификации за лекари, медицински сестри с общ профил, лекари по дентална медицина, ветеринарни лекари, акушерки, фармацевти и архитекти. Комисията смята, че представените закони, подзаконови и административни разпоредби са в съответствие с условията, посочени в дял III, глава III от Директива 2005/36/ЕО. Поради това е необходимо приложение V към Директива 2005/36/ЕО да бъде изменено.
- (3) От съображения за яснота и правна сигурност е необходимо да се заменят всички точки от приложение V към Директива 2005/36/ЕО, свързани с удостоверенията за професионална квалификация и с наименованията на курсовете на обучение.
- (4) Поради това Директива 2005/36/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Приложение V към Директива 2005/36/ЕО се изменя в съответствие с приложението към настоящото решение.

Член 2

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 13 януари 2016 година.

За Комисията

Elżbieta BIEŃKOWSKA

Член на Комисията

⁽¹⁾ OBL 255, 30.9.2005 г., стр. 22.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение V към Директива 2005/36/ЕО се изменя, както следва:

1. Точки 5.1.1 — 5.1.4 се заменят със следното:

„5.1.1. Удостоверения за професионална квалификация за базово обучение по медицина

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който присъжда квалификацията	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
België/Belgique/ Belgien	Diplôme de „médecin“/Master in de geneeskunde	— Les universités/De universiteiten — Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française/De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap		20.12.1976 г.
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „магистър“ по „Медицина“ и професионална квалификация „Магистър-лекар“	Университет		1.1.2007 г.
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu všeobecné lékařství (doktor medicíny, MUDr.)	Lékařská fakulta univerzity v České republice		1.5.2004 г.
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i medicin (cand.med.)	Universitet	— Autorisation som læge, udstedt af Sundhedsstyrelsen og — Tilladelse til selvstændigt virke som læge (dokumentation for gennemført praktisk uddannelse), udstedt af Sundhedsstyrelsen	20.12.1976 г.
Deutschland	— Zeugnis über die Ärztliche Prüfung — Zeugnis über die Ärztliche Staatsprüfung und Zeugnis über die Vorbereitungszeit als Medizinalassistent, soweit diese nach den deutschen Rechtsvorschriften noch für den Abschluss der ärztlichen Ausbildung vorgesehen war	Zuständige Behörden		20.12.1976 г.
Eesti	Arstikraad Degree in Medicine (MD) Diplom arstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който присъжда квалификацията	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
Ελλάς	Πτυχίο Ιατρικής	— Ιατρική Σχολή Πανεπιστημίου, — Σχολή Επιστημών Υγείας, Τμήμα Ιατρικής Πανεπιστημίου		1.1.1981 г.
España	Título de Licenciado en Medicina y Cirugía Título de Graduado/a en Medicina	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad — El rector de una Universidad		1.1.1986 г. 1.1.1986 г.
France	Diplôme de fin de deuxième cycle des études médicales	Universités		20.12.1976 г.
Hrvatska	Diploma „doktor medicine/ doktorica medicine“	Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		1.7.2013 г.
Ireland	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20.12.1976 г.
Italia	Diploma di laurea in medicina e chirurgia	Università	Diploma di abilitazione all' esercizio della medicina e chirurgia	20.12.1976 г.
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Ιατρού	Ιατρικό Συμβούλιο		1.5.2004 г.
Latvija	ārsta diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004 г.
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo kvalifikacija)	Universitetas	1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą medicinos gydytojo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (medicinos gydytojo profesinė kvalifikacija)	1.5.2004 г.
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine, chirurgie et accouchements	Jury d'examen d'Etat	Certificat de stage	20.12.1976 г.
Magyarország	Okleveles orvosdoktor oklevél (dr. med)	Egyetem		1.5.2004 г.
Malta	Lawrja ta' Tabib tal-Medicina u l-Kirurgija	Universita' ta' Malta	Ċertifikat ta' registrazzjoni mahruġ mill-Kunsill Mediku	1.5.2004 г.
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd artsexamen	Faculteit Geneeskunde		20.12.1976 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който присъжда квалификацията	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
Österreich	Urkunde über die Verleihung des akademischen Grades Doktor der gesamten Heilkunde (bzw. Doctor medicinae universae, Dr.med.univ.)	Medizinische Fakultät einer Universität, bzw Medizinische Universität		1.1.1994 г.
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarskim z tytułem „lekarza“	szkoły wyższe	Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Państwowego ⁽¹⁾ ⁽³⁾ / Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Końcowego ⁽²⁾ ⁽³⁾	1.5.2004 г.
Portugal	Carta de Curso de licenciatura em medicina	Universidades	Certificado emitido pela Ordem dos Médicos	1.1.1986 г.
România	Diplomă de licență de doctor medic	Universități		1.1.2007 г.
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov „doktor medicine/doktorica medicine“	Univerza	Potrdilo o Opravljenem Strokovnem Izpitu za Poklic Zdravnik/Zdravnica	1.5.2004 г.
Slovensko	DIPLOM všeobecné lékařstvo doktor všeobecného lékařstva („MUDr.“)	Univerzita		1.5.2004 г.
Suomi/Finland	Lääketieteen lisensiaatin tutkinto/Medicine licentiatexamen	Yliopisto		1.1.1994 г.
Sverige	Läkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	1.1.1994 г.
United Kingdom	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20.12.1976 г.

⁽¹⁾ До 2012 г.

⁽²⁾ Считано от 2013 г.

⁽³⁾ До 1 октомври 2017 г. удостоверението за професионална квалификация трябва да бъде придружено от свидетелство за завършен следдипломен стаж („staż podyplomowy“).

5.1.2. Удостоверения за професионална квалификация на лекари специалисти

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който присъжда квалификацията	Референтна дата
België/ Belgique/ Belgie	Bijzondere beroepstitel van geneesheer-specialist/Titre professionnel particulier de médecin spécialiste	Minister bevoegd voor Volksgezondheid/Ministre de la Santé publique	20.12.1976 г.
България	Свидетелство за призната специалност	Университет	1.1.2007 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който присъжда квалификацията	Референтна дата
Česká republika	Diplom o specializaci	Ministerstvo zdravotnictví	1.5.2004 г.
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge	Sundhedsstyrelsen	20.12.1976 г.
Deutschland	Fachärztliche Anerkennung	Landesärztekammer	20.12.1976 г.
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Residentuuri lõputunnistus eriarstiabi erialal	Tartu Ülikool	1.5.2004 г.
Ελλάς	Τίτλος Ιατρικής Ειδικότητας	1. Περιφέρεια 2. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση 3. Νομαρχία	1.1.1981 г.
España	Título de Especialista	Ministerio de Educación y Cultura	1.1.1986 г.
France	1. Certificat d'études spéciales de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine 2. Attestation de médecin spécialiste qualifié accompagnée du diplôme d'Etat de docteur en médecine 3. Diplôme d'études spécialisées ou diplôme d'études spécialisées complémentaires qualifiant de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine	1. Universités 2. Conseil de l'Ordre des médecins 3. Universités	20.12.1976 г.
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	Ministarstvo nadležno za zdravstvo	1.7.2013 г.
Ireland	Certificate of Specialist doctor	Competent authority	20.12.1976 г.
Italia	Diploma di medico specialista	Università	20.12.1976 г.
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης Ειδικότητας	Ιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004 г.
Latvija	„Sertifikāts” – kompetentu iestāžu izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu specialitātē	Latvijas Ārstu biedrība Latvijas Ārstniecības personu profesionālo organizāciju savienība	1.5.2004 г.
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo specialisto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo specialisto profesinę kvalifikaciją)	Universitetas	1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който присъжда квалификацията	Референтна дата
Luxembourg	Certificat de médecin spécialiste	Ministre de la Santé publique	20.12.1976 г.
Magyarország	Szakorvosi bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004 г.
Malta	Ċertifikat ta' Speċjalista Mediku	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004 г.
Nederland	Bewijs van inschrijving in een Specialistenregister Diploma geneeskundig specialist	— Medische Specialisten Registratie Commissie (MSRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot bevordering der Geneeskunst — Sociaal-Geneskundigen Registratie Commissie (SGRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst — Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst ⁽¹⁾	20.12.1976 г.
Österreich	Facharzt Diplom	Österreichische Ärztekammer	1.1.1994 г.
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004 г.
Portugal	Titulo de especialista	Ordem dos Médicos	1.1.1986 г.
România	Certificat de medic specialist	Ministerul Sănătății	1.1.2007 г.
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004 г.
Slovensko	Diplom o špecializácii	1. Slovenská zdravotnícka univerzita 2. Univerzita Komenského v Bratislave 3. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	1.5.2004 г.
Suomi/Finland	Erikoislääkärin tutkinto/Specialläkarexamen	Yliopisto	1.1.1994 г.
Sverige	Bevis om specialkompetens som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Socialstyrelsen	1.1.1994 г.
United Kingdom	Certificate of Completion of training	Postgraduate Medical Education and Training Board General Medical Council	20.12.1976 г. 1.4.2010 г.

⁽¹⁾ Считано от януари 2013 г.

5.1.3. Наименования на курсовете на обучение по специализирана медицина

	Анестезиология	Обща хирургия
	Минимална продължителност на обучението: 3 години	Минимална продължителност на обучението: 5 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien	Anesthésie-réanimation/Anesthesie-reanimatie	Chirurgie/Heelkunde
България	Анестезиология и интензивно лечение	Хирургия
Česká republika	Anesteziologie a intenzivní medicína	Chirurgie
Danmark	Anæstesiologi	Kirurgi
Deutschland	Anästhesiologie	(Allgemeine) Chirurgie
Eesti	Anestesioloogia	Üldkirurgia
Ελλάς	Αναισθησιολογία	Χειρουργική
España	Anestesiología y Reanimación	Cirugía general y del aparato digestivo
France	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Hrvatska	Anesteziologija, reanimatologija i intenzivna medicina	Opća kirurgija
Ireland	Anaesthesia	General surgery
Italia	Anestesia, rianimazione e terapia intensiva	Chirurgia generale
Κύπρος	Αναισθησιολογία	Γενική Χειρουργική
Latvija	Anestezioloģija un reanimatoloģija	Ķirurgija
Lietuva	Anesteziologija reanimatologija	Chirurgija
Luxembourg	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Magyarország	Aneszteziológia és intenzív terápia	Sebészet
Malta	Anesteżija u Kura Intensiva	Kirurgija Ġenerali
Nederland	Anesthesiologie	Heelkunde
Österreich	Anästhesiologie und Intensivmedizin	— Chirurgie — Allgemeinchirurgie und Viszeralchirurgie (!)
Polska	Anestezjologia i intensywna terapia	Chirurgia ogólna
Portugal	Anestesiologia	Cirurgia geral

	Анестезиология	Обща хирургия
	Минимална продължителност на обучението: 3 години	Минимална продължителност на обучението: 5 години
Държава	Наименование	Наименование
România	Anestezie și terapie intensivă	Chirurgie generală
Slovenija	Anestezilogija, reanimatologija in perioperativna intenzivna medicina	Splošna kirurgija
Slovensko	Anestéziológia a intenzívna medicína	Chirurgia
Suomi/Finland	Anestesiologia ja tehohoito/Anestesiologi och intensivvård	Yleiskirurgia/Allmän kirurgi
Sverige	Anestesi och intensivvård	Kirurgi
United Kingdom	Anaesthetics	General surgery

(¹) Считано от юни 2015 г.

	Неврохирургия	Акушеро-гинекология
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique/Gynaecologie — verloskunde
България	Неврохирургия	Акушерство и гинекология
Česká republika	Neurochirurgie	Gynekologie a porodnictví
Danmark	Neurokirurgi	Gynækologi og obstetrik
Deutschland	Neurochirurgie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Eesti	Neurokirurgia	Sünnitusabi ja günekoloogia
Ελλάς	Νευροχειρουργική	Μαιευτική-Γυναικολογία
España	Neurocirugía	Obstetricia y ginecología
France	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique
Hrvatska	Neurokirurgija	Ginekologija i opstetricija
Ireland	Neurosurgery	Obstetrics and gynaecology
Italia	Neurochirurgia	Ginecologia e ostetricia
Κύπρος	Νευροχειρουργική	Μαιευτική — Γυναικολογία

	Неврохирургия	Акушеро-гинекология
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Latvija	Neiroķirurgija	Ginekoloģija un dzemdniecība
Lietuva	Neurochirurgija	Akušerija ginekologija
Luxembourg	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique
Magyarország	Idegsebészet	Szülészet-nőgyógyászat
Malta	Newroķirurgija	Ostetriċja u Ġinekoloģija
Nederland	Neurochirurgie	Obstetrie en Gynaecologie
Österreich	Neurochirurgie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Polska	Neurochirurgia	Położnictwo i ginekologia
Portugal	Neurocirurgia	Ginecologia e obstetricia
România	Neurochirurgie	Obstetrică-ginecologie
Slovenija	Nevroķirurgija	Ginekologija in porodništvo
Slovensko	Neurochirurgia	Gynekológia a pôrodníctvo
Suomi/Finland	Neurokirurgia/Neurokirurgi	Naistentaudit ja synnytykset/Kvinnosjukdomar och förlossningar
Sverige	Neurokirurgi	Obstetrik och gynekologi
United Kingdom	Neurosurgery	Obstetrics and gynaecology

	Вътрешни болести	Офталмология
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 3 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien	Médecine interne/Inwendige geneeskunde	Ophthalmologie/Oftalmologie
България	Вътрешни болести	Очни болести
Česká republika	Vnitřní lékařství	Oftalmologie
Danmark		Oftalmologi
Deutschland	Innere Medizin	Augenheilkunde

	Вътрешни болести	Офталмология
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 3 години
Държава	Наименование	Наименование
Eesti	Sisehaigused	Oftalmoloogia
Ελλάς	Παθολογία	Οφθαλμολογία
España	Medicina interna	Oftalmología
France	Médecine interne	Ophtalmologie
Hrvatska	Opća interna medicina	Oftalmologija i optometrija
Ireland	General (Internal) Medicine	Ophthalmic surgery Ophthalmology ⁽¹⁾
Italia	Medicina interna	Oftalmologia
Κύπρος	Παθολογία	Οφθαλμολογία
Latvija	Internā medicīna	Oftalmoloģija
Lietuva	Vidaus ligos	Oftalmologija
Luxembourg	Médecine interne	Ophtalmologie
Magyarország	Belgyógyászat	Szemészet
Malta	Medicina Interna	Oftalmoloģija
Nederland	Interne geneeskunde	Oogheelkunde
Österreich	Innere Medizin	Augenheilkunde und Optometrie
Polska	Choroby wewnętrzne	Okulistyka
Portugal	Medicina interna	Oftalmologia
România	Medicină internă	Oftalmologie
Slovenija	Interna medicina	Oftalmologija
Slovensko	Vnútorné lekárstvo	Oftalmológia
Suomi/Finland	Sisätaudit/Inre medicin	Silmätaudit/Ögonsjukdomar
Sverige	Internmedicin	Ögonsjukdomar (oftalmologi)
United Kingdom	General (internal) medicine	Ophthalmology

⁽¹⁾ Считано от 1991/1992 г.

	Оториноларингология	Педиатрия
	Минимална продължителност на обучението: 3 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien	Oto-rhino-laryngologie/Otorhinolaryngologie	Pédiatrie/Pediatric
България	Ушно-носно-гърлени болести	Педиатрия
Česká republika	Otorinolaryngologie	Dětské lékařství
Danmark	Oto-rhino-laryngologi	Pædiatri
Deutschland	Hals-Nasen-Ohrenheilkunde	Kinder- und Jugendmedizin
Eesti	Otorinolarüngoloogia	Pediaatria
Ελλάς	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
España	Otorrinolaringología	Pediatría y sus áreas específicas
France	Oto-rhino-laryngologie et chirurgie cervico-faciale	Pédiatrie
Hrvatska	Otorinolarinologija	Pedijatrija
Ireland	Otolaryngology	Paediatrics
Italia	Otorinolarinologia	Pediatria
Κύπρος	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
Latvija	Otolaringoloģija	Pedijatrija
Lietuva	Otorinolarinologija	Vaikų ligos
Luxembourg	Oto-rhino-laryngologie	Pédiatrie
Magyarország	Fül-orr-gégegyógyászat	Csecsemő- és gyermekgyógyászat
Malta	Otorinolarinologija	Pedjatrija
Nederland	Keel-, neus- en oorheelkunde	Kindergeneeskunde
Österreich	— Hals-, Nasen- und Ohrenkrankheiten — Hals-, Nasen- und Ohrenheilkunde (1)	Kinder- und Jugendheilkunde
Polska	Otorynolaryngologia	Pediatria
Portugal	Otorrinolaringologia	Pediatria
România	Otorinolarinologie	Pediatrie

	Оториноларингология	Педиатрия
	Минимална продължителност на обучението: 3 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Slovenija	Otorinolaringologija	Pedijatrija
Slovensko	Otorinolaryngológia	Pediatrica
Suomi/Finland	Korva-, nenä- ja kurkkutaudit/Öron-, näs- och halssjukdomar	Lastentaudit/Barnsjukdomar
Sverige	Öron-, näs- och halssjukdomar (oto-rhinolaryngologi)	Barn- och ungdomsmedicin
United Kingdom	Otolaryngology	Paediatrics

(¹) Счита се от юни 2015 г.

	Пулмология	Урология
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 5 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien	Pneumologie	Urologie
България	Пневмология и фтизиатрия	Урология
Česká republika	Pneumologie a ftizeologie	Urologie
Danmark	Intern medicin: lungesygdomme	Urologi
Deutschland	— Pneumologie — Innere Medizin und Pneumologie (¹)	Urologie
Eesti	Pulmonoloogia	Uroloogia
Ελλάς	Φυματιολογία- Πνευμονολογία	Ουρολογία
España	Neumología	Urología
France	Pneumologie	Chirurgie urologique
Hrvatska	Pulmologija	Urologija
Ireland	Respiratory medicine	Urology
Italia	Malattie dell'apparato respiratorio	Urologia
Κύπρος	Πνευμονολογία — Φυματιολογία	Ουρολογία
Latvija	Ftiziopneimonoloģija	Uroloģija
Lietuva	Pulmonologija	Urologija

	Пулмология	Урология
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 5 години
Държава	Наименование	Наименование
Luxembourg	Pneumologie	Urologie
Magyarország	Tüdőgyógyászat	Urológia
Malta	Medicina Respiratoria	Urologija
Nederland	Longziekten en tuberculose	Urologie
Österreich	— Lungenkrankheiten — Innere Medizin und Pneumologie ⁽²⁾	Urologie
Polska	Choroby płuc	Urologia
Portugal	Pneumologia	Urologia
România	Pneumologie	Urologie
Slovenija	Pnevmologija	Urologija
Slovensko	Pneumológia a ftizeológia	Urológia
Suomi/Finland	Keuhkosairaudet ja allergologia/Lungsjukdomar och allergologi	Urologia/Urologi
Sverige	Lungsjukdomar (pneumologi)	Urologi
United Kingdom	Respiratory medicine	Urology

⁽¹⁾ Счита се от юли 2011 г.

⁽²⁾ Счита се от юни 2015 г.

	Ортопедия	Патоанатомия
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien	Chirurgie orthopédique/Orthopedische heilkunde	Anatomie pathologique/Pathologische anatomie
България	Ортопедия и травматология	Обща и клинична патология
Česká republika	Ortopedie	Patologie
Danmark	Ortopædisk kirurgi	Patologisk anatomi og cytology
Deutschland	— Orthopädie (und Unfallchirurgie) — Orthopädie und Unfallchirurgie ⁽¹⁾	Pathologie
Eesti	Ortopeedia	Patoloogia

	Ортопедия	Патоанатомия
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Ελλάς	Ορθοπαιδική	Παθολογική Ανατομική
España	Cirugía ortopédica y traumatología	Anatomía patológica
France	Chirurgie orthopédique et traumatologie	Anatomie et cytologie pathologiques
Hrvatska	Ortopedija i traumatologija	Patologija
Ireland	Trauma and orthopaedic surgery	Histopathology
Italia	Ortopedia e traumatologia	Anatomia patologica
Κύπρος	Ορθοπαιδική	Παθολογοανατομία — Ιστολογία
Latvija	Traumatoloģija un ortopēdija	Patoloģija
Lietuva	Ortopedija traumatologija	Patologija
Luxembourg	Orthopédie	Anatomie pathologique
Magyarország	Ortopédia és traumatológia	Patológia
Malta	Kirurgija Ortopedika	Istopatoloģija
Nederland	Orthopedie	Pathologie
Österreich	— Orthopädie und Orthopädische Chirurgie — Orthopädie und Traumatologie ⁽²⁾	— Pathologie — Klinische Pathologie und Molekularpathologie ⁽²⁾ — Klinische Pathologie und Neuropathologie
Polska	Ortopedia i traumatologia narządu ruchu	Patomorfologia
Portugal	Ortopedia	Anatomia patologica
România	Ortopedie și traumatologie	Anatomie patologică
Slovenija	Ortopedska kirurgija; Travmatologija	Patologija
Slovensko	Ortopédia	Patologická anatómia
Suomi/Finland	Ortopedia ja traumatologia/Ortopedi och traumatologi	Patologia/Patologi
Sverige	Ortopedi	Klinisk patologi
United Kingdom	Trauma and orthopaedic surgery	Histopathology

(1) Считано от май 2006 г.

(2) Считано от юни 2015 г.

	Неврология	Психиатрия
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien	Neurologie	Psychiatrie, particulièrement de l'adulte/Psychiatrie, meer bepaald in de volwassenpsychiatrie
България	Нервни болести	Психиатрия
Česká republika	Neurologie	Psychiatrie
Danmark	Neurologi	Psykiatri
Deutschland	Neurologie	Psychiatrie und Psychotherapie
Eesti	Neuroloogia	Psühhiaatria
Ελλάς	Νευρολογία	Ψυχιατρική
España	Neurología	Psiquiatría
France	Neurologie	Psychiatrie
Hrvatska	Neurologija	Psihijatrija
Ireland	Neurology	Psychiatry
Italia	Neurologia	Psichiatria
Κύπρος	Νευρολογία	Ψυχιατρική
Latvija	Neirolģija	Psihiatrija
Lietuva	Neurologija	Psichiatrija
Luxembourg	Neurologie	Psychiatrie
Magyarország	Neurológia	Pszichiátria
Malta	Newroloġija	Psikjatrija
Nederland	Neurologie	Psychiatrie
Österreich	Neurologie	Psychiatrie und Psychotherapeutische Medizin
Polska	Neurologia	Psychiatria
Portugal	Neurologia	Psiquiatria
România	Neurologie	Psihiatrie
Slovenija	Nevrologija	Psihiatrija

	Неврология	Психиатрия
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Slovensko	Neurológia	Psychiatria
Suomi/Finland	Neurologia/Neurologi	Psykiatria/Psykiatri
Sverige	Neurologi	Psykiatri
United Kingdom	Neurology	General psychiatry

	Образна диагностика	Лъчетерапия
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien	Radiodiagnostic/Röntgendiagnose	Radiothérapie-oncologie/Radiotherapie-oncologie
България	Образна диагностика	Лъчелечение
Česká republika	Radiologie a zobrazovací metody	Radiační onkologie
Danmark	Radiologi	Klinisk Onkologi
Deutschland	(Diagnostische) Radiologie	Strahlentherapie
Eesti	Radioloogia	Onkoloogia
Ελλάς	Ακτινοδιαγνωστική	Ακτινοθεραπευτική — Ογκολογία
España	Radiodiagnóstico	Oncología radioterápica
France	Radiodiagnostic et imagerie médicale	Oncologie option oncologie radiothérapique
Hrvatska	Klinička radiologija	Onkologija i radioterapija
Ireland	Radiology	Radiation oncology
Italia	Radiodiagnostica	Radioterapia
Κύπρος	Ακτινολογία	Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία
Latvija	Diagnostiskā radioloģija	Terapeitiskā radioloģija
Lietuva	Radiologija	Onkologija radioterapija
Luxembourg	Radiodiagnostic	Radiothérapie
Magyarország	Radiológia	Sugárterápia

	Образна диагностика	Лъчетерапия
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Malta	Radjologija	Onkologija u Radjoterapija
Nederland	Radiologie	Radiotherapie
Österreich	Radiologie	Strahlentherapie-Radioonkologie
Polska	Radiologia i diagnostyka obrazowa	Radioterapia onkologiczna
Portugal	Radiodiagnóstico	Radioterapia
România	Radiologie-imagistică medicală	Radioterapie
Slovenija	Radiologija	Radioterapija in onkologija
Slovensko	Rádiológia	Radiačná onkológia
Suomi/Finland	Radiologia/Radiologi	Syöpätaudit/Cancersjukdomar
Sverige	Medicinsk radiologi	Tumörsjukdomar (allmän onkologi)
United Kingdom	Clinical radiology	Clinical oncology

	Пластична хирургия	Клинична биология
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien	Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique/Plastische, reconstructieve en esthetische heelkunde	Biologie clinique/Klinische biologie
България	Пластично-възстановителна и естетична хирургия	Клинична лаборатория
Česká republika	Plastická chirurgie	
Danmark	Plastikkirurgi	
Deutschland	— Plastische (und Ästhetische) Chirurgie — Plastische und Ästhetische Chirurgie ⁽¹⁾	Laboratoriumsmedizin ⁽²⁾
Eesti	Plastika- ja rekonstruktiivkirurgia	Laborimeditiin
Ελλάς	Πλαστική Χειρουργική	
España	Cirugía plástica, estética y reparadora	Análisis clínicos

	Пластична хирургия	Клинична биология
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
France	Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique	Biologie médicale
Hrvatska	Plastična, rekonstrukcijska i estetska kirurgija	
Ireland	Plastic, reconstructive and aesthetic surgery	
Italia	Chirurgia plastica, ricostruttiva ed estetica	Patologia clinica
Κύπρος	Πλαστική Χειρουργική	
Latvija	Plastiskā ķirurģija	
Lietuva	Plastinė ir rekonstrukcinė chirurgija	Laboratorinė medicina
Luxembourg	Chirurgie plastique	Biologie clinique
Magyarország	Plasztikai (égési) sebészet	Orvosi laboratóriumi diagnosztika
Malta	Kirurgija Plastika	
Nederland	Plastische chirurgie	
Österreich	Plastische, Ästhetische und Rekonstruktive Chirurgie Plastische, Rekonstruktive und Ästhetische Chirurgie ⁽³⁾	Medizinische Biologie
Polska	Chirurgia plastyczna	Diagnostyka laboratoryjna
Portugal	Cirurgia plástica, estética e reconstructiva	Patologia clínica
România	Chirurgie plastică, estetică și microchirurgie reconstructivă	Medicină de laborator
Slovenija	Plastična, rekonstrukcijska in estetska kirurgija	
Slovensko	Plastická chirurgia	Laboratórna medicína
Suomi/Finland	Plastiikkakirurgia/Plastikkirurgi	
Sverige	Plastikkirurgi	
United Kingdom	Plastic surgery	

⁽¹⁾ Считано от 2006 г.⁽²⁾ Считано от 2012 г.⁽³⁾ Считано от юни 2015 г.

	Микробиология — Бактериология	Биохимия
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien		
България	Микробиология	Биохимия
Česká republika	Lékařská mikrobiologie	Klinická biochemie
Danmark	Klinisk mikrobiologi	Klinisk biokemi
Deutschland	— Mikrobiologie (Virologie) und Infektionsepidemiologie — Mikrobiologie, Virologie und Infektionsepidemiologie ⁽³⁾	Laboratoriumsmedizin ⁽¹⁾
Eesti		
Ελλάς	— Ιατρική Βιοπαθολογία — Μικροβιολογία	
España	Microbiología y parasitología	Bioquímica clínica
France		
Hrvatska	Klinička mikrobiologija	
Ireland	Microbiology	Chemical pathology
Italia	Microbiologia e virologia	Biochimica clinica
Κύπρος	Μικροβιολογία	
Latvija	Mikrobioloģija	
Lietuva		
Luxembourg	Microbiologie	Chimie biologique
Magyarország	Orvosi mikrobiológia	
Malta	Mikrobijoloġija	Patoloġija Kimika
Nederland	Medische microbiologie	Klinische chemie ⁽²⁾
Österreich	— Hygiene und Mikrobiologie — Klinische Mikrobiologie und Hygiene ⁽⁴⁾ — Klinische Mikrobiologie und Virologie ⁽⁴⁾	Medizinische und Chemische Labordiagnostik
Polska	Mikrobiologia lekarska	
Portugal		

	Микробиология — Бактериология	Биохимия
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
România		
Slovenija	Klinična mikrobiologija	Medicinska biokemija
Slovensko	Klinická mikrobiológia	Klinická biochémia
Suomi/Finland	Kliininen mikrobiologia/Klinisk mikrobiologi	Kliininen kemia/Klinisk kemi
Sverige	Klinisk bakteriologi	Klinisk kemi
United Kingdom	Medical microbiology and virology	Chemical pathology

(¹) До 2012 г.

(²) Дата на отмяна съгласно член 27, параграф 3: 4 април 2000 г.

(³) Считано от май 2006 г.

(⁴) Считано от юни 2015 г.

	Имунология	Гръдна хирургия
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 5 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien		Chirurgie thoracique/Heelkunde op de thorax (¹)
България	Клинична имунология	Гръдна хирургия; Кардиохирургия
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Hrudní chirurgie
Danmark	Klinisk immunologi	Thoraxkirurgi
Deutschland		Thoraxchirurgie
Eesti		Torakaalkirurgia
Ελλάς		Χειρουργική Θώρακος
España	Inmunología	— Cirugía torácica — Cirugía cardiovascular
France		Chirurgie thoracique et cardiovasculaire
Hrvatska	Alergologija i klinička imunologija	
Ireland	Immunology (clinical and laboratory)	Cardiothoracic surgery
Italia		— Chirurgia toracica — Cardiochirurgia

	Имунология	Гръдна хирургия
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 5 години
Държава	Наименование	Наименование
Κύπρος	Ανοσολογία	Χειρουργική Θώρακος
Latvija	Imunoloģija	Torakālā ķirurģija
Lietuva		Krūtinės chirurgija
Luxembourg	Immunologie	Chirurgie thoracique
Magyarország	Allergológia és klinikai immunológia	Mellkassebészet
Malta	Immunoloġija	Kirurgija Kardjo-Toracika
Nederland		Cardio-thoracale chirurgie
Österreich	— Immunologie — Klinische Immunologie ⁽²⁾	Thoraxchirurgie
Polska	Immunologia kliniczna	Chirurgia klatki piersiowej
Portugal		Cirurgia cardiotorácica
România		Chirurgie toracică
Slovenija		Torakalna kirurgija
Slovensko	Klinická imunológia a alergológia	Hrudníková chirurgia
Suomi/Finland		Sydän-ja rintaelinkirurgia/Hjärt- och thoraxkirurgi
Sverige	Klinisk immunologi	Thoraxkirurgi
United Kingdom	Immunology	Cardo-thoracic surgery

⁽¹⁾ Дата на отмяна съгласно член 27, параграф 3: 1 януари 1983 г.

⁽²⁾ Считано от юни 2015 г.

	Детска хирургия	Съдова хирургия
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 5 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien		Chirurgie des vaisseaux/Bloedvatenheelkunde ⁽¹⁾
България	Детска хирургия	Съдова хирургия
Česká republika	Dětská chirurgie	Cévní chirurgie
Danmark		Karkirurgi

	Детска хирургия	Съдова хирургия
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 5 години
Държава	Наименование	Наименование
Deutschland	Kinderchirurgie	Gefäßchirurgie
Eesti	Lastekirurgia	Kardiovaskulaarkirurgia
Ελλάς	Χειρουργική Παιδων	Αγγειοχειρουργική
España	Cirugía pediátrica	Angiología y cirugía vascular
France	Chirurgie infantile	Chirurgie vasculaire
Hrvatska	Dječja kirurgija	Vaskularna kirurgija
Ireland	Paediatric surgery	
Italia	Chirurgia pediatrica	Chirurgia vascolare
Κύπρος	Χειρουργική Παιδων	Χειρουργική Αγγείων
Latvija	Bērnu ķirurģija	Asinsvadu ķirurģija
Lietuva	Vaikų chirurgija	Kraujagyslių chirurgija
Luxembourg	Chirurgie pédiatrique	Chirurgie vasculaire
Magyarország	Gyermekebészet	Érsebészet
Malta	Kirurgija Pedjatrika	Kirurgija Vaskolari
Nederland		
Österreich	Kinder- und Jugendchirurgie	Allgemeinchirurgie und Gefäßchirurgie
Polska	Chirurgia dziecięca	Chirurgia naczyniowa
Portugal	Cirurgia pediátrica	Angologia/Cirurgia vascular
România	Chirurgie pediatrică	Chirurgie vasculară
Slovenija		Kardiovaskularna kirurgija
Slovensko	Detská chirurgia	Cievna chirurgia
Suomi/Finland	Lastenkirurgia/Barnkirurgi	Verisuonikirurgia/Kärlkirurgi
Sverige	Barn- och ungdomskirurgi	
United Kingdom	Paediatric surgery	Vascular surgery

(¹) Дата на отмяна съгласно член 27, параграф 3: 1 януари 1983 г.

	Кардиология	Гастроентерология
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien	Cardiologie	Gastro-entérologie/Gastro-enterologie
България	Кардиология	Гастроентерология ⁽¹⁾
Česká republika	Kardiologie	Gastroenterologie
Danmark	Intern medicin: kardiologi	Intern medicin: gastroenterology og hepatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Kardiologie — Innere Medizin und Kardiologie ⁽²⁾	— Innere Medizin und Schwerpunkt Gastroenterologie — Innere Medizin und Gastroenterologie ⁽²⁾
Eesti	Kardioloogia	Gastroenteroloogia
Ελλάς	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
España	Cardiología	Aparato digestivo
France	Cardiologie et maladies vasculaires	Gastro-entérologie et hépatologie
Hrvatska	Kardiologija	Gastroenterologija
Ireland	Cardiology	Gastro-enterology
Italia	Malattie dell'apparato cardiovascolare	Gastroenterologia
Κύπρος	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
Latvija	Kardioloģija	Gastroenteroloģija
Lietuva	Kardiologija	Gastroenterologija
Luxembourg	Cardiologie et angiologie	Gastro-enterologie
Magyarország	Kardiológia	Gasztroenterológia
Malta	Kardjoloġija	Gastroenteroloġija
Nederland	Cardiologie	Maag-darm-leverziekten
Österreich	Innere Medizin und Kardiologie	Innere Medizin und Gastroenterologie und Hepatologie
Polska	Kardiologia	Gastrenerologia
Portugal	Cardiologia	Gastrenerologia
România	Cardiologie	Gastroenterologie

	Кардиология	Гастроентерология
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Slovenija	Kardiologija in vaskularna medicina	Gastroenterologija
Slovensko	Kardiológia	Gastroenterológia
Suomi/Finland	Kardiologia/Kardiologi	Gastroenterologia/Gastroenterologi
Sverige	Kardiologi	Medicinsk gastroenterologi och hepatologi
United Kingdom	Cardiology	Gastroenterology

(¹) До 14 септември 2010 г.

(²) Считано от октомври 2009 г.

	Ревматология	Обща хематология
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 3 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien	Rhumathologie/reumatologie	
България	Ревматология	Клинична хематология
Česká republika	Revmatologie	Hematologie a transfúzní lékařství
Danmark	Intern medicin: reumatologi	Intern medicin: hæmatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Rheumatologie — Innere Medizin und Rheumatologie (¹)	— Innere Medizin und Schwerpunkt Hämatologie und Onkologie — Innere Medizin und Hämatologie und Onkologie (¹)
Eesti	Reumatoloogia	Hematoloogia
Ελλάς	Ρευματολογία	Αιματολογία
España	Reumatología	Hematología y hemoterapia
France	Rhumatologie	
Hrvatska	Reumatologija	Hematologija
Ireland	Rheumatology	Haematology (clinical and laboratory)
Italia	Reumatologia	Ematologia
Κύπρος	Ρευματολογία	Αιματολογία
Latvija	Reimatologija	Hematologija
Lietuva	Reumatologija	Hematologija

	Ревматология	Обща хематология
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 3 години
Държава	Наименование	Наименование
Luxembourg	Rhumatologie	Hématologie
Magyarország	Reumatológia	Hematológia
Malta	Rewmatologija	Ematologija
Nederland	Reumatologie	
Österreich	Innere Medizin und Rheumatologie	Innere Medizin und Hämatologie und inter- nistische Onkologie
Polska	Reumatologia	Hematologia
Portugal	Reumatologia	Imuno-hemoterapia
România	Reumatologie	Hematologie
Slovenija	Revmatologija	Hematologija
Slovensko	Reumatológia	Hematológia a transfúziológia
Suomi/Finland	Reumatologia/Reumatologi	Kliininen hematologia/Klinisk hematologi
Sverige	Reumatologi	Hematologi
United Kingdom	Rheumatology	Haematology

(¹) Считано от октомври 2009 г.

	Ендокринология	Физиотерапия
	Минимална продължителност на обучението: 3 години	Минимална продължителност на обучението: 3 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien		Médecine physique et réadaptation/Fysische geneeskunde en revalidatie
България	Ендокринология и болести на обмяната	Физикална и рехабилитационна медицина
Česká republika	Diabetologie a endokrinologie	Rehabilitační a fyzikální medicína
Danmark	Intern medicin: endokrinologi	
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Endo- krinologie und Diabetologie — Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie (¹)	Physikalische und Rehabilitative Medizin
Eesti	Endokrinoloogia	Taastusravi ja füsiaatria

	Ендокринология	Физиотерапия
	Минимална продължителност на обучението: 3 години	Минимална продължителност на обучението: 3 години
Държава	Наименование	Наименование
Ελλάς	Ενδοκρινολογία	Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση
España	Endocrinología y nutrición	Medicina física y rehabilitación
France	Endocrinologie — diabète — maladies métaboliques	Médecine physique et de réadaptation
Hrvatska	Endokrinologija i dijabetologija	Fizikalna medicina i rehabilitacija
Ireland	Endocrinology and diabetes mellitus	
Italia	Endocrinologia e malattie del ricambio	Medicina fisica e riabilitazione
Κύπρος	Ενδοκρινολογία	Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση
Latvija	Endokrinoloģija	Rehabilitoloģija Fiziskā rehabilitācija Fizikālā medicīna
Lietuva	Endokrinologija	Fizinė medicina ir reabilitacija
Luxembourg	Endocrinologie, maladies du métabolisme et de la nutrition	Rééducation et réadaptation fonctionnelles
Magyarország	Endokrinológia	Fizikális medicina és rehabilitációs orvoslás
Malta	Endokrinoloġija u Dijabete	
Nederland		Revalidatiegeneeskunde
Österreich	Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie	Physikalische Medizin und Allgemeine Rehabilitation
Polska	Endokrynologia	Rehabilitacja medyczna
Portugal	Endocrinologia/Nutrição	Medicina física e de reabilitação
România	Endocrinologie	Reabilitare Medicală
Slovenija		Fizikalna in rehabilitacijska medicina
Slovensko	Endokrinológia	Fyziatria, balneológia a liečebná rehabilitácia
Suomi/Finland	Endokrinologia/Endokrinologi	Fysiatria/Fysiatri
Sverige	Endokrina sjukdomar	Rehabiliteringsmedicin
United Kingdom	Endocrinology and diabetes mellitus	

(1) Считано от октомври 2009 г.

	Невропсихиатрия	Дерматология — Венерология
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 3 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien	Neuropsychiatrie ⁽¹⁾	Dermato-vénéréologie/Dermato-venereologie
България		Кожни и венерически болести
Česká republika		Dermatovenerologie
Danmark		Dermato-venerologi
Deutschland	Nervenheilkunde (Neurologie und Psychiatrie)	Haut — und Geschlechtskrankheiten
Eesti		Dermatoveneroloogia
Ελλάς	Νευρολογία — Ψυχιατρική	Δερματολογία — Αφροδισιολογία
España		Dermatología médico-quirúrgica y venereología
France	Neuropsychiatrie ⁽²⁾	Dermatologie et vénéréologie
Hrvatska		Dermatologija i venerologija
Ireland		
Italia	Neuropsychiatria ⁽³⁾	Dermatologia e venerologia
Κύπρος	Νευρολογία — Ψυχιατρική	Δερματολογία — Αφροδισιολογία
Latvija		Dermatoloģija un veneroloģija
Lietuva		Dermatovenerologija
Luxembourg	Neuropsychiatrie ⁽⁴⁾	Dermato-vénéréologie
Magyarország		Bőrgyógyászat
Malta		Dermato-venereologija
Nederland	Zenuw — en zielsziekten ⁽⁵⁾	Dermatologie en venerologie
Österreich	Neurologie und Psychiatrie ⁽⁶⁾	Haut- und Geschlechtskrankheiten
Polska		Dermatologia i wenerologia
Portugal		Dermatovenereologia
România		Dermatovenerologie
Slovenija		Dermatovenerologija
Slovensko	Neuropsychiatria	Dermatovenerológia

	Невропсихиатрия	Дерматология — Венерология
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 3 години
Държава	Наименование	Наименование
Suomi/Finland		Ihotaudit ja allergologia/Hudsjukdomar och allergologi
Sverige		Hud— och könssjukdomar
United Kingdom		

Дати на отмяна съгласно член 27, параграф 3:

(¹) 1 август 1987 г. освен за лицата, започнали обучение преди тази дата.

(²) 31 декември 1971 г.

(³) 31 октомври 1999 г.

(⁴) Официален документ за професионална квалификация не се издава за обучение, започнало след 5 март 1982 г.

(⁵) 9 юли 1984 г.

(⁶) 31 март 2004 г.

	Радиология	Детска психиатрия
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien		Psychiatrie, particulièrement en psychiatrie infanto-juvénile/Psychiatrie, meer bepaald in de kinder- en jeugdpsychiatrie
България	Радиобиология	Детска психиатрия
Česká republika		Dětská a dorostová psychiatrie
Danmark		Børne- og ungdomspsykiatri
Deutschland	Radiologie	Kinder — und Jugendpsychiatrie und –psychotherapie
Eesti		
Ελλάς	Ακτινολογία — Ραδιολογία	Παιδοψυχιατρική
España	Electroradiología (¹)	
France	Electro-radiologie (²)	Pédopsychiatrie (⁷)
Hrvatska	Klinička radiologija	Dječja i adolescentna psihijatrija
Ireland		Child and adolescent psychiatry
Italia	Radiologia (³)	Neuropsichiatria infantile
Κύπρος		Παιδοψυχιατρική
Latvija		Bērnu psihiatrija
Lietuva		Vaikų ir paauglių psichiatrija

	Радиология	Детска психиатрия
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Luxembourg	Électroradiologie ⁽⁴⁾	Psychiatrie infantile
Magyarország	Radiológia	Gyermekek- és ifjúsági pszichiátria
Malta		
Nederland	Radiologie ⁽⁵⁾	
Österreich	Radiologie ⁽⁶⁾	— Kinder- und Jugendpsychiatrie — Kinder- und Jugendpsychiatrie und Psychotherapeutische Medizin ⁽⁸⁾
Polska		Psychiatria dzieci i młodzieży
Portugal	Radiologia	Psiquiatria da infância e da adolescência
România		Psihiatrie pediatrică
Slovenija	Radiologija	Otroška in mladostniška psihiatrija
Slovensko		Detská psychiatria
Suomi/Finland		Lastenpsykiatria/Barnpsykiatri
Sverige		Barn- och ungdomspsykiatri
United Kingdom		Child and adolescent psychiatry

— Дати на отмяна съгласно член 27, параграф 3:

⁽¹⁾ 1 февруари 1984 г.

⁽²⁾ 3 декември 1971 г.

⁽³⁾ 31 октомври 1993 г.

⁽⁴⁾ Официален документ за професионална квалификация не се издава за обучение, започнало след 5 март 1982 г.

⁽⁵⁾ 8 юли 1984 г.

⁽⁶⁾ 31 март 2004 г.

⁽⁷⁾ 1 януари 1991 г.

⁽⁸⁾ Считано от юни 2015 г.

	Гериатрия	Нефрология
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien	Gériatrie/Geriatrie	
България	Гериатрична медицина	Нефрология
Česká republika	Geriatrie	Nefrologie
Danmark	Intern medicin: geriatric	Intern medicin: nefrologi

	Гериатрия	Нефрология
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Deutschland		— Innere Medizin und Schwerpunkt Nephrologie — Innere Medizin und Nephrologie ⁽¹⁾
Eesti		Nefroloogia
Ελλάς		Νεφρολογία
España	Geriatría	Nefrología
France		Néphrologie
Hrvatska		Nefrologija
Ireland	Geriatric medicine	Nephrology
Italia	Geriatría	Nefrologia
Κύπρος	Γηριατρική	Νεφρολογία
Latvija		Nefroloģija
Lietuva	Geriatrija	Nefrologija
Luxembourg	Gériatrie	Néphrologie
Magyarország	Geriatría	Nefrológia
Malta	Ġerjatrija	Nefroloġija
Nederland	Klinische geriatrie	
Österreich		Innere Medizin und Nephrologie
Polska	Geriatría	Nefrologia
Portugal		Nefrologia
România	Geriatric și gerontologie	Nefrologie
Slovenija		Nefrologija
Slovensko	Geriatría	Nefrológia
Suomi/Finland	Geriatría/Geriatri	Nefrologia/Nefrologi
Sverige	Geriatrik	Medicinska njursjukdomar (nefrologi)
United Kingdom	Geriatric medicine	Renal medicine

⁽¹⁾ Считано от октомври 2009 г.

	Инфекциозни болести	Социална медицина
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien		
България	Инфекциозни болести	Социална медицина и здравен мениджмънт. Комунална хигиена
Česká republika	Infekční lékařství	Hygiena a epidemiologie
Danmark	Intern medicin: infektionsmedicin	Samfundsmedicin
Deutschland		Öffentliches Gesundheitswesen
Eesti	Infektsioonhaigused	
Ελλάς		Κοινωνική Ιατρική
España		Medicina preventiva y salud pública
France		Santé publique et médecine sociale
Hrvatska	Infektologija	Javnozdravstvena medicina
Ireland	Infectious diseases	Public health medicine
Italia	Malattie infettive	Igiene e medicina preventiva
Κύπρος	Λοιμώδη Νοσήματα	— Υγειονομία
		— Κοινοτική Ιατρική
Latvija	Infektoloģija	
Lietuva	Infektologija	
Luxembourg	Maladies contagieuses	Santé publique
Magyarország	Infektológia	Megelőző orvostan és népegészségtan
Malta	Mard Infettiv	Saħħa Pubblika
Nederland		Maatschappij en gezondheid
Österreich	Innere Medizin und Infektiologie	— Sozialmedizin — Public Health ⁽¹⁾
Polska	Choroby zakaźne	Zdrowie publiczne, epidemiologia
Portugal	Doenças infecciosas	Saúde pública
România	Boli infecțioase	Sănătate publică și management

	Инфекциозни болести	Социална медицина
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Slovenija	Infektologija	Javno zdravje
Slovensko	Infektológia	Verejné zdravotníctvo
Suomi/Finland	Infektiosairaudet/Infektionssjukdomar	Terveystieteiden tutkimus/Hälsöförhållanden
Sverige	Infektionssjukdomar	Socialmedicin
United Kingdom	Infectious diseases	Public health medicine

(¹) Считано от юни 2015 г.

	Фармация	Трудова медицина
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien		Médecine du travail/Arbeidsgeneeskunde
България	Клинична фармакология и терапия. Фармакология	Трудова медицина
Česká republika	Klinická farmakologie	Pracovní lékařství
Danmark	Klinisk farmakologi	Arbejdsmedicin
Deutschland	Pharmakologie und Toxikologie	Arbeitsmedizin
Eesti		
Ελλάς		Ιατρική της Εργασίας
España	Farmacología clínica	Medicina del trabajo
France		Médecine du travail
Hrvatska	Klinička farmakologija s toksikologijom	Medicina rada i športa
Ireland	Clinical pharmacology and therapeutics	Occupational medicine
Italia	Farmacologia	Medicina del lavoro
Κύπρος		Ιατρική της Εργασίας
Latvija		Arodslimības
Lietuva		Darbo medicina

	Фармация	Трудова медицина
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Luxembourg		Médecine du travail
Magyarország	Klinikai farmakológia	Foglalkozás-ország (üzemország)
Malta	Farmakologija Klinika u t-Terapewtika	Medicina Okkupazzjonali
Nederland		— Arbeid en gezondheid, bedrijfsgeneeskunde — Arbeid en gezondheid, verzekeringsgeneeskunde
Österreich	Pharmakologie und Toxikologie	— Arbeitsmedizin — Arbeitsmedizin und angewandte Physiologie ⁽¹⁾
Polska	Farmakologia kliniczna	Medycyna pracy
Portugal		Medicina do trabalho
România	Farmacologie clinică	Medicina muncii
Slovenija		Medicina dela, prometa in športa
Slovensko	Klinická farmakológia	Pracovné lekárstvo
Suomi/Finland	Kliininen farmakologia ja lääkehoito/Klinisk farmakologi och läkemedelsbehandling	Työterveyshuolto/Företagshälsovård
Sverige	Klinisk farmakologi	Yrkes- och miljömedicin
United Kingdom	Clinical pharmacology and therapeutics	Occupational medicine

⁽¹⁾ Считано от юни 2015 г.

	Алергология	Нуклеарна медицина
	Минимална продължителност на обучението: 3 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien		Médecine nucléaire/Nucléaire geneeskunde
България	Клинична алергология	Нуклеарна медицина
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Nukleární medicína
Danmark		Klinisk fysiologi og nuklearmedicin
Deutschland		Nuklearmedizin

	Алергология	Нуклеарна медицина
	Минимална продължителност на обучението: 3 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Eesti		
Ελλάς	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
España	Alergología	Medicina nuclear
France		Médecine nucléaire
Hrvatska	Alergologija i klinička imunologija	Nuklearna medicina
Ireland		
Italia	Allergologia ed immunologia clinica	Medicina nucleare
Κύπρος	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
Latvija	Alergoloģija	
Lietuva	Alergologija ir klinikinė imunologija	
Luxembourg		Médecine nucléaire
Magyarország	Allergológia és klinikai immunológia	Nukleáris medicina
Malta		Medicina Nukleari
Nederland	Allergologie ⁽¹⁾	Nucleaire geneeskunde
Österreich		Nuklearmedizin
Polska	Alergologia	Medycyna nuklearna
Portugal	Imuno-alergologia	Medicina nuclear
România	Alergologie și imunologie clinică	Medicină nucleară
Slovenija		Nuklearna medicina
Slovensko	Klinická imunológia a alergológia	Nukleárna medicína
Suomi/Finland		Kliininen fysiologia ja isotooppiäätiede/ Klinisk fysiologi och nukleärmedicin
Sverige	Allergisjukdomar	Nukleärmedicin
United Kingdom		Nuclear medicine

⁽¹⁾ Дата на отмяна съгласно член 27, параграф 3: 12 август 1996 г.

	Лицево-челюстна хирургия (основно обучение на лекари)	Клинична хематология
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/ Belgien		
България	Лицево-челюстна хирургия	Трансфузионна хематология
Česká republika	Maxilofaciální chirurgie	
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάς		
España	Cirugía oral y maxilofacial	
France	Chirurgie maxillo-faciale et stomatologie	Hématologie
Hrvatska	Maksilofacijalna kirurgija	
Ireland		
Italia	Chirurgia maxillo-facciale	
Κύπρος		
Latvija	Mutes, sejas un žokļu ķirurģija	
Lietuva	Veido ir žandikaulių chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie maxillo-faciale	Hématologie biologique
Magyarország	Szájsebészet ⁽¹⁾	
Malta		
Nederland		
Österreich	Mund– Kiefer — und Gesichtschirurgie ⁽²⁾	
Polska	Chirurgia szczekowo-twarzowa	
Portugal	Cirurgia maxilo-facial	Hematologia clinica
România		
Slovenija	Maxilofacialna kirurgija	

	Лицево-челюстна хирургия (основно обучение на лекари)	Клинична хематология
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Slovensko	Maxilofaciálna chirurgia	
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		

Дати на отмяна съгласно член 27, параграф 3:

(¹) 30 септември 2007 г.

(²) 28 февруари 2013 г.

	Стоматология	Дерматология
	Минимална продължителност на обучението: 3 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάς		
España	Estomatología	
France	Stomatologie	
Hrvatska		
Ireland		Dermatology
Italia	Odontostomatologia (¹)	
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg	Stomatologie	
Magyarország		

	Стоматология	Дерматология
	Минимална продължителност на обучението: 3 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Malta		Dermatologija
Nederland		
Österreich		
Polska		
Portugal	Estomatologia	
România		
Slovenija		
Slovensko		
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		Dermatology

(¹) Дата на отмяна съгласно член 27, параграф 3: 31 декември 1994 г.

	Венерология	Тропически болести
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάς		
España		
France		
Hrvatska		
Ireland	Genito-urinary medicine	Tropical medicine

	Венерология	Тропически болести
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Italia		Medicina tropicale
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		
Magyarország		Trópusi betegségek
Malta	Medicina Uro-ġenetali	
Nederland		
Österreich		— Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin — Klinische Immunologie und Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin ⁽¹⁾
Polska		Medycyna transportu
Portugal		Medicina tropical
România		
Slovenija		
Slovensko		Tropická medicína
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom	Genito-urinary medicine	Tropical medicine

⁽¹⁾ Считано от юни 2015 г.

	Коремна хирургия	Спешна медицина
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 5 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien	Chirurgie abdominale/Heelkunde op het abdomen ⁽¹⁾	
България	Гастроентерологична хирургия	Спешна медицина
Česká republika		— Traumatologie — Urgentní medicína

	Коремна хирургия	Спешна медицина
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 5 години
Държава	Наименование	Наименование
Danmark		
Deutschland	Visceralchirurgie	
Eesti		
Ελλάδα		
España		
France	Chirurgie viscérale et digestive	
Hrvatska	Abdominalna kirurgija	Hitna medicina
Ireland		Emergency medicine
Italia	Chirurgia dell'apparato digerente	Medicina d'emergenza-urgenza ⁽²⁾
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva	Abdominalinė chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie gastro-entérologique	
Magyarország		Oxyológia és sürgősségi orvostan
Malta		Medicina tal-Accidenti u l-Emergenza
Nederland		
Österreich		
Polska		Medycyna ratunkowa
Portugal		
România		Medicină de urgență
Slovenija	Abdominalna kirurgija	Urgentna medicina
Slovensko	Gastroenterologická chirurgia	— Úrazová chirurgia — Urgentná medicína
Suomi/Finland	Gastroenterologinen kirurgia/Gastroenterologisk kirurgi	Akuuttilääketiede/Akutmedicin
Sverige		
United Kingdom		Emergency medicine

(1) Дата на отмяна съгласно член 27, параграф 3: 1 януари 1983 г.

(2) Считано от 17.2.2006 г.

	Клинична неврофизиология	Хирургична стоматология и лицево-челюстна хирургия (основно обучение на лекари и стоматолози) ⁽¹⁾
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien		Stomatologie et chirurgie orale et maxillo-faciale/Stomatologie en mond-, kaak- en aangezichtschirurgie
България		Дентална, орална и лицево-челюстна хирургия
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		— Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie — Mund-Kiefer-Gesichtschirurgie ⁽²⁾
Eesti		
Ελλάς		Στοματική και Γναθοπροσωπική Χειρουργική ⁽³⁾
España	Neurofisiología clínica	
France		
Hrvatska		
Ireland	Clinical neurophysiology	Oral and maxillo-facial surgery
Italia		
Κύπρος		Στοματο-Γναθο-Προσωποχειρουργική
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		Chirurgie dentaire, orale et maxillo-faciale
Magyarország		Arc-állcsont-szájsebészet
Malta	Newrofizjoloġija Klinika	Kirurgija tal-ghadam tal-wieċ
Nederland		
Österreich		Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie
Polska		
Portugal		
România	Chirurgie Orală și Maxilo-facială ⁽⁴⁾	
Slovenija		

	Клинична неврофизиология	Хирургична стоматология и лицево-челюстна хирургия (основно обучение на лекари и стоматолози) ⁽¹⁾
	Минимална продължителност на обучението: 4 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Slovensko		
Suomi/Finland	Kliininen neurofysiologia/Klinisk neurofysiologi	Suu- ja leukakirurgia/Oral och maxillofacial kirurgi
Sverige	Klinisk neurofysiologi	
United Kingdom	Clinical neurophysiology	Oral and maxillo-facial surgery

⁽¹⁾ Обучение, за което се издава официален документ за професионална квалификация на специалист по стоматологична, орална и лицево-челюстна хирургия (основно обучение на лекари и стоматолози), предполага завършване и заверяване на основно обучение на лекари (член 24) и в допълнение — завършване и заверяване на основно обучение на стоматолози (член 34).

⁽²⁾ Читано от 2006 г.

⁽³⁾ Читано от 10.7.2014 г.

⁽⁴⁾ Читано от 2009 г.

	Медицинска онкология	Медицинска генетика
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Belgique/België/Belgien	Oncologie médicale/ Medische oncologie	
България	Медицинска онкология	Медицинска генетика
Česká republika	Klinická onkologie	Lékařská genetika
Danmark		Klinisk genetik
Deutschland		Humangenetik
Eesti		Meditsiinigeneetika
Ελλάς	Παθολογική Ογκολογία	
España	Oncología Médica	
France	Oncologie	Génétique médicale
Hrvatska		
Ireland	Medical oncology	Clinical genetics
Italia	Oncologia medica	Genetica medica
Κύπρος	Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία	
Latvija	Onkoloģija ķīmijterapija	Medicīnas ģenētika
Lietuva	Chemoterapinė onkologija	Genetika

	Медицинска онкология	Медицинска генетика
	Минимална продължителност на обучението: 5 години	Минимална продължителност на обучението: 4 години
Държава	Наименование	Наименование
Luxembourg	Oncologie médicale	Médecine génétique
Magyarország	Klinikai onkológia	Klinikai genetika
Malta		
Nederland		Klinische genetica
Österreich		Medizinische Genetik
Polska	Onkologia kliniczna	Genetyka kliniczna
Portugal	Oncologia médica	Genética médica
România	Oncologie medicala	Genetica medicala
Slovenija	Internistična onkologija	Klinična genetika
Slovensko	Klinická onkológia	Lekárska genetika
Suomi/Finland		Perinnöllisyyslääketiede/Medicinsk genetik
Sverige		
United Kingdom	Medical oncology	Clinical genetics

5.1.4. Удостоверения за професионална квалификация на общопрактикуващи лекари

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Професионално звание	Референтна дата
België/Belgique/ Belgien	Bijzondere beroepstitel van huisarts/Titre professionnel particulier de médecin généraliste	Huisarts/Médecin généraliste	31.12.1994 г.
България	Свидетелство за призната специалност по Обща медицина	Лекар-специалист по Обща медицина	1.1.2007 г.
Česká republika	Diplom o specializaci všeobecné praktické lékařství	Všeobecný praktický lékař	1.5.2004 г.
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge i almen medicin	Alment praktiserende læge/Speciallæge i almen medicin	31.12.1994 г.
Deutschland	Zeugnis über die spezifische Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Facharzt/Fachärztin für Allgemeinmedizin	31.12.1994 г.
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Diplom peremeditsiini erialal	Perearst	1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Професионално звание	Референтна дата
Ελλάς	Τίτλος ιατρικής ειδικότητας γενικής ιατρικής	Ιατρός με ειδικότητα γενικής ιατρικής	31.12.1994 г.
España	Título de especialista en medicina familiar y comunitaria	Especialista en medicina familiar y comunitaria	31.12.1994 г.
France	Diplômes d'études spécialisées de médecine générale accompagnés du diplôme d'Etat de docteur en médecine	Médecin qualifié en médecine générale	31.12.1994 г.
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	specijalist obiteljske medicine	1.7.2013 г.
Ireland	Certificate of specific qualifications in general medical practice	General medical practitioner	31.12.1994 г.
Italia	— Attestato di formazione specifica in medicina generale — Diploma di formazione specifica in medicina generale	Medico di medicina generale	31.12.1994 г.
Κύπρος	Τίτλος Ειδικότητας Γενικής Ιατρικής	Ιατρός Γενικής Ιατρικής	1.5.2004 г.
Latvija	Ģimenes ārsta sertifikāts	Ģimenes (vispārējās prakses) ārsts	1.5.2004 г.
Lietuva	1. Šeimos gydytojo rezidentūros pažymėjimas 2. Rezidentūros pažymėjimas (šeimos gydytojo profesinė kvalifikacija)	Šeimos medicinos gydytojas Šeimos gydytojas	1.5.2004 г.
Luxembourg	Diplôme de formation spécifique en médecine générale	Médecin généraliste	31.12.1994 г.
Magyarország	Háziorvostan szakorvosa bizonyítvány	Háziorvostan szakorvosa	1.5.2004 г.
Malta	Tabib tal-familja	Medicina tal-familja	1.5.2004 г.
Nederland	Certificaat van inschrijving in een specialistenregister van huisartsen Diploma geneeskundig specialist	Huisarts, Verpleeghuisarts en arts voor verstandelijk gehandicapte Registratie Commissie (HVRG) Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst ⁽¹⁾	31.12.1994 г.
Österreich	Diplom über die besondere Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Arzt für Allgemeinmedizin	31.12.1994 г.
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie medycyny rodzinnej	Specjalista w dziedzinie medycyny rodzinnej	1.5.2004 г.
Portugal	Título de especialista em medicina geral e familiar	Especialista em medicina geral e familiar	31.12.1994 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Професионално звание	Референтна дата
România	Certificat de medic specialist medicină de familie	Medic specialist medicină de familie	1.1.2007 г.
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu iz družinske medicine	Specialist družinske medicine/ Specialista družinske medicine	1.5.2004 г.
Slovensko	Diplom o špecializácii v odbore „všeobecné lekárstvo“	Všeobecný lekár	1.5.2004 г.
Suomi/Finland	Todistus yleislääketieteen erityiskoulutuksesta/ Bevis om särskild allmänläkarutbildning	Yleislääketieteen erityiskoulutuksen suorittanut laillistettu lääkäri/ Legitimerad läkare som har fullgjort särskild allmänläkarutbildning	1.1.1994 г.
Sverige	Bevis om specialistkompetens i allmänmedicin	Specialist i allmänmedicin	31.12.1994 г.
United Kingdom	Certificate of completion of training	General practitioner	31.12.1994 г.

(¹) Считано от януари 2013 г.“

2. Точка 5.2.2 се заменя със следното:

„5.2.2. Удостоверения за професионална квалификация на медицински сестри с общ профил

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
België/Belgique/ Belgien	— Diploma gegradueerde verpleger/verpleegster/Diplôme d'infirmier(ère) gradué(e)/Diplom eines (einer) graduierten Krankenpflegers (-pflegerin) — Diploma in de ziekenhuisverpleegkunde/Brevet d'infirmier(ère) hospitalier (ère)/Brevet eines (einer) Krankenpflegers (-pflegerin) — Brevet van verpleegassistent(e)/Brevet d'hospitalier (ère)/Brevet einer Pflegeassistentin	— De erkende opleidingsinstututen/Les établissements d'enseignement reconnus/ Die anerkannten Ausbildungsanstalten — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française/ Der zuständige Prüfungsausschuß der Deutschsprachigen Gemeinschaft	— Hospitalier(ère)/Verpleegassistent(e) — Infirmier(ère) hospitalier (ère)/Ziekenhuisverpleger (-verpleegster)	29.6.1979 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „Бакалавър“ с професионална квалификация „Медицинска сестра“	Университет	Медицинска сестра	1.1.2007 г.
Česká republika	1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetrovatelství ve studijním oboru všeobecná sestra (bakalář, Bc.) 2. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná všeobecná sestra (diplomovaný specialista, DiS.), accompanied by the following certificate: — Vysvědčení o absolutoriu	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 2. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem	— Všeobecná sestra — Všeobecný ošetrovatel	1.5.2004 г.
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i sygepleje	Professionshøjskole	Sygeplejerske	29.6.1979 г.
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung in der Krankenpflege	Staatlicher Prüfungsausschuss	Gesundheits- und Krankenpflegerin/Gesundheits- und Krankenpfleger	29.6.1979 г.
Eesti	1. Diplom õe erialal 2. Õe põhikoolituse diplom 3. Õe põhiõpe diplom	1. Tallinna Meditsiiniikool Tartu Meditsiiniikool Kohtla-Järve Meditsiiniikool 2. Tallinna Tervishoiu Kõrgkool 3. Tartu Tervishoiu Kõrgkool	õde	1.5.2004 г.
Ελλάς	1. Πτυχίο Νοσηλευτικής Παν/μίου Αθηνών 2. Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) 3. Πτυχίο Αξιωματικών Νοσηλευτικής 4. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας 5. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων και Επισκεπτριών πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας	1. Πανεπιστήμιο Αθηνών 2. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 3. Υπουργείο Εθνικής Άμυνας 4. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας 5. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας	Διπλωματούχος ή πτυχιούχος νοσοκόμος, νοσηλεύτης ή νοσηλεύτρια	1.1.1981 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
	6. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής 7. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Πελοποννήσου	6. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 7. Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου		
España	Título de Diplomado universitario en Enfermería Título de Graduado/a en Enfermería	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad — El rector de una Universidad	Enfermero/a diplomado/a Graduado/a en Enfermería	1.1.1986 г. 1.1.1986 г.
France	— Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) — Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) délivré en vertu du décret № 99-1147 du 29 décembre 1999	Le ministère de la santé	Infirmier(ère)	29.6.1979 г.
Hrvatska	1. Svjedodžba „medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege“ 2. Svjedodžba „prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva“	1. Srednje strukovne škole koje izvide program za stjecanje kvalifikacije „medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege“ 2. Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj Sveučilišta u Republici Hrvatskoj Veleučilišta u Republici Hrvatskoj	1. medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege 2. prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/ prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva	1.7.2013 г.
Ireland	1. Certificate of Registered General Nurse ⁽¹⁾ 2. B.Sc. in Nursing Studies (General) approved by the NMBI ⁽²⁾ 3. B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI ⁽²⁾	1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [up to 1 October 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hÉireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland) [from 2 October 2012] 2. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Nursing Studies approved by the NMBI [as of September 2002] 3. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI [as of September 2006]	Registered General Nurse (RGN)	29.6.1979 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
Italia	1. Diploma di infermiere professionale 2. Diploma di laurea in infermieristica	1. Scuole riconosciute dallo Stato 2. Università	1. Infermiere professionale 2. Infermiere	29.6.1979 г.
Κύπρος	Δίπλωμα Γενικής Νοσηλευτικής Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου Πτυχίο Νοσηλευτικής Ευρωπαϊκού Πανεπιστημίου Κύπρου Πτυχίο Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Λευκωσίας — BSc in Nursing Πτυχίο Γενικής Νοσηλευτικής	Νοσηλευτική Σχολή Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου Ευρωπαϊκό Πανεπιστήμιο Κύπρου Πανεπιστήμιο Λευκωσίας University of Nicosia Σχολή Επιστημών Υγείας, Πανεπιστήμιο Frederick	Εγγεγραμμένος Νοσηλευτής Νοσηλευτής(τρια) Γενικής Νοσηλευτικής	1.5.2004 г.
Latvija	1. Diploms par māsas kvalifikācijas iegūšanu 2. Māsas diploms	1. Māsu skolas 2. Universitātes tipa augstskola pamatojoties uz Valsts eksāmenu komisijas lēmumu	Māsa	1.5.2004 г.
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją 2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją 3. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) 4. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija)	1. Universitetas 2. Kolegija 3. Universitetas 4. Kolegija	Bendrosios praktikos slaugytojas	1.5.2004 г.
Luxembourg	— Diplôme d'Etat d'infirmier — Diplôme d'Etat d'infirmier hospitalier gradué	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Infirmier	29.6.1979 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
Magyarország	1. Ápoló bizonyítvány 2. Ápoló oklevél 3. Okleveles ápoló oklevél	1. Szakképző iskola 2. Felsőoktatási intézmény 3. Felsőoktatási intézmény	Ápoló	1.5.2004 г.
Malta	Lawrja jew diploma fl-istudji tal-infermerija	Universita „ta’ Malta“	Infermier Registrat tal-Ewwel Livell	1.5.2004 г.
Nederland	1. Diploma’s verpleger A, verpleegster A, verpleegkundige A 2. Diploma verpleegkundige MBOV (Middelbare Beroepsopleiding Verpleegkundige) 3. Diploma verpleegkundige HBOV (Hogere Beroepsopleiding Verpleegkundige) 4. Diploma beroepsonderwijs verpleegkundige — Kwalificatieniveau 4 5. Diploma hogere beroepsopleiding verpleegkundige — Kwalificatieniveau 5	1. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 2. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 3. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 4. Door een van overheidswege aangewezen opleidingsinstelling 5. Door een van overheidswege aangewezen opleidingsinstelling	Verpleegkundige	29.6.1979 г.
Österreich	1. Diplom über die Ausbildung in der all-gemeinen Gesundheits- und Krankenpflege 2. Diplom als „Diplomierte Krankenschwester, Diplomierter Krankenpfleger“ 3. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs „Gesundheits- und Krankenpflege“	1. Schule für allgemeine Gesundheits- und Krankenpflege 2. Allgemeine Krankenschule 3. Fachhochschulrat/Fachhochschule	— Diplomierte Gesundheits- und Krankenschwester — Diplomierter Gesundheits- und Krankenpfleger	1.1.1994 г.
Polska	— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku pielęgniarstwo z tytułem „magister pielęgniarstwa“ — Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności pielęgniarstwo z tytułem „licencjat pielęgniarstwa“	Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze	Pielegniarka	1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
Portugal	1. Diploma do curso de enfermagem geral 2. Diploma/carta de curso de bacharelato em enfermagem 3. Diploma/Carta de curso de licenciatura em enfermagem	1. Escolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. Escolas Superiores de Enfermagem; Escolas Superiores de Saúde	Enfermeiro	1.1.1986 г.
România	1. Diplomă de absolvire de asistent medical generalist cu studii superioare de scurtă durată 2. Diplomă de licență de asistent medical generalist cu studii superioare de lungă durată 3. Certificat de competențe profesionale (de asistent medical generalist)	1. Universități 2. Universități 3. Ministerul Educației Naționale	Asistent medical generalist	1.1.2007 г.
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov „diplomirana medicinska sestra/diplomirani zdravstvenik“	1. Univerza 2. Visoka strokovna šola	Diplomirana medicinska sestra/ Diplomirani zdravstvenik	1.5.2004 г.
Slovensko	1. DIPLOM ošetrovatel'stvo „magister“ („Mgr.“) 2. DIPLOM ošetrovatel'stvo „bakalár“ („Bc.“) 3. DIPLOM diplomovaná všeobecná sestra	1. Vysoká škola/Univerzita 2. Vysoká škola/Univerzita 3. Stredná zdravotnícka škola	Sestra	1.5.2004 г.
Suomi/Finland	1. Sairaanhoitajan tutkinto/ Sjukskötarexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, sairaanhoitaja (AMK)/Yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, sjukskötare (YH)	1. Terveystieteiden oppilaitokset/Hälsövärdsläroanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/ Yrkeshögskolor	Sairaanhoitaja/Sjukskötare	1.1.1994 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
Sverige	Sjuksköterskeexamen	Universitet eller högskola	Sjuksköterska	1.1.1994 г.
United Kingdom	A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies as attesting to the completion of training required for general nurses by article 31 and the standard of proficiency as required for registration as a Registered Nurse — Adult in its register ⁽³⁾	Education institutions approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies	Registered Nurse — Adult	29.6.1979 г.

⁽¹⁾ Удостоверението за професионална квалификация се ползва с автоматично признаване, когато титулярят е гражданин на държава членка и е придобил квалификация в Ирландия.

⁽²⁾ Тази информация относно удостоверението за квалификация е включена с цел да се гарантира, че лицата, завършили обучение в Ирландия, ще се ползват с автоматично признаване на квалификацията, без да е необходимо да имат регистрация в Ирландия, доколкото регистрацията не е част от процеса на квалификация.

⁽³⁾ Тази информация относно удостоверението за квалификация заменя предишните вписвания за Обединеното кралство с цел да се гарантира, че лицата, завършили обучение в Обединеното кралство, ще се ползват с автоматично признаване на квалификацията, без да е необходимо да имат регистрация, доколкото регистрацията не е част от процеса на квалификация.

3. Точки 5.3.2 и 5.3.3 се заменят със следното:

„5.3.2. Удостоверения за базова професионална квалификация на лекари по дентална медицина

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Професионално звание	Референтна дата
België/ Belgique/ Belgien	Diploma van tandarts/Diplôme licencié en science dentaire	— De universiteiten/ Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		Licentiaat in de tandheelkunde/ Licencié en science dentaire	28.1.1980 г.
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „Магистър“ по „Дентална медицина“ с професионална квалификация „Магистър-лекар по дентална медицина“	Университет		Лекар по дентална медицина	1.1.2007 г.
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu zubní lékařství (doktor zubního lékařství, MDDr.)	Lékařská fakulta univerzity v České republice		Zubní lékař	1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Професионално звание	Референтна дата
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i odontologi (cand.odont.)	Universitet	1. Autorisation som tandlæge, udstedt af Sundhedsstyrelsen 2. Tilladelse til selvstændig virke som tandlæge	Tandlæge	28.1.1980 г.
Deutschland	Zeugnis über die Zahnärztliche Prüfung	Zuständige Behörden		Zahnarzt	28.1.1980 г.
Eesti	Hambaarstikraad Degree in Dentistry (DD) Diplom hambaarstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		Hambaarst	1.5.2004 г.
Ελλάς	Πτυχίο Οδοντιατρικής	Πανεπιστήμιο		Οδοντίατρος ή χειρουργός οδοντίατρος	1.1.1981 г.
España	Título de Licenciado en Odontología Título de Graduado/a en Odontología	El rector de una universidad El rector de una Universidad		Licenciado en Odontología Graduado/a en Odontología	1.1.1986 г. 1.1.1986 г.
France	Diplôme d'Etat de docteur en chirurgie dentaire	Universités		Chirurgien-dentiste	28.1.1980 г.
Hrvatska	Diploma „doktor dentalne medicine/ doktora dentalne medicine“	Fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	1.7.2013 г.
Ireland	— Bachelor in Dental Science (B.Dent. Sc.) — Bachelor of Dental Surgery (BDS) — Licentiate in Dental Surgery (LDS)	— Universities — Royal College of Surgeons in Ireland		— Dentist — Dental practitioner — Dental surgeon	28.1.1980 г.
Italia	Diploma di laurea in Odontoiatria e Protesi Dentaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della professione di odontoiatra	Odontoiatra	28.1.1980 г.
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Οδοντίατρου	Οδοντιατρικό Συμβούλιο		Οδοντίατρος	1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Професионално звание	Референтна дата
Latvija	Zobārsta diploms	Universitātes tipa augstskola	Sertifikāts — kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu zobārstniecībā	Zobārsts	1.5.2004 г.
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (odontologijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo odontologo kvalifikacija)	Universitetas	1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (gydytojo odontologo profesinė kvalifikacija)	Gydytojas odontologas	1.5.2004 г.
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine dentaire	Jury d'examen d'Etat		Médecin-dentiste	28.1.1980 г.
Magyarország	Okleveles fogorvos doktor oklevél (doctor medicinae dentariae, dr. med. dent)	Egyetem		Fogorvos	1.5.2004 г.
Malta	Lawrja fil-Kirurgija Dentali	Universita` ta Malta		Kirurgu Dentali	1.5.2004 г.
Nederland	Universitair getuigschrift van een met goed gevolg afgelegd tandartsexamen	Faculteit Tandheelkunde		Tandarts	28.1.1980 г.
Österreich	Bescheid über die Verleihung des akademischen Grades „Doktor der Zahnheilkunde“	— Medizinische Universität — Medizinische Fakultät der Universität		Zahnarzt	1.1.1994 г.
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarsko-dentystycznym lekarskim z tytułem „lekarz dentysta“	Szkoły wyższe	Świadectwo złożenia Lekarsko — Dentystycznego Egzaminu Państwowego ⁽¹⁾ ⁽³⁾ / Świadectwo złożenia Lekarsko-Dentystycznego Egzaminu Końcowego ⁽²⁾ ⁽³⁾	Lekarz dentysta	1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Професионално звание	Референтна дата
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina dentária — Mestrado integrado em medicina dentária	— Faculdades — Institutos Superiores		Médico dentista	1.1.1986 г. 24.3.2006 г.
România	Diplomă de licență de medic dentist	— Universități		Medic dentist	1.10.2003 г.
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov „doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine“	— Univerza	Potrdilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	Doktor dentalne medicine/Doktorica dentalne medicine	1.5.2004 г.
Slovensko	DIPLOM zubné lekárstvo doktor zubného lekárstva („MDDr.“)	Univerzita		Zubný lekár	1.5.2004 г.
Suomi/Finland	Hammaslääketieteen lisensiaatin tutkinto/Odontologie licentia-texamen	— Helsingin yliopisto/Helsingfors universitet — Oulun yliopisto — Itä-Suomen yliopisto — Turun yliopisto	Sosiaali- ja terveystieteiden lupa- ja valvontaviraston päätös käytännön palvelun hyväksymisestä/Beslut av Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården om godkännande av praktisk tjänstgöring	Hammaslääkäri/Tandläkare	1.1.1994 г.
Sverige	Tandläkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som tandläkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Tandläkare	1.1.1994 г.
United Kingdom	— Bachelor of Dental Surgery (BDS or B.Ch.D.) — Licentiate in Dental Surgery	— Universities — Royal Colleges		— Dentist — Dental practitioner — Dental surgeon	28.1.1980 г.

(1) До 2012 г.

(2) Считано от 2013 г.

(3) До 1 октомври 2016 г. удостоверението за професионална квалификация трябва да бъде придружено от свидетелство за завършен следдипломен стаж („staż podyplomowy“).

5.3.3. Удостоверения за професионална квалификация на лекари по дентална медицина — специалисти

Орална хирургия

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Референтна дата
België/ Belgique/ Belgien			
България	Свидетелство за призната специалност по „Орална хирургия“	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007 г.
Česká republika	Diplom o specializaci (v oboru orální a maxilofaciální chirurgie)	1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví	19.7.2007 г.
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i tand-, mund- og kæbekirurgi	Sundhedsstyrelsen	28.1.1980 г.
Deutschland	Fachzahnärztliche Anerkennung für Oralchirurgie/ Mundchirurgie	Landeszahnärztekammer	28.1.1980 г.
Eesti			
Ελλάς	Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Γναθοχειρουργικής (до 31 декември 2002 г.)	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία	1.1.2003 г.
España			
France			
Hrvatska			
Ireland	Certificate of specialist dentist in oral surgery	Competent authority recognised for this purpose by the competent minister	28.1.1980 г.
Italia	Diploma di specialista in Chirurgia Orale	Università	21.5.2005 г.
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντίατρου στην Στοματική Χειρουργική	Οδοντιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004 г.
Latvija			
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą burnos chirurgo profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (burnos chirurgo profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Референтна дата
Luxembourg			
Magyarország	Dento-alveoláris sebészet szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004 г.
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fil-Kirurgija tal-halq	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004 г.
Nederland	Bewijs van inschrijving als kaakchirurg in het Specialistenregister	Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheelkunde	28.1.1980 г.
Österreich			
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie chirurgii stomatologicznej	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004 г.
Portugal	Título de Especialista em Cirurgia Oral	Ordem dos Médicos Dentistas (OMD)	4.6.2008 г.
România	Certificatul de specialist în Chirurgie dento-alveolară	Ministerul Sănătății	17.12.2008 г.
Slovenija	Potrđilo o opravljenem specialističnem izpitu iz oralne kirurgije	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004 г.
Slovensko	Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore maxilofaciálna chirurgia	— Slovenská zdravotnícka univerzita — Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	17.12.2008 г.
Suomi/Finland	Erikoishammaslääkärin tutkinto, suu- ja leukakirurgia / Specialtandläkareexamen, oral och maxillofacial kirurgi	Yliopisto	1.1.1994 г.
Sverige	Bevis om specialistkompetens i oral kirurgi	Socialstyrelsen	1.1.1994 г.
United Kingdom	Certificate of completion of specialist training in oral surgery	Competent authority recognised for this purpose	28.1.1980 г.

Ортодонтия

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Референтна дата
België/ Belgique/ Belgien	Titre professionnel particulier de dentiste spécialiste en orthodontie/ Bijzondere beroepstitel van tandarts specialist in de orthodontie	Ministre de la Santé publique/ Minister bevoegd voor Volksgezondheid	27.1.2005 г.
България	Свидетелство за призната специалност по „Ортодонтия“	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Референтна дата
Česká republika	Diplom o specializaci (v oboru ortodontie)	1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví	19.7.2007 г.
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i ortodonti	Sundhedsstyrelsen	28.1.1980 г.
Deutschland	Fachzahnärztliche Anerkennung für Kieferorthopädie	Landes Zahnärztekammer	28.1.1980 г.
Eesti	Residentuuri lõputunnistus ortodontia erialal Ortodontia residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus	Tartu Ülikool	1.5.2004 г.
Ελλάς	Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Ορθοδοντικής	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία	1.1.1981 г.
España			
France	Titre de spécialiste en orthodontie	Conseil National de l'Ordre des chirurgiens dentistes	28.1.1980 г.
Hrvatska			
Ireland	Certificate of specialist dentist in orthodontics	Competent authority recognised for this purpose by the competent minister	28.1.1980 г.
Italia	Diploma di specialista in Ortognatodonzia	Università	21.5.2005 г.
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντιάτρου στην Ορθοδοντική	Οδοντιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004 г.
Latvija	„Sertifikāts“ – kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu ortodontijā	Latvijas Ārstu biedrība	1.5.2004 г.
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo ortodonto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo ortodonto profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004 г.
Luxembourg			

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Референтна дата
Magyarország	Fogszabályozás szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004 г.
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fl-Ortodonzja	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004 г.
Nederland	Bewijs van inschrijving als orthodontist in het Specialistenregister	Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheelkunde	28.1.1980 г.
Österreich			
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie ortodoncji	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004 г.
Portugal	Título de Especialista em Ortodontia	Ordem dos Médicos Dentistas (OMD)	4.6.2008 г.
România	Certificatul de specialist în Ortodonție și Ortopedie dento-facială	Ministerul Sănătății	17.12.2008 г.
Slovenija	Potrđilo o opravljenem specialističnem izpitu iz čeljustne in zobne ortopedije	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004 г.
Slovensko	Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore čelustná ortopédia	Slovenská zdravotnícka univerzita	17.12.2008 г.
Suomi/Finland	Erikoishammaslääkärin tutkinto, hampaiston oikomishoito/ Specialtand-läkarexamen, tandreglering	Yliopisto	1.1.1994 г.
Sverige	Bevis om specialistkompetens i ortodonti	Socialstyrelsen	1.1.1994 г.
United Kingdom	Certificate of Completion of specialist training in orthodontics	Competent authority recognised for this purpose	28.1.1980 г.“

4. Точка 5.4.2 се заменя със следното:

„5.4.2. Удостоверения за професионална квалификация на ветеринарни лекари

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
België/ Belgique/ Belgien	Diploma van dierenarts/Diplôme de docteur en médecine vétérinaire	— De universiteiten/ Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		21.12.1980 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен магистър по специалност Ветеринарна медицина с професионална квалификация Ветеринарен лекар	— Лесотехнически университет София Факултет „Ветеринарна медицина“ — Тракийски университет Стара Загора, Ветеринарно-медицински факултет		1.1.2007 г.
Česká republika	— Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární lékařství (doktor veterinární medicíny, MVDr.) — Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární hygiena a ekologie (doktor veterinární medicíny, MVDr.)	Veterinární fakulta univerzity v České republice		1.5.2004 г.
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i veterinærmedicin (cand.med. vet.)	Københavns Universitet		21.12.1980 г.
Deutschland	— Zeugnis über das Ergebnis des Dritten Abschnitts der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung — Zeugnis über das Ergebnis der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung	Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses für die Tierärztliche Prüfung einer Universität oder Hochschule		21.12.1980 г. 1.1.2006 г.
Eesti	Diplom: täitnud veterinaarmeditsiini õppekava Loomaarstikraad <i>Degree in Veterinary Medicine (DVM)</i>	Eesti Põllumajandusülikool Eesti Maaülikool		1.5.2004 г.
Ελλάς	Πτυχίο Κτηνιατρικής	1. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης 2. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας		1.1.1981 г.
España	Título de Licenciado en Veterinaria Título de Graduado/a en Veterinaria	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad — El rector de una Universidad		1.1.1986 г. 1.1.1986 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
France	Diplôme d'Etat de docteur vétérinaire	— L'Institut d'enseignement supérieur et de recherche en alimentation, santé animale, sciences agronomiques et de l'environnement (Vet Agro Sup); — L'Ecole nationale vétérinaire, agroalimentaire et de l'alimentation, Nantes-Atlantique (ONIRIS); — L'Ecole nationale vétérinaire d'Alfort; — L'Ecole nationale vétérinaire de Toulouse.		21.12.1980 г.
Hrvatska	Diploma „doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine“	Veterinarski fakultet Sveučilišta u Zagrebu		1.7.2013 г.
Ireland	— Diploma of Bachelor in/of Veterinary Medicine (MVB) — Diploma of Membership of the Royal College of Veterinary Surgeons (MRCVS)			21.12.1980 г.
Italia	Diploma di laurea in medicina veterinaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina veterinaria	1.1.1985 г.
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Κτηνιάτρου	Κτηνιατρικό Συμβούλιο		1.5.2004 г.
Latvija	Veterinārārsta diploms	Latvijas Lauksaimniecības Universitāte		1.5.2004 г.
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas (veterinarijos gydytojo (DVM)) 2. Magistro diplomas (veterinarinės medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir veterinarijos gydytojo profesinė kvalifikacija)	1. Lietuvos Veterinarijos Akademija 2. Lietuvos sveikatos mokslų universitetas		1.5.2004 г.
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine vétérinaire	Jury d'examen d'Etat		21.12.1980 г.
Magyarország	Okleveles állatorvos doktor oklevél (dr. vet)	Felsőoktatási intézmény		1.5.2004 г.
Malta	Liċenzja ta' Kirurgu Veterinarju	Kunsill tal-Kirurġi Veterinarji		1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd diergeneeskundig/veeartsenijkundig examen			21.12.1980 г.
Österreich	— Diplom-Tierarzt — Magister medicinae veterinariae	Universität		1.1.1994 г.
Polska	Dyplom lekarza weterynarii	1. Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie 2. Akademia Rolnicza we Wrocławiu ⁽¹⁾ 3. Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu ⁽²⁾ 4. Akademia Rolnicza w Lublinie ⁽³⁾ 5. Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie ⁽⁴⁾ 6. Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie		1.5.2004 г.
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina veterinária — Carta de mestrado integrado em medicina veterinária	Universidade		1.1.1986 г.
România	Diplomă de licență de doctor medic veterinar	Universități		1.1.2007 г.
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov „doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine“	Univerza	Spričevalo o opravljenem državnem izpitu s področja veterinarstva	1.5.2004 г.
Slovensko	Vysokoškolský diplom o udelení akademického titulu „doktor veterinárskeho lekárstva“ („MVDr.“)	Univerzita		1.5.2004 г.
Suomi/Finland	Eläinlääketieteen lisensiaatin tutkinto/Veterinärmedicine licentiatexamen	Yliopisto		1.1.1994 г.
Sverige	Veterinärexamen	Sveriges Lantbruksuniversitet		1.1.1994 г.
United Kingdom	1. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 2. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 3. Bachelor of Veterinary Medicine (Vet MB)	1. University of Bristol 2. University of Liverpool 3. University of Cambridge		21.12.1980 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
	4. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVM&S)	4. University of Edinburgh		
	5. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVMS)	5. University of Glasgow		
	6. Bachelor of Veterinary Medicine (BvetMed)	6. University of London		
	7. Bachelor of Veterinary Medicine and Bachelor of Veterinary Surgery (B.V.M., B.V.S.)	7. University of Nottingham		

⁽¹⁾ Валидно до 22.11.2006 г.

⁽²⁾ Считано от 23.11.2006 г.

⁽³⁾ Валидно до 10.4.2008 г.

⁽⁴⁾ Считано от 11.4.2008 г.“

5. Точка 5.5.2 се заменя със следното:

„5.5.2 Удостоверения за професионална квалификация на акушерки

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
België/ Belgique/ Belgien	Diploma van vroedvrouw/Diplôme d'accoucheuse	— De erkende opleidingsinstututen/Les établissements d'enseignement — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française	Vroedvrouw/Accoucheuse	23.1.1983 г.
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „Бакалавър“ с професионална квалификация „Акушерка“	Университет	Акушерка	1.1.2007 г.
Česká republika	1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetrovatelství ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.) 2. Diplom o ukončení studia ve studijním programu porodní asistence ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.) 3. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná porodní asistentka (diplomovaný specialista, DiS.)	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 2. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 3. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem	Porodní asistentka/ porodní asistent	1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i jordemoderkundskab	Professionshøjskole	Jordemoder	23.1.1983 г.
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung für Hebammen und Entbindungspfleger	Staatlicher Prüfungsausschuss	— Hebamme — Entbindungspfleger	23.1.1983 г.
Eesti	Diplom ämmaemanda erialal Ämmaemanda diplom	— Tallinna Meditsiinikool — Tartu Meditsiinikool — Tallinna Tervishoiu Kõrgkool — Tartu Tervishoiu Kõrgkool	Ämmaemand	1.5.2004 г.
Ελλάς	1. Πτυχίο Τμήματος Μαιευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) 2. Πτυχίο του Τμήματος Μαιών της Ανωτέρας Σχολής Στελεχών Υγείας και Κοινων. Πρόνοιας (ΚΑΤΕΕ) 3. Πτυχίο Μαίας Ανωτέρας Σχολής Μαιών	1. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Τ.Ε.Ι.) 2. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 3. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας	Μαία Μαιευτής	23.1.1983 г.
España	— Título de matrona — Título de asistente obstétrico (matrona) — Título de enfermería obstétrica-ginecológica	Ministerio de Educación y Cultura	— Matrona — Asistente obstétrico	1.1.1986 г.
France	Diplôme de sage-femme	L'Etat	Sage-femme	23.1.1983 г.
Hrvatska	Svjedodžba „prvostupnik (baccalaureus) primaljstva/sveučilišna prvostupnica (baccalaurea) primaljstva“	— Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj — Sveučilišta u Republici Hrvatskoj — Veleučilišta i visoke škole u Republici Hrvatskoj	Prvostupnik (baccalaureus) Primaljstva/ Prvostupnica (baccalaurea) primaljstva	1.7.2013 г.
Ireland	1. Certificate in Midwifery ⁽¹⁾ 2. B.Sc. in Midwifery approved by the NMBI ⁽²⁾	1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [up to 1 October 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hÉireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland, NMBI) [from 2 October 2012]. 2. A third-level Institution delivering a Midwifery education programmes approved by the NMBI	Registered Midwife (RM)	23.1.1983 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
	3. Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI ⁽²⁾	3. third-level Institution delivering Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI		
Italia	1. Diploma d'ostetrica 2. Laurea in ostetricia	1. Scuole riconosciute dallo Stato 2. Università	Ostetrica	23.1.1983 г.
Κύπρος	Δίπλωμα στο μεταβασικό πρόγραμμα Μαιευτικής	Νοσηλευτική Σχολή	Εγγεγραμμένη Μαία	1.5.2004 г.
Latvija	Diploms par vecmātes kvalifikācijas iegūšanu	Māsu skolas	Vecmāte	1.5.2004 г.
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją — Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką 2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją — Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką 3. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją 4. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos augytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)	1. Universitetas 2. Kolegija 3. Kolegija 4. Universitetas	Akušeris	1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
	5. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)	5. Kolegija		
	6. Profesinio bakalauro diplomas (akušerijos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir akušerio profesinė kvalifikacija)	6. Kolegija		
Luxembourg	Diplôme de sage-femme	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Sage-femme	23.1.1983 г.
Magyarország	1. Szülészniő bizonyítvány 2. Szülészniő oklevél	1. Iskola/főiskola 2. Felsőoktatási intézmény	Szülészniő	1.5.2004 г.
Malta	Lawrja jew diploma fl-Istudjital-Qwiebel	Universita` ta' Malta	Qabla	1.5.2004 г.
Nederland	Diploma van verloskundige	Door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport erkende opleidings-instellingen	Verloskundige	23.1.1983 г.
Österreich	1. Hebammen-Diplom 2. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs „Hebamme“	1. — Hebammenakademie — Bundeshebammenlehranstalt 2. Fachhochschulrat	Hebamme	1.1.1994 г.
Polska	— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku położnictwo z tytułem „magister położnictwa“ — Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności położnictwo z tytułem „licencjat położnictwa“	Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze (Higher education institution recognised by the competent authorities)	Położna	1.5.2004 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Професионално звание	Референтна дата
Portugal	1. Diploma de enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica 2. Diploma/carta de curso de estudos superiores especializados em enfermagem de saúde materna e obstétrica 3. Diploma (do curso de pós-licenciatura) de especialização em enfermagem de saúde materna e obstétrica	1. Ecolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. — Escolas Superiores de Enfermagem — Escolas Superiores de Saúde	Enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica	1.1.1986 г.
România	Diplomă de licență de moașă	Universități	Moașă	1.1.2007 г.
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov „diplomirana babica/diplomirani babičar“	1. Univerza 2. Visoka strokovna šola	diplomirana babica/diplomirani babičar	1.5.2004 г.
Slovensko	1. DIPLOM pôrodná asistancia „bakalár“ („Bc.“) 2. DIPLOM diplomovaná pôrodná asistentka	1. Vysoká škola /Univerzita 2. Stredná zdravotnícka škola	Pôrodná asistentka	1.5.2004 г.
Suomi/Finland	1. Kättilön tutkinto/barnmorskeexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, kättilö (AMK)/yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, barnmorska (YH)	1. Terveystieteiden tutkimuslaitokset/hälsöförhållningsanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/ Yrkeshögskolor	Kättilö/Barnmorska	1.1.1994 г.
Sverige	Barnmorskeexamen	Universitet eller högskola	Barnmorska	1.1.1994 г.
United Kingdom	A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies as attesting to the completion of training as required for midwives by article 40 and the standard of proficiency as required for registration as a Registered Midwife in its register ⁽³⁾	Education institution approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies	Registered Midwife	23.1.1983 г.

(1) Удостоверението за професионална квалификация се ползва с автоматично признаване, когато титулярят е гражданин на държава членка и е придобил квалификация в Ирландия.

(2) Тази информация относно удостоверението за квалификация е включена с цел да се гарантира, че лицата, завършили обучение в Ирландия, ще се ползват с автоматично признаване на квалификацията, без да е необходимо да имат регистрация в Ирландия, доколкото регистрацията не е част от процеса на квалификация.

(3) Тази информация относно удостоверението за квалификация е включена с цел да се гарантира, че лицата, завършили обучение в Обединеното кралство, ще се ползват с автоматично признаване на квалификацията, без да е необходимо да имат регистрация, доколкото регистрацията не е част от процеса на квалификация.

6. Точка 5.6.2 се заменя със следното:

„5.6.2. Удостоверения за професионална квалификация на фармацевти

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
België/ Belgique/ Belgien	Diploma van apotheker / Diplôme de pharmacien	— De universiteiten/Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		1.10.1987 г.
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „Магистър“ по „Фармация“ с професионална квалификация „Магистър-фармацевт“	Университет		1.1.2007 г.
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu farmacie (magistr, Mgr.)	Farmaceutická fakulta univerzity v České republice		1.5.2004 г.
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.) Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.)	Det Farmaceutiske Fakultet, Københavns Universitet Syddansk Universitet		1.10.1987 г.
Deutschland	Zeugnis über die Staatliche Pharmazeutische Prüfung	Zuständige Behörden		1.10.1987 г.
Eesti	Diplom proviisori õppekava läbimise Farmaatsiamagister Master of Science in Pharmacy (MSc)	Tartu Ülikool		1.5.2004 г.
Ελλάς	Άδεια άσκησης φαρμακευτικού επαγγέλματος	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση		1.10.1987 г.
España	Título de Licenciado en Farmacia Título de Graduado/a en Farmacia	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una universidad — El rector de una Universidad		1.10.1987 г. 1.1.1986 г.
France	— Diplôme d'Etat de pharmacien — Diplôme d'Etat de docteur en pharmacie	Universités		1.10.1987 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
Hrvatska	Diploma 'magistar farmacije/ magistra farmacije'	— Farmaceutsko- biokemijski fakultet Sveučilišta u Zagrebu — Medicinski fakultet Sveučilišta u Splitu — Kemijsko- tehnološki fakultet Sveučilišta u Splitu		1.7. 2013 г.
Ireland	1. Certificate of Registered Pharmaceutical Chemist ⁽¹⁾ Certificate of Registration as a Pharmacist ⁽¹⁾ 2. A degree in Pharmacy recognised by the Pharmaceutical Society of Ireland ⁽²⁾	1. Cumann Cógaiseoirí na hÉireann (Pharmaceutical Society of Ireland) 2. Universities delivering degrees in pharmacy recognised by the Pharmaceutical Society of Ireland	2. Notification from the Pharmaceutical Society of Ireland that the person named therein is the holder of a qualification appropriate for practicing as pharmacist	1.10.1987 г.
Italia	Diploma o certificato di abilitazione all'esercizio della professione di farmacista ottenuto in seguito ad un esame di Stato	Università		1.11.1993 г.
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Φαρμακοποιού	Συμβούλιο Φαρμακευτικής		1.5.2004 г.
Latvija	Farmaceita diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004 г.
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą vaistininko profesinę kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (farmacijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir vaistininko profesinė kvalifikacija)	Universitetas		1.5.2004 г.
Luxembourg	Diplôme d'Etat de pharmacien	Jury d'examen d'Etat + visa du ministre de l'éducation nationale		1.10.1987 г.
Magyarország	Okleveles gyógyszerész oklevél (magister pharmaciae, abbrev: mag. Pharm)	Egyetem		1.5.2004 г.
Malta	Lawrja fil-farmacija	Universita` ta' Malta		1.5.2004 г.
Nederland	Getuigingschrift van met goed gevolg afgelegd apothekersexamen	Faculteit Farmacie		1.10.1987 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна дата
Österreich	Staatliches Apothekerdiplom	Österreichische Apothekerkammer		1.10.1994 г.
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku farmacja z tytułem magistra	1. Akademia Medyczna 2. Uniwersytet Medyczny 3. Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego		1.5.2004 г.
Portugal	— Licenciatura em Farmácia — Carta de curso de licenciatura em Ciências Farmacêuticas	Instituição de Ensino Superior Universitário		1.10.1987 г.
	Mestrado Integrado em Ciências Farmacêuticas			1.1.2007 г.
România	Diplomă de licență de farmacist	Universități		1.1.2007 г.
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naziv „magister farmacije/magistra farmacije“	Univerza	Potrnilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic magister farmacije/magistra farmacije	1.5.2004 г.
Slovensko	DIPLOM farmácia magister („Mgr.“)	Univerzita		1.5.2004 г.
Suomi/Finland	Proviisorin tutkinto/Provisorexamen	Yliopisto		1.10.1994 г.
Sverige	Apotekarexamen	Universitet och högskolor		1.10.1994 г.
United Kingdom	1. Certificate of Registered Pharmacist ⁽³⁾ 2. A degree in pharmacy approved by either the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland ⁽⁴⁾	Universities delivering pharmacy degrees approved by the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland	Notification from the General Pharmaceutical Council or Pharmaceutical Society of Northern Ireland confirming successful completion of the approved pharmacy degree, 12 months practical training and a pass of the registration assessment.	1.10.1987 г.

(1) Удостоверението за професионална квалификация се ползва с автоматично признаване, когато титулярят е гражданин на държава членка и е придобил квалификация в Ирландия.

(2) Тази информация относно удостоверението за квалификация е включена с цел да се гарантира, че лицата, завършили обучение в Ирландия, ще се ползват с автоматично признаване на квалификацията, без да е необходимо да имат регистрация в Ирландия. В тези случаи придружаващото удостоверение свидетелство удостоверява, че са изпълнени всички квалификационни изисквания.

(3) Удостоверението за професионална квалификация се ползва с автоматично признаване, когато титулярят е гражданин на държава членка и е придобил квалификация в Обединеното кралство.

(4) Тази информация относно удостоверението за квалификация е включена с цел да се гарантира, че лицата, завършили обучение в Обединеното кралство, ще се ползват с автоматично признаване на квалификацията, без да е необходимо да имат регистрация. В тези случаи придружаващото удостоверение свидетелство удостоверява, че са изпълнени всички квалификационни изисквания.

7. Точка 5.7.1 се заменя със следното:

„5.7.1. Удостоверение за професионална квалификация на архитекти, признати съгласно член 46

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
België/ Belgique/ Belgien	1. Architect/Architecte	1. Nationale hogescholen voor architectuur/Ecoles nationales supérieures d'architecture		1988/1989 г.
	2. Architect/Architecte	2. Hogere-architectuur-instituten/Instituts supérieurs d'architecture		
	3. Architect/Architecte	3. Provinciaal Hoger Instituut voor Architectuur te Hasselt/Ecole provinciale supérieure d'architecture de Hasselt		
	4. Architect/Architecte	4. Koninklijke Academies voor Schone Kunsten/Académies royales des Beaux-Arts		
	5. Architect/Architecte	5. Sint-Lucasscholen/Ecoles Saint-Luc		
	6. Burgerlijke ingenieur-architect	6. — Faculteiten Toegepaste Wetenschappen van de Universiteiten/Facultés des sciences appliquées des universités — „Faculté Polytechnique“ van Mons		
	7. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.)	7. K.U. Leuven, faculteit ingenieurswetenschappen	Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stagegetuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten	2004/2005 г.
	8. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.)	8. Vrije Universiteit Brussel, faculteit ingenieurswetenschappen	Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stagegetuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten	2004/2005 г.
България	Магистър —Специалност архитектура	— Университет по архитектура, строителство и геодезия София, Архитектурен факултет	Свидетелство, издадено от компетентната Камара на архитектите, удостоверяващо изпълнението на предпоставките, необходими за регистрация като архитект с пълна проектантска правоспособност в регистъра на архитектите	2010/2011 г.
		— Варненски свободен университет „Черноризец Храбър“, Варна, Архитектурен факултет		2007/2008 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		— Висше строително училище „Любен Каравелов“, Архитектурен факултет		2009/2010 г.
Česká republika	Architektura a urbanismus	— Fakulta architektury, České vysoké učení technické (ČVUT) v Praze — Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury	Osvědčení o splnění kvalifikačních požadavků pro samostatný výkon profese architekta vydané Českou komorou architektů	2007/2008 г.
	Inženýr architekt (Ing. Arch.)	— Technická univerzita v Liberci, Fakulta umění a architektury		
	Magistr umění v oboru architektura (MgA.)	— Vysoká škola umělecko-průmyslová v Praze		
	Magistr umění v oboru Architektonická tvorba, MgA	— Akademie výtvarných umění v Praze		2007/2008 г.
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i arkitektur (cand. arch.)	— Kunstakademiets Arkitektsskole i København — Arkitektskolen i Århus		1988/1989 г.
Deutschland	Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur Univ.	— Universitäten (Architektur/Hochbau) — Technische Hochschulen (Architektur/Hochbau) — Technische Universitäten (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) — Hochschulen für bildende Künste — Hochschulen für Künste	Bescheinigung einer zuständigen Architektenkammer über die Erfüllung der Qualifikationsvoraussetzungen im Hinblick auf eine Eintragung in die Architektenliste	1988/1989 г.
	Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur FH	— Fachhochschulen (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) bei entsprechenden Fachhochschulstudiengängen		

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
	Master of Arts — M.A.	— Hochschule Bremen — University of applied Sciences, Fakultät Architektur, Bau und Umwelt — School of Architecture Bremen — Fachhochschule Münster (University of Applied Sciences) — Muenster School of Architecture — Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg Fakultät Architektur — Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation — Hochschule Regensburg (University of Applied Sciences), Fakultät für Architektur — Technische Universität München, Fakultät für Architektur — Hochschule Lausitz, Studiengang Architektur, Fakultät für Bauen „seit Juli 2013: Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg“ — Fachhochschule Lübeck, University of Applied Sciences, Fachbereich Bauwesen — Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Dresden, Fakultät Bauingenieurwesen/ Architektur — Fachhochschule Erfurt/ University of Applied Sciences — Hochschule Augsburg/ Augsburg University of Applied Sciences — Hochschule Koblenz, Fachbereich Bauwesen — Hochschule München/Fakultät für Architektur		2003/2004 г. 2000/2001 г. 2005/2006 г. 2010/2011 г. 2007/2008 г. 2009/2010 г. 2009/2010 г. 2004/2005 г. 2005/2006 г. 2006/2007 г. 2005/2006 г. 2004/2005 г. 2005/2006 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
	Master of Arts (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Architektur)	Hochschule Trier Fachbereich Gestaltung — Fachrichtung Architektur		2007/2008 г.
	Master of Engineering (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Engineering)	Technische Hochschule Mittelhessen (University of Applied Sciences) Fachbereich Bauwesen		2010/2011 г.
	Bachelor of Arts — B.A.	— Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation — Technische Universität München, Fakultät für Architektur — Alanus Hochschule für Kunst und Gesellschaft, Bonn		2010/2011 г. 2009/2010 г. 2007/2008 г.
	Bachelor of Sciences (B. Sc.)	Hochschule Bochum, Fachbereich Architektur		2003/2004 г.
	Master of Science	Leibniz Universität Hannover, Fakultät für Architektur und Landschaft		2011/2012 г.
Ελλάς	Δίπλωμα αρχιτέκτονα — μηχανικού	— Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), τμήμα αρχιτεκτόνων — μηχανικών — Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ), τμήμα αρχιτεκτόνων — μηχανικών της Πολυτεχνικής σχολής	Βεβαίωση που χορηγεί το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) και η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής	1988/1989 г.
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα—Μηχανικού	— Πανεπιστήμιο Πατρών, τμήμα αρχιτεκτόνων — μηχανικών της Πολυτεχνικής σχολής		2003/2004 г.
España	Título oficial de arquitecto	Rectores de las universidades enumeradas a continuación: — Universidad politécnica de Cataluña, escuelas técnicas superiores de arquitectura de Barcelona o del Vallès		1988/1989 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		— Universidad politécnica de Madrid, escuela técnica superior de arquitectura de Madrid — Escuela de Arquitectura de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria — Universidad politécnica de Valencia, escuela técnica superior de arquitectura de Valencia — Universidad de Sevilla, escuela técnica superior de arquitectura de Sevilla — Universidad de Valladolid, escuela técnica superior de arquitectura de Valladolid — Universidad de Santiago de Compostela, escuela técnica superior de arquitectura de La Coruña — Universidad del País Vasco, escuela técnica superior de arquitectura de San Sebastián — Universidad de Navarra, escuela técnica superior de arquitectura de Pamplona — Universidad de A Coruña — Universidad de Granada, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada. — Universidad de Alicante, escuela politécnica superior de Alicante — Universidad Europea de Madrid — Universidad Ramón Llull, escuela técnica superior de arquitectura de La Salle — Universidad de Cataluña, escuela técnica superior de arquitectura de Barcelona		1991/1992 г. 1994/1995 г. 1997/1998 г. 1998/1999 г. 1999/2000 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		— Universidad Alfonso X El Sabio, centro politécnico superior de Villanueva de la Cañada — Universidad de Alcalá (Escuela de Arquitectura) — Universidad Internacional de Cataluña, Escuela Técnica Superior de Arquitectura — Universidad S.E.K. de Segovia, centro de estudios integrados de arquitectura de Segovia — Universidad Camilo José Cela de Madrid — Universidad San Pablo CEU — Universidad CEU Cardenal Herrera, Valencia-Escuela Superior de Enseñanzas Técnicas — Universidad Rovira i Virgili — Universidad Francisco de Vitoria — IE Universidad. Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura — IE Universidad, Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura — Universidad Europea de Madrid — Universitat Internacional de Catalunya — Universidad San Jorge (Zaragoza) — Universidad de Navarra — Universidad San Pablo CEU — Madrid — Universitat Politècnica de València		2000/2001 г. 2001/2002 г. 2002/2003 г. 2005/2006 г. 2006/2007 г. 2009/2010 г. 2008/2009 г. 2009/2010 г. 2010/2011 г.
	Título de Graduado/a en Arquitectura			

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
	Graduado en fundamentos de la arquitectura + Máster en Arquitectura	— Universidad de A Coruña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña — Universidad Rovira i Virgili — Universidad Cardenal Herrera CEU — Universidad Francisco de Vitoria — Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid — Universidad Antonio de Nebrija		2010/2011 г. 2011/2012 г.
France	1. Diplôme d'architecte DPLG, y compris dans le cadre de la formation professionnelle continue et de la promotion sociale. 2. Diplôme d'architecte ESA 3. Diplôme d'architecte ENSAIS 4. Diplôme d'Etat d'architecte (DEA)	1. Le ministre chargé de l'architecture 2. Ecole spéciale d'architecture de Paris 3. Ecole nationale supérieure des arts et industries de Strasbourg, section architecture 4. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur) Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur) Ecole nationale supérieure d'architecture de Clermont-Ferrand (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre (HMONP) (Ministère chargé de l'architecture)	1988/1989 г. 2005/2006 г. 2005/2006 г. 2004/2005 г. 2004/2005 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marne La Vallée (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nancy (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Normandie (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Malaquais (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Val-de-Seine (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005 г.
	Diplôme d'Etat d'architecte (DEA), dans le cadre de la formation professionnelle continue	Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007 г.
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007 г. 2006/2007 г. 2006/2007 г.
	5. Diplôme d'études de l'école spéciale d'architecture Grade 2 équivalent au diplôme d'Etat d'architecte	5. Ecole spéciale d'architecture (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Diplôme d'architecte de l'ESA habilitant à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre, équivalent à l'habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre, reconnu par le Ministère chargé de l'architecture	2006/2007 г.
	6. Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours architecte)	6. Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, reconnue par le ministère chargé de l'architecture	2005/2006 г.
	Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours d'architecte pour ingénieur)	Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, délivrée par le ministère chargé de l'architecture	2005/2006 г.
Hrvatska				
Ireland	1. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch. NUI) 2. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch.) — (Previously, until 2002 — Degree standard diploma in architecture (Dip. Arch))	1. National University of Ireland to architecture graduates of University College Dublin 2. Dublin Institute of Technology, Bolton Street, Dublin (College of Technology, Bolton Street, Dublin)	Certificate of fulfilment of qualifications requirements for professional recognition as an architect in Ireland issued by the Royal Institute of Architects of Ireland (RIAI)	1988/1989 г.

[illegible]

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
	Laurea specialistica in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma „La Sapienza“ — Università di Ancona — Università di Basilicata — Potenza — Università di Pisa — Università di Bologna — Università di Catania — Università di Genova — Università di Palermo — Università di Napoli Federico II — Università di Roma — Tor Vergata — Università di Trento — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano		2000/2001 г.
		— Università degli studi di Brescia		2001/2002 г.
		— Università degli Studi di Cagliari		
		— Università Politecnica delle Marche		2002/2003 г.
		— Università degli studi della Calabria		2003/2004 г.
		— Università degli studi di Salerno		2005/2006 г.
	Laurea magistrale in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma „La Sapienza“ — Università di Pisa — Università di Bologna — Università di Catania — Università di Genova — Università di Palermo — Università di Napoli Federico II — Università di Roma — Tor Vergata — Università di Trento — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano		2004/2005 г.
		— Università degli studi di Salerno		2010/2011 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		— Università degli studi della Calabria		2004/2005 г.
		— Università degli studi di Brescia		2004/2005 г.
		— Università Politecnica delle Marche		2004/2005 г.
		— Università degli Studi di Perugia		2006/2007 г.
		— Università degli Studi di Padova		2008/2009 г.
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015 г.
	Laurea specialistica quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma „La Sapienza“		1998/1999 г.
		— Università di Ferrara		1999/2000 г.
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Politecnico di Milano		
		— – Politecnico di Bari		
		— Università di Firenze		2001/2002 г.
	Laurea magistrale quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma „La Sapienza“		2004/2005 г.
		— Università di Ferrara		
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Politecnico di Bari		
		— Università di Firenze		
		— Politecnico di Milano		
	Laurea specialistica in architettura (Progettazione architettonica)	— Università di Roma Tre		2001/2002 г.
		Università degli Studi di Napoli „Federico II“		2005/2006 г.
	Laurea magistrale in architettura (Progettazione architettonica)	Università di Roma Tre		2004/2005 г.
	Laurea specialistica in Architettura	— Università di Napoli II		2001/2002 г.
		— Politecnico di Milano II		
		— Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara		

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		— Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano — Facoltà di Architettura dell'Università degli studi di Trieste — Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania — Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma — Facoltà di Architettura, Università di Bologna — Università di Firenze — Università IUAV di Venezia		2002/2003 г. 2004/2005 г.
	Laurea magistrale in Architettura	— Politecnico di Milano II — Università di Napoli II — Università di Napoli Federico II — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara — Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano — Università IUAV di Venezia — Facoltà di Architettura, Università di Bologna — Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania — Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi di Trieste		2004/2005 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		— Università degli Studi di Trieste		2014/2015 г.
		— Università degli Studi di Camerino		2006/2007 г.
		— Università degli Studi di Enna „Kore“		2004/2005 г.
		— Università degli Studi di Firenze		2008/2009 г.
		— Università degli Studi di Cagliari		
		— Università degli Studi di Udine		2009/2010 г.
		— Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		
		— Università degli Studi di Sassari		2010/2011 г.
		— Università degli Studi della Basilicata		
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015 г.
	Laurea specialistica in architettura -progettazione architettonica e urbana	Facoltà „Ludovico Quaroni“ dell'Università degli Studi „La Sapienza“ di Roma		2000/2001 г.
	Laurea Magistrale in architettura -progettazione architettonica e urbana	Facoltà „Ludovico Quaroni“ dell'Università degli Studi „La Sapienza“ di Roma		2004/2005 г.
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2001/2002 г.
	Laurea Magistrale in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2004/2005 г.
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione urbana e territoriale)	Politecnico di Torino		2002/2003 г.
	Laurea Specialistica in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2001/2002 г.
	Laurea magistrale in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2004/2005 г.
	Laurea Specialistica in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell'Università degli Studi „La Sapienza“ di Roma		2004/2005 г.
		— Università degli Studi di Roma Tre — Facoltà di Architettura		2001/2002 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		— Università degli Studi di Napoli „Federico II“		2005/2006 г.
	Laurea Magistrale in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell'Università degli Studi „La Sapienza“ di Roma — Università degli Studi di Roma Tre — Facoltà di Architettura — Università degli Studi di Napoli „Federico II“		2009/2010 г. 2004/2005 г.
	Laurea Specialista in Architettura (costruzione)	Politecnico di Torino		2002/2003 г.
	Laurea Magistrale in Architettura — Progettazione architettonica	Università degli Studi di Napoli „Federico II“ — Politecnico di Torino		2004/2005 г. 2013/2014 г.
	Laurea Magistrale in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli „Federico II“		2004/2005 г.
	Laurea Specialistica in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli „Federico II“		2007/2008 г.
	Laurea Magistrale in Architettura — Arredamento e Progetto	Università degli Studi di Napoli „Federico II“		2008/2009 г.
	Laurea Magistrale in Architettura Manutenzione e Gestione	Università degli Studi di Napoli „Federico II“		2008/2009 г.
	Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città	Politecnico di Torino		2010/2011 г.
	Laurea Magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile	Politecnico di Torino		2010/2011 г.
	Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio	Politecnico di Torino		2010/2011 г.
	Laurea Magistrale in Architettura e Culture del Progetto	Università IUAV di Venezia		2013/2014 г.
	Laurea Magistrale in Architettura e Innovazione	Università IUAV di Venezia		2013/2014 г.
	Laurea Magistrale in Architettura per il Nuovo e l'Antico	Università IUAV di Venezia		2013/2014 г.
	Laurea Magistrale in Architettura — Restauro	Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		2013/2014 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
Κύπρος	Δίπλωμα αρχιτεκτονα — μηχανικού στην αρχιτεκτονική Professional Diploma in Architecture Δίπλωμα Αρχιτεκτονικής (5 έτη) Δίπλωμα Αρχιτέκτονα Μηχανικού (5 ετούς φοίτησης)	— Πανεπιστήμιο κυπρου — University of Nicosia — Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick — Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick	Βεβαίωση που εκδίδεται από το επιστημονικό και τεχνικό επιμελητήριο κυπρου (ετεκ) η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής	2005/2006 г. 2006/2007 г. 2008/2009 г. 2008/2009 г.
Latvija	Arhitekta diploms	Rīgas Tehniskā universitāte	Latvijas Arhitektu savienības sertifikācijas centra Arhitekta prakses sertifikāts	2007/2008 г.
Lietuva	Bakalauro diplomas (Architektūros bakalauras) Magistro diplomas (Architektūros magistras)	— Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija — Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija	Architekto kvalifikacijos atestatas, suteikiantis teisę užsiimti veikla architektūros srityje (Atestuotas architektas) išduodamas po architektūros bakalauro studijų baigimo ir trejų metų praktinės veiklos atestuoto architekto priežiūroje.	2008/2009 г.
Magyarország	Okleveles építészmérnök MSc Okleveles építészmérnök Okleveles építészmérnök	— Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem — Építészmérnöki Kar — Széchenyi István Egyetem, Győr — Műszaki Tudományi Kar — Pécsi Tudományegyetem — Pollack Mihály Műszaki Kar	A területi illetékes építész-kamara hatósági bizonyítványa a szakmagyakorlási jogosultságról.	2007/2008 г. 2007/2008 г. 2007/2008 г.
Malta	Degree in Bachelor of Engineering and Architecture (Hons)	Universita' ta' Malta	Warrant b'titlu ta' „Perit“ mahrug mill-Bord tal-Warrant	2007/2008 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
Nederland	1. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, afstudeerrichting architectuur	1. Technische Universiteit te Delft	Verklaring van de Stichting Bureau Architectenregister die bevestigt dat de opleiding voldoet aan de normen van artikel 46. От 2014/2015 г.:	1988/1989 г.
	2. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, differentiatie architectuur en urbanistiek	2. Technische Universiteit te Eindhoven	Verklaring van Bureau Architectenregister die bevestigt dat aan de eisen voor de beroepskwalificatie van architect is voldaan	
	3. Het getuigschrift hoger beroepsonderwijs, op grond van het met goed gevolg afgelegde examen verbonden aan de opleiding van de tweede fase voor beroepen op het terrein van de architectuur, afgegeven door de betrokken examencommissies van respectievelijk: — de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten te Amsterdam — de Hogeschool Rotterdam en omstreken te Rotterdam — de Hogeschool Katholieke Leerangen te Tilburg — de Hogeschool voor de Kunsten te Arnhem — de Rijkshogeschool Groningen te Groningen — de Hogeschool Maastricht te Maastricht			1988/1989 г.
	4. Master of Science in Architecture, Urbanism & Building Sciences variant Architecture — Master of Science in Architecture, Building and Planning (specialisatie: Architecture)	4. Technische Universiteit Delft Faculteit Bouwkunde Technische Universiteit Eindhoven		2003/2004 г. 2002/2003 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
	Master of Architecture	ArtEZ hogeschool voor de kunsten/ArtEZ Academie van Bouwkunst Amsterdamse Hogeschool van de Kunsten/Academie van Bouwkunst Amsterdam Hanze Hogeschool Groningen/Academie van Bouwkunst Groningen Hogeschool Rotterdam/Rotterdamse Academie van Bouwkunst Fontys Hogeschool voor de Kunsten/Academie voor Architectuur en Stedenbouw in Tilburg		2003/2004 г. 2003/2004 г. 2003/2004 г. 2003/2004 г. 2003/2004 г.
Österreich	1. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing. 2. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing. 3. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing. 4. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch. 5. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch. 6. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch. 7. Bachelor of Science in Engineering (BSc) (aufgrund eines Bachelorstudiums), Diplom-Ingenieur/in (Dipl.-Ing. oder DI) für technisch-wissenschaftlich Berufe (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc) 8. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	1. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz) 2. Technische Universität Wien 3. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens-Universität Innsbruck) 4. Universität für Angewandte Kunst in Wien 5. Akademie der Bildenden Künste in Wien 6. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung in Linz 7. Fachhochschule Kärnten 8. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens-Universität Innsbruck)	Bescheinigung des Bundesministers für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft über die Erfüllung der Voraussetzung für die Eintragung in die Architektenkammer/Bescheinigung einer Bezirksverwaltungsbehörde über die Ausbildung oder Befähigung, die zur Ausübung des Baumeistergewerbes (Berechtigung für Hochbauplanung) berechtigt	1998/1999 г. 2004/2005 г. 2008/2009 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
	9. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	9. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz)		2008/2009 г.
	10. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	10. Technische Universität Wien		2006/2007 г.
	11. Master of Architecture (MArch) (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc)	11. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung Linz		2008/2009 г.
		11. Akademie der bildenden Künste Wien		2008/2009 г.
	12. Masterstudium der Architektur	12. Universität für angewandte Kunst Wien		2011/2012 г.
Polska	magister inżynier architekt (mgr inż. arch.)	— Politechnika Białostocka — Politechnika Gdańska — Politechnika Łódzka — Politechnika Śląska — Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie — Politechnika Warszawska — Politechnika Krakowska — Politechnika Wrocławska	Zaświadczenie o członkostwie w okręgowej izbie architektów/Zaświadczenie Krajowej Rady Izby Architektów RP potwierdzające posiadanie kwalifikacji do wykonywania zawodu architekta zgodnych z wymaganiami wynikającymi z przepisów prawa Unii Europejskiej osoby nie będącej członkiem Izby	2007/2008 г.
		— Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego		2003/2004 г.
	dypłom ukończenia studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	— - Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania w Warszawie — Politechnika Lubelska		2011/2012 г. 2008/2009 г.
	dypłom studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	Politechnika Świętokrzyska		2012/2013 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
Portugal	Carta de curso de licenciatura em Arquitectura	— Faculdade de Arquitectura da Universidade técnica de Lisboa	Certificado de cumprimento dos pré-requisitos de qualificação para inscrição na Ordem dos Arquitectos, emitido pela competente Ordem dos Arquitectos	1988/1989 г.
		— Faculdade de arquitectura da Universidade do Porto		
		— Escola Superior Artística do Porto		
		— Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra		
		— Universidade Lusíada de Lisboa		1986/1987 г.
		— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		1993/1994 г.
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia		1995/1996 г.
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		1997/1998 г.
		— Universidade do Minho		1997/1998 г.
	Carta de Curso de Licenciatura em Arquitectura e Urbanismo	— Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa		1998/1999 г.
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1998/1999 г.
	Para os cursos iniciados a partir do ano académico de 1991/1992	— Escola Superior Gallaecia		2002/2003 г.
		— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada do Porto		1991/1992 г.
	Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade Autónoma de Lisboa		2001/2002 г.
		— Universidade Técnica de Lisboa (Instituto Superior Técnico)		2001/2002 г.
	Carta de curso de Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade do Minho		1997/1998 г.
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1999/2000 г.
		— Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		2006/2007 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias — Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa — Universidade de Évora — Escola Superior Artística do Porto (ESAP) — Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes - Universidade Lusíada do Porto — Universidade Fernando Pessoa — ESG/Escola Superior Galileia — Universidade Lusíada de Lisboa — Universidade de Évora — Universidade do Porto - Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras - Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		1995/1996 г. 2008/2009 г. 2007/2008 г. 1988/1989 г.- (Licenciatura) 2007/2008 г.- (Mestrado) 2006/2007 г. 2006/2007 г. 2006/2007 г. 2002/2003 г. 1988/1989 г. 2001/2002 г. 2003/2004 г. 2001/2002 г. 2001/2002 г.
România	Diploma de arhitect	— Universitatea de arhitectură și urbanism „ION MINCU” — la propunerea Facultății de Arhitectură — Universitatea „Politehnică” din Timișoara — Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca — Universitatea Tehnică „Gheorghe Asachi” din Iași	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2010/2011 г. 2011/2012 г. 2010/2011 г. 2007/2008 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
Slovenija	Magister inženir arhitekture/Magistrica inženirka arhitekture	Univerza v Ljubljani, Fakulteta za Arhitekturo	Potrdilo Zbornice za arhitekturo in prostor o usposobljenosti za opravljanje nalog odgovornega projektanta arhitekture	2007/2008 г.
Slovensko	Diplom inženiera Architekta (titul Ing. arch.)	— Slovenská technická univerzita v Bratislave, Fakulta architektúry, študijný odbor 5.1.1 Architektúra a urbanizmus — Technická univerzita v Košiciach, Fakulta umení, študijný odbor 5.1.1. Architektúra a urbanizmus	Certifikát vydaný Slovenskou komorou architektov na základe 3-ročnej praxe pod dohľadom a vykonania autorizačnej skúšky	2007/2008 г.
	Diplom magistra umení (titul Mgr. art.)	— Vysoká škola výtvarných umení v Bratislave, študijný odbor 2.2.7 'Architektonická tvorba'		2004/2005 г. 2007/2008 г.
Suomi/ Finland	Arkkitehdin tutkinto/Arkitektexamen	— Teknillinen korkeakoulu /Tekniska högskolan (Helsinki) — Tampereen teknillinen korkeakoulu/Tammerfors tekniska högskola — Oulun yliopisto/Uleåborgs universitet — Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet — Tampereen teknillinen yliopisto/Tammerfors tekniska universitet — Oulun yliopisto — Tampereen teknillinen yliopisto — Aalto-yliopisto/ Aalto-universitetet		1998/1999 г. 2010/2011 г. 2010/2011 г. 2010/2011 г.
Sverige	Arkitektexamen	— Chalmers Tekniska Högskola AB — Kungliga Tekniska Högskolan — Lunds Universitet — Umeå universitet		1998/1999 г. 2009/2010 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
United Kingdom	1. Diplomas in architecture	1. — Universities — Colleges of Art — Schools of Art — Cardiff University — University for the Creative Arts — Birmingham City University — University of Nottingham	Certificate of architectural education, issued by the Architects Registration Board. The diploma and degree courses in architecture of the universities, schools and colleges of art should have met the requisite threshold standards as laid down in Article 46 of this Directive and in Criteria for validation published by the Validation Panel of the Royal Institute of British Architects and the Architects Registration Board.	1988/1989 г. 2006/2007 г. 2008/2009 г. 2008/2009 г. 2008/2009 г.
	2. Degrees in architecture	2. Universities	EU nationals who possess the Royal Institute of British Architects Part I and Part II certificates, which are recognised by ARB as the competent authority, are eligible. Also EU nationals who do not possess the ARB-recognised Part I and Part II certificates will be eligible for the Certificate of Architectural Education if they can satisfy the Board that their standard and length of education has met the requisite threshold standards of Article 46 of this Directive and of the Criteria for validation. An Architects Registration Board Part 3 Certificate of Architectural Education	1988/1989 г.
	3. Final examination — Final Examination (ARB/RIBA Part 2)	3. Architectural Association — Architectural Association		2011/2012 г.
	4. Examination in architecture	4. Royal College of Art		
	5. Examination Part II	5. Royal Institute of British Architects		
	6. Master of Architecture	6. — University of Liverpool — Cardiff University — University of Plymouth — Queens University, Belfast — Northumbria University — University of Brighton — Birmingham City University — University of Kent — University of Ulster — University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture — Leeds Metropolitan University — University of Newcastle upon Tyne — University of Lincoln — University of Huddersfield — University of the West of England		2006/2007 г. 2006/2007 г. 2007/2008 г. 2009/2010 г. 2009/2010 г. 2010/2011 г. 2010/2011 г. 2006/2007 г. 2008/2009 г. 2009/2010 г. 2011/2012 г. 2011/2012 г. 2011/2012 г. 2012/2013 г. 2011/2012 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
		— University of Westminster		2011/2012 г.
		— University for the Creative Arts		2013/2014 г.
	7. Graduate Diploma in Architecture	7. University College London		2006/2007 г.
	8. Professional Diploma in Architecture	8. University of East London		2007/2008 г.
		— Northumbria University		2008/2009 г.
	9. Graduate Diploma in Architecture/MArch Architecture	9. University College London		2008/2009 г.
	10. Postgraduate Diploma in Architecture	10. — Leeds Beckett University (until 2014 Leeds Metropolitan University)		2007/2008 г.
		— University of Edinburgh		2008/2009 г.
		— Sheffield Hallam University		2009/2010 г.
	11. MArch Architecture (ARB/RIBA Part 2)	11. University College London		2011/2012 г.
		— University of Nottingham		2013/2014 г.
		— University of East London		2013/2014 г.
	12. Master of Architecture (MArch)	12. Liverpool John Moores University		2011/2012 г.
		— De Montfort University		2011/2012 г.
		— Arts University Bournemouth		2011/2012 г.
		— Nottingham Trent University		2012/2013 г.
		— Sheffield Hallam University		2013/2014 г.
	13. Postgraduate Diploma in Architecture and Architectural Conservation	13. University of Edinburgh		2008/2009 г.
	14. Postgraduate Diploma in Architecture and Urban Design	14. University of Edinburgh		2008/2009 г.
	15. MPhil in Environmental Design in Architecture (Option B)	15. University of Cambridge		2009/2010 г.
	— MPhil in Architecture and Urban Design	— University of Cambridge		2013/2014 г.

Държава	Удостоверение за професионална квалификация	Орган, който издава удостоверението за квалификация	Свидетелство, което придружава удостоверението	Референтна академична година
	16. Professional Diploma in Architecture: Advanced Environmental and Energy Studies	16. University of East London/Centre for Alternative Technology		2008/2009 г.
	17. MArchD in Applied Design in Architecture	17. Oxford Brookes University		2011/2012 г.
	18. M'Arch	18. University of Portsmouth		2011/2012 г.
	19. Master of Architecture (International)	19. University of Huddersfield		2012/2013 г.
	20. Master of Architecture with Honours	20. Cardiff University		2015/2016 г.
	21. MArch (Architecture)	21. Kingston University		2013/2014 г.
	22. MArch in Architecture	22. University of Greenwich		2013/2014 г.
	23. The degree of Master of Architecture in the College of Humanities and Social Science	23. University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture		2012/2013 г.

(¹) Двете наименования „Università degli studi di (име на града)“ и „Università di (име на града)“ са равнозначни и обозначават един и същ университет.“

ISSN 1977-0618 (електронно издание)
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG