

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 134



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

59e jaargang

24 mei 2016

Inhoud

II Niet-wetgevingshandelingen

BESLUITEN

- ★ **Besluit (EU) 2016/788 van de Commissie van 1 oktober 2014 betreffende de door Duitsland ten uitvoer gelegde staatssteun SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) met betrekking tot de financieringsregelingen voor de luchthaven Frankfurt-Hahn die in de periode 2009-2011 zijn ingevoerd** (*Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 6850*) ⁽¹⁾ 1
- ★ **Besluit (EU) 2016/789 van de Commissie van 1 oktober 2014 betreffende de door Duitsland ten uitvoer gelegde staatssteun SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07) met betrekking tot de financiering van de luchthaven Frankfurt-Hahn en de financiële betrekkingen tussen de luchthaven en Ryanair** (*Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 6853*) ⁽¹⁾ 46
- ★ **Gedelegeerd besluit (EU) 2016/790 van de Commissie van 13 januari 2016 tot wijziging van bijlage V bij Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot beroepstitels en benamingen van opleidingen** (*Kennisgeving geschied onder nummer C(2016) 1*) ⁽¹⁾ 135

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

BESLUITEN

BESLUIT (EU) 2016/788 VAN DE COMMISSIE

van 1 oktober 2014

betreffende de door Duitsland ten uitvoer gelegde staatssteun SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) met betrekking tot de financieringsregelingen voor de luchthaven Frankfurt-Hahn die in de periode 2009-2011 zijn ingevoerd

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 6850)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ⁽¹⁾, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen ⁽²⁾ te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

- (1) Bij schrijven van 17 juni 2008 heeft de Commissie Duitsland in kennis gesteld van haar besluit de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna „VWEU” genoemd) in te leiden ten aanzien van de financiering van Flughafen Frankfurt Hahn GmbH (hierna „FFHG” genoemd), de exploitant van de luchthaven Frankfurt-Hahn, en de financiële betrekkingen van de luchthaven met Ryanair. De formele onderzoeksprocedure is ingeschreven onder zaaknummer SA.21121 (C 29/08).
- (2) Bij schrijven van 4 maart 2011 heeft Deutsche Lufthansa AG (hierna „Lufthansa” genoemd) nadere inlichtingen verstrekt over de lopende formele onderzoeksprocedure in zaak SA.21121 (C 29/08) naar nieuwe beweerde staatssteunmaatregelen ten gunste van FFHG.
- (3) Bij schrijven van 18 maart 2011 heeft de Commissie deze opmerkingen van Lufthansa doorgezonden aan Duitsland en om nadere inlichtingen over de nieuwe beweerde staatssteunmaatregelen verzocht. Bij schrijven van

⁽¹⁾ Met ingang van 1 december 2009 zijn de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag respectievelijk de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie geworden. De bepalingen in beide verdragen zijn inhoudelijk identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 van het VWEU waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag. Het VWEU heeft ook een aantal terminologische veranderingen met zich meegebracht, zoals de vervanging van „Gemeenschap” door „Unie” en van „gemeenschappelijke markt” door „interne markt”. In dit besluit zal de terminologie van het VWEU worden gebruikt.

⁽²⁾ PB C 216 van 21.7.2012, blz. 1.

5 april 2011 heeft Duitsland verzocht om een verlenging van de termijn voor het verstrekken van die inlichtingen tot 15 juli 2011. Bij schrijven van 11 april 2011 stemde Commissie in met een verlenging van de termijn tot 18 mei 2011 voor een aantal vragen en tot 31 mei 2011 voor de overige vragen. Bij schrijven van 19 mei 2011 en 23 mei 2011 hebben de Duitse autoriteiten geantwoord.

- (4) Deze antwoorden waren evenwel onvolledig. Daarom heeft de Commissie bij schrijven van 6 juni 2011 een aanmaning gestuurd overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad ⁽³⁾. Duitsland heeft bij schrijven van 14 en 16 juni 2011 gereageerd.
- (5) Bij schrijven van 13 juli 2011 stelde de Commissie Duitsland in kennis van haar besluit om de procedure van artikel 108, lid 2, van het VWEU in te leiden ten aanzien van de in het kader van de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts aan FFHG verstrekte kredietlijn, de door de Investitions- und Strukturbank van de deelstaat Rijnland-Palts (hierna „ISB” genoemd) aan FFHG verstrekte lening en de door de deelstaat Rijnland-Palts aan FFHG verstrekte garantie voor de ISB-lening (hierna „inleidingsbesluit” genoemd). De formele onderzoeksprocedure naar deze aspecten is ingeschreven onder zaaknummer SA.32833 (11/C).
- (6) Bij schrijven van 22 juli 2011 heeft Duitsland om een verlenging van de termijn voor zijn antwoord op het inleidingsbesluit verzocht. Dit verzoek heeft de Commissie op 26 juli 2011 heeft ingewilligd. De Commissie heeft op 31 augustus 2011 opmerkingen over het inleidingsbesluit ontvangen van Duitsland.
- (7) Bij schrijven van 22 december 2011 heeft de Commissie Duitsland om nadere inlichtingen verzocht. Bij schrijven van 18 januari 2012 heeft Duitsland verzocht om een verlenging van de antwoordtermijn. Dit verzoek heeft de Commissie op dezelfde dag ingewilligd. Bij schrijven van 22 februari 2012 heeft Duitsland op het verzoek om nadere inlichtingen van 22 december 2011 gereageerd.
- (8) Het inleidingsbesluit is op 21 juli 2012 in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽⁴⁾ bekendgemaakt. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd binnen één maand na de datum van bekendmaking hun opmerkingen te maken.
- (9) Bij schrijven van 4 september 2012 ontving de Commissie opmerkingen van een derde, de deelstaat Rijnland-Palts. Bij schrijven van 7 september 2012 heeft de Commissie deze opmerkingen doorgezonden aan Duitsland. Duitsland kreeg de gelegenheid binnen één maand zijn opmerkingen bij de opmerkingen van de derde te maken. Het diende geen opmerkingen in.
- (10) Bij schrijven van 10 april 2013 verzocht de Commissie Duitsland om nadere inlichtingen. Duitsland reageerde bij schrijven van 17 juni 2013.
- (11) Bij schrijven van 25 februari 2014 stelde de Commissie Duitsland in kennis van de goedkeuring van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 ⁽⁵⁾ op 20 februari 2014, alsook van het feit dat deze richtsnoeren met ingang van de datum van hun bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie* op de onderhavige zaak van toepassing zouden worden. Zij stelde Duitsland in de gelegenheid binnen twintig werkdagen na de datum van hun bekendmaking in het *Publicatieblad* opmerkingen te maken over de richtsnoeren en de toepassing daarvan.
- (12) De richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 werden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* van 4 april 2014. Zij traden in de plaats van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 1994 ⁽⁶⁾ alsmede de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 ⁽⁷⁾.
- (13) Op 15 april 2014 werd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* een bericht bekendgemaakt waarin de lidstaten en belanghebbenden werden uitgenodigd in deze zaak binnen een maand na de datum van hun bekendmaking opmerkingen over de toepassing van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 te maken ⁽⁸⁾. Lufthansa en de gezamenlijke groep van deskundigen inzake vervoer en milieu dienden opmerkingen in. Bij schrijven van 21 augustus 2014 zond de Commissie deze opmerkingen door aan Duitsland. Bij schrijven van 29 augustus 2014 deelde Duitsland de Commissie mee geen opmerkingen te hebben.

⁽³⁾ Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1).

⁽⁴⁾ Zie voetnoot 2.

⁽⁵⁾ Mededeling van de Commissie — Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (PB C 99 van 4.4.2014, blz. 3).

⁽⁶⁾ Toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en artikel 61 van de EER-overeenkomst op staatssteun in de luchtvaartsector (PB C 350 van 10.12.1994, blz. 5).

⁽⁷⁾ Communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven (PB C 312 van 9.12.2005, blz. 1).

⁽⁸⁾ PB C 113 van 15.4.2014, blz. 30.

- (14) Bij schrijven van 23 maart en 4 april 2014 verzocht de Commissie Duitsland om nadere inlichtingen. Duitsland antwoordde hierop bij schrijven van 17 april, 24 april en 9 mei 2014.
- (15) Op 17 juni 2014 heeft Duitsland aan de Commissie meegedeeld dat het bij wijze van uitzondering aanvaardt dat dit besluit alleen in de Engelse taal wordt vastgesteld.

2. ACHTERGROND VAN HET ONDERZOEK

2.1. Verbouwing van de luchthaven en omzetting van zijn eigendomsstructuur

- (16) De luchthaven Frankfurt-Hahn bevindt zich in de deelstaat Rijnland-Palts, ongeveer 120 km ten westen van Frankfurt am Main. De luchthaven Frankfurt-Hahn werd tot 1992 door de Verenigde Staten gebruikt als luchtmachtbasis. Daarna werd zij omgebouwd tot burgerluchthaven. Zij beschikt over een 24-uursexploitatievergunning.
- (17) *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (hierna „Holding Hahn” genoemd), een publiek-privaat partnerschap tussen Wayss & Freytag en de deelstaat Rijnland-Palts, verkreeg op 1 april 1995 van Duitsland de eigendom van de infrastructuur van de luchthaven Frankfurt-Hahn. Tussen 1995 en 1998 bouwde dit publiek-private partnerschap de luchthaven uit om er een industriële en commerciële zone te vestigen. *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (hierna „Fraport” genoemd (*)) raakte volgens Duitsland op 1 januari 1998 betrokken bij het project en nam de bedrijfsvoering van de luchthaven uiteindelijk over toen het partnerschap tussen Wayss & Freytag en de deelstaat Rijnland-Palts geen succes bleek.
- (18) Fraport verwierf 64,90 % van de aandelen in de exploitant *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (FFHG) voor de prijs van [...] (⁹). Betaling van een deel van de koopprijs ([...] EUR) was opeisbaar op 31 december 2007, mits aan bepaalde voorwaarden was voldaan (¹⁰). In augustus 1999 verwierf Fraport 73,37 % van de aandelen van Holding Hahn en 74,90 % van de aandelen van haar algemene partner *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* voor de prijs van [...] EUR. Aldus werd Fraport feitelijk de nieuwe partner van de deelstaat Rijnland-Palts.
- (19) Fraport richtte zich bij de luchthaven Frankfurt-Hahn met name op de stelselmatige ontwikkeling van het passagiers- en vrachtvervoer van de luchthaven. In dit opzicht was Fraport een van de eerste ondernemingen waar een bedrijfsmodel werd toegepast dat met name was gericht op het aantrekken van lagekostenmaatschappijen. Op grond hiervan verbond Fraport zich ertoe een nieuwe winstpoolingovereenkomst af te sluiten met Holding Hahn bij omzetting van deze laatste in een Duitse onderneming met beperkte aansprakelijkheid (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH*). De omzetting en de sluiting van de overeenkomst vonden plaats op 24 november 2000.
- (20) Holding Hahn en FFHG gingen daarop samen in *Flughafen Hahn GmbH*. De deelstaat Rijnland-Palts bezat 26,93 % en Fraport 73,07 % van de aandelen in de nieuwe onderneming. In 2001 injecteerden de twee aandeelhouders, Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts, nieuw kapitaal in FFHG.
- (21) Tot 11 juni 2001 was 100 % van de aandelen in Fraport in handen van publieke aandeelhouders (¹¹). Op 11 juni werd Fraport naar de beurs gebracht en werd 29,71 % van de aandelen verkocht aan particuliere aandeelhouders. De overige 70,29 % bleef in handen van publieke aandeelhouders.
- (22) In november 2002 sloten de deelstaat Rijnland-Palts, de deelstaat Hessen, Fraport en FFHG een overeenkomst over de verdere ontwikkeling van de luchthaven Frankfurt-Hahn. Deze overeenkomst zorgde andermaal voor een verhoging van het ingeschreven kapitaal. Bij deze gelegenheid trad de deelstaat Hessen toe als derde aandeelhouder. Fraport had op dat moment 65 % van de aandelen in handen en de deelstaten Hessen en Rijnland-Palts elk 17,5 %. De eigendomsstructuur bleef ongewijzigd tot 2009, toen Fraport al haar aandelen verkocht aan de deelstaat Rijnland-Palts, die sindsdien een meerderheidsaandeel van 82,5 % bezit. De overige 17,5 % is nog steeds in handen van de deelstaat Hessen.

(*) Vertrouwelijke informatie

(⁹) In dit besluit wordt verder de term „Fraport” gebruikt voor zowel „FAG” vóór de wijziging van de bedrijfsnaam als „Fraport AG” daarna.

(¹⁰) Overeenkomstig artikel 7, lid 3, van de koopovereenkomst kon dit bedrag worden verminderd, bijvoorbeeld wanneer de kosten van FFHG in verband met de bestrijding van geluidshinder een bepaald plafond zouden overschrijden.

(¹¹) De deelstaat Hessen had 45,24 % van de aandelen in Fraport in handen, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (voor 100 % eigendom van de gemeente Frankfurt am Main) 28,89 % en de Bondsrepubliek Duitsland 25,87 %.

2.2. Ontwikkeling van het personen- en goederenvervoer en luchthavens in de regio

- (23) Het passagiersverkeer via de luchthaven Frankfurt-Hahn is van 29 289 in 1998 gestegen tot 4 miljoen in 2007 en daalde vervolgens tot 2,7 miljoen in 2013 (zie tabel 1). De luchthaven wordt bediend door Ryanair ⁽¹²⁾, Wizz Air ⁽¹³⁾ en andere luchtvaartmaatschappijen. Ryanair neemt ongeveer [80-100 %] van het passagiersverkeer voor zijn rekening.

Tabel 1

Ontwikkeling van het personenvervoer via de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 1998 en 2013

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

⁽¹²⁾ Ryanair is een Ierse luchtvaartmaatschappij en lid van de European Low Fares Airlines Association. De luchtvaartmaatschappij onderhoudt voornamelijk verbindingen met secundaire en regionale luchthavens. Momenteel doet zij ongeveer 160 Europese bestemmingen aan. Ryanair heeft een homogene vloot bestaande uit toestellen van het type Boeing 737-800 met 189 zitplaatsen.

⁽¹³⁾ Wizz Air is een Hongaarse luchtvaartmaatschappij en lid van de European Low Fares Airlines Association. De Wizz Air-groep bestaat uit drie werkmaatschappijen, te weten Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria en Wizz Air Ukraine. De luchtvaartmaatschappij onderhoudt hoofdzakelijk verbindingen met secundaire en regionale luchthavens. Momenteel doet zij ongeveer 150 Europese bestemmingen aan. Wizz Air heeft een homogene vloot bestaande uit toestellen van het type Airbus A320 met 180 zitplaatsen.

- (24) Ook het luchtvrachtverkeer via de luchthaven Frankfurt-Hahn is sterk toegenomen. Het luchtvrachtvolume op de luchthaven is gestegen van 16 020 ton in 1998 tot 286 416 ton in 2011 en weer afgenomen tot 152 503 ton in 2013 (zie tabel 2). In 2013 werd op de luchthaven door vervoerders en expediteurs in totaal 446 608 ton luchtvracht verwerkt.

Tabel 2

Ontwikkeling van het vrachtvervoer via de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 1998 en 2010

Jaar	Totaal luchtvrachtvolume in ton	Totaal vrachtvolume incl. expeditie in ton
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429
2011	286 416	565 344
2012	207 520	503 995
2013	152 503	446 608

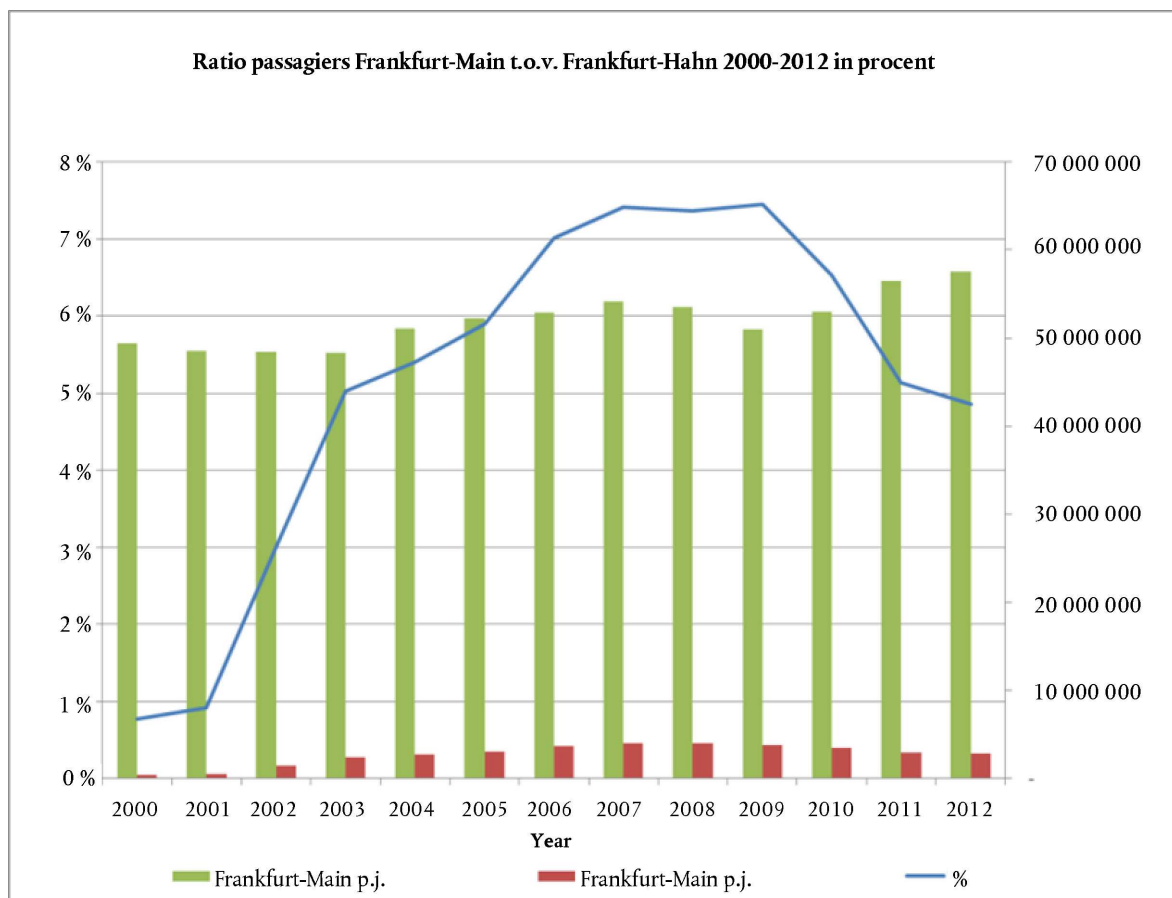
- (25) In de nabijheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn liggen de volgende luchthavens:

- i) De luchthaven Frankfurt-Main (ongeveer 115 km of ongeveer 1 uur en 15 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd) is een internationaal luchthavenknooppunt met tal van uiteenlopende meer of minder veraf gelegen bestemmingen. De luchthaven wordt hoofdzakelijk aangedaan door netwerkmaatschappijen die aansluitende vluchten aanbieden, hoewel ook rechtstreekse verbindingen en chartervluchten worden afgehandeld. Naast passagiersverkeer (ongeveer 58 miljoen in 2013) wordt op de luchthaven Frankfurt-Main ook vrachtverkeer (ongeveer 2 miljoen ton in 2013) verwerkt. Figuur 1 toont de ontwikkeling van het verkeer op de luchthavens Frankfurt-Main en Frankfurt-Hahn in de periode 2000-2012.

- ii) De luchthaven van Luxemburg (ongeveer 111 km of ongeveer 1 uur en 30 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd) is een internationale luchthaven, die tal van uiteenlopende bestemmingen aanbiedt. Naast passagiersverkeer (ongeveer 2,2 miljoen) werd er in 2013 ook 673 500 ton luchtvracht verwerkt.
- iii) De luchthaven Zweibrücken (ongeveer 128 km of ongeveer 1 uur en 35 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd).
- iv) De luchthaven Saarbrücken (ongeveer 128 km of ongeveer 1 uur en 35 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd).
- v) De luchthaven van Keulen/Bonn (ongeveer 175 km van de luchthaven of ongeveer 1 uur en 44 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd).

Figuur 1

De ontwikkeling van het passagiersverkeer op de luchthavens Frankfurt-Main en Frankfurt-Hahn tussen 2000 en 2012



2.3. Financiële resultaten van de luchthavens en overzicht van de gedane investeringen

(26) Tabel 3 biedt een overzicht van de tussen 2001 en 2012 door FFHG verrichte investeringen, voor een totaalbedrag van ongeveer 216 miljoen EUR.

Tabel 3

Overzicht van de tussen 2001 en 2012 gedane investeringen

In 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaal 2001-2012
Investerings in infrastructuur en uitrusting													
Toevoegingen aan activa incl. Overboekingen													
Grond	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[...]			
Terminal		2 519	3 310					251					
Vrachthangar			3 850		3 222								
Kantoorgebouw								2 428		[...]			
Overige investeringen in infrastructuur			10 194	1 152			13 275			[...]	[...]	[...]	
Platform	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[...]	[...]		
Overige infrastructuur	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[...]	[...]	[...]	
Immateriële activa (bv. IT)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[...]	[...]	[...]	7 108
Uitrusting	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[...]	[...]	[...]	75 550
Totaal	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) Tabel 4 biedt een overzicht van de jaarlijkse financiële resultaten van FFHG tussen 2001 en 2012.

Tabel 4

Jaarlijkse financiële resultaten van FFHG tussen 2001 en 2012

In 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Winst-en-verliesrekening												
Inkomsten	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
Overige inkomsten (incl. compensatie in verband met overheidstaken en verkoop van gronden)	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
Totale inkomsten	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
Materiaalkosten	- 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
Personeelskosten	- 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
Overige kosten (incl. marketing)	- 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 (excl. overige inkomsten)	- 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
Afschrijving	- 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
Financiële resultaten (ontvangen rente - betaalde rente)	- 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
Buitengewone inkomsten en kosten	- 431,54	- 206,00	- 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- 272,55	0,00	0,00
Belastingen	- 580,13	- 204,74	- 215,18	- 323,82	- 228,44	- 242,33	- 245,00	- 238,66	- 257,45	- 240,85	- 231,03	- 277,52
Dekking van verliezen door Fraport via winstpoolingovereenkomst	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
Jaarresultaat (winst/verlies)	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. BESCHRIJVING VAN DE FEITEN EN REDENEN VOOR HET INLEIDEN VAN DE PROCEDURE

- (28) In het inleidingsbesluit, dat betrekking heeft op de financieringsregelingen die tussen 2009 en 2011 zijn ingevoerd, zijn de volgende vragen aan de orde:
- i) of de in het kader van de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts toegekende kredietlijn is verstrekt tegen marktvoorwaarden en derhalve geen staatssteun vormt, dan wel ingeval deze staatssteun vormt, of dergelijke staatssteun verenigbaar met de interne markt kan worden geacht;
 - ii) of de door ISB aan FFHG verstrekte leningen en de door de deelstaat Rijnland-Palts aan FFHG verstrekte onderliggende garantie zijn toegekend tegen marktvoorwaarden en derhalve geen staatssteun vormen, dan wel ingeval deze staatssteun vormen, of dergelijke staatssteun verenigbaar met de interne markt kan worden geacht.

3.1. In het kader van de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts toegekende kredietlijn

- (29) Sinds 19 februari 2009 maakt FFHG deel uit van de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts. De cashpool heeft tot doel het gebruik van liquiditeit bij de verschillende holdings, stichtingen en openbare bedrijven van de deelstaat te optimaliseren.
- (30) De deelname van de verschillende ondernemingen en stichtingen in de cashpool is gebaseerd op een memorandum van overeenstemming tussen de betrokken onderneming/stichting en het ministerie van Financiën van de deelstaat Rijnland-Palts. Indien de vraag naar liquiditeit de beschikbare middelen in de cashpool overtreft, wordt het liquiditeitstekort op korte termijn op de kapitaalmarkt gefinancierd.
- (31) De huidige kredietlijn voor FFHG in de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts bedraagt 45 miljoen EUR. Tegen 25 maart 2013 had FFHG 100 % (45 miljoen EUR) van de toegekende kredietlijn gebruikt.

3.2. Herfinanciering van de leningen van FFHG door de Investitions- und Strukturbank van de deelstaat Rijnland-Palts

- (32) Nadat de deelstaat Rijnland-Palts het meerderheidsaandeel in FFHG verwierf, werden haar leningen met een middellange looptijd in 2009 geherfinancierd door ISB. Drie van de leningen, namelijk de leningen 1, 3 en 4 (zie Tabel 5) werden toegekend tegen een vaste rente voor de gehele duur van de desbetreffende leningen, terwijl de leningen 2 en 5 een variabele rente hebben. In Tabel 5 worden de voorwaarden van de door ISB verstrekte leningen samengevat.

Tabel 5

De door ISB aan FFHG verstrekte leningen

Nr.	Bank	Geleend bedrag in miljoen EUR	Looptijd	Rente	Renteswap
1	ISB	18,4	[ong. 8 jaar]	[> 3 %; < 4,5 %]	
2	ISB	20,0	[ong. 5 jaar]	[< 12]-maands Euribor plus [< 1 %]	[...]
3	ISB	2,5	[ong. 2 jaar]	[> 3 %; < 4,5 %]	

Nr.	Bank	Geleend bedrag in miljoen EUR	Looptijd	Rente	Renteswap
4	ISB	25,9	[ong. 7 jaar]	[> 3 %; < 4,5 %]	
5	ISB	6,8	[ong. 3 jaar]	[< 12]-maands Euribor plus [< 1 %]	[...]

- (33) Voorts heeft FFHG met IKB Corporate Lab twee renteswapovereenkomsten gesloten ter afdekking van schommelingen in het variabele gedeelte van de rente van de leningen 2 en 5 (zie tabel 5), namelijk de 6-maands-respectievelijk de 3-maands-Euribor. De swapovereenkomsten werden gesloten in 2004 en 2005 (met betrekking tot de destijds verstrekte leningen, die werden vervangen door de huidige financiering).
- (34) De terugbetalingsvoorwaarden van de diverse door ISB verstrekte leningen verschillen. De leningen 1, 3, 4 en 5 zijn aflossingsleningen, terwijl lening 2 een termijnkrediet betreft dat aan het eind van de looptijd in één keer wordt terugbetaald. In tabel 6 worden de terugbetalingsvoorwaarden van die leningen samengevat.

Tabel 6

Terugbetalingsvoorwaarden van de ISB-leningen

Nr.	Bank	Geleend bedrag in miljoen EUR	Terugbetalingsvoorwaarden/vervaldatum
1	ISB	18,4	Halfjaarlijkse terugbetaling op 30 juni en 30 december van elk jaar, laatste vervaldatum [...]
2	ISB	20,0	Vervaldatum termijnkrediet [...]
3	ISB	2,5	Halfjaarlijkse terugbetaling op 30 april en 30 oktober van elk jaar, laatste vervaldatum [...]
4	ISB	25,9	Halfjaarlijkse terugbetaling op 30 juni en 30 december van elk jaar, laatste vervaldatum [...]
5	ISB	6,8	Driemaandelijke terugbetaling van [...], laatste vervaldatum [...]

- (35) Alle leningen worden voor 100 % gegarandeerd door de deelstaat Rijnland-Palts. Voor de verstrekte garanties betaalt FFHG een garantiepremie van [0,5 % tot 1,5 %] per jaar aan de borg.

3.3. Verenigbaarheid van mogelijke staatssteun aan FFHG

- (36) In haar besluit tot inleiding van de procedure gaf de Commissie te kennen dat zij betwijfelt of de in het kader van de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts toegekende kredietlijn, waarnaar in punt 3.1 wordt verwezen, en de leningen en de garantie, waarnaar in punt 3.2 wordt verwezen, verenigbaar met de interne markt zijn wanneer niet aan de voorwaarden voor verenigbaarheid van exploitatiesteun krachtens de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 is voldaan, ingeval het om staatssteun gaat.

4. OPMERKINGEN VAN DUITSLAND

- (37) In het algemeen verklaarde Duitsland dat het bij geen van beide in deze procedure onderzochte maatregelen gaat om staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, aangezien er alle relevante omstandigheden in aanmerking genomen geen economisch voordeel werd verleend aan FFHG. Voorts betoogde Duitsland dat indien de Commissie van oordeel zou zijn dat deze maatregelen wel steun in de zin van het VWEU vormen, de steun verenigbaar met de interne markt moet worden geacht.

4.1. Het specifieke geval van de luchthaven Frankfurt-Hahn in 2009

- (38) Duitsland was van oordeel dat bij de beoordeling van de betrokken financiële maatregelen de specifieke situatie van de luchthaven en de achtergrond van de financiële maatregelen in overweging moeten worden genomen. Duitsland verwees in dit verband naar de volgende drie omstandigheden:
- (39) Ten eerste wees Duitsland er met betrekking tot de achtergrond van de maatregelen op dat FFHG het merendeel van haar investeringen tijdens en na de verbouwing van de luchtmachtbasis tot een commerciële luchthaven via leningen had gefinancierd. Volgens Duitsland had FFHG derhalve een groot aantal langlopende financiële verplichtingen, in tegenstelling tot andere luchthavens.
- (40) Ten tweede stelde Duitsland dat de herfinanciering van de leningen van FFHG onvermijdelijk was, omdat Fraport haar aandelen per 1 januari 2009 aan de deelstaat Rijnland-Palts had verkocht. Fraport was op grond van de overeenkomst tot overdracht van de bedrijfsresultaten („Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag”) verplicht voorafgaand aan de verkoop te zorgen voor de financiering van de langetermijnkredieten van FFHG en eventuele verliezen te compenseren. Duitsland lichtte verder toe dat deze overeenkomst na verwerving van de aandelen door de deelstaat Rijnland-Palts was beëindigd, zodat het noodzakelijk was de verplichtingen van FFHG te herfinancieren. Volgens Duitsland hadden deze maatregelen van de deelstaat Rijnland-Palts uitsluitend tot doel de financiële situatie van FFHG te ondersteunen.
- (41) Ten derde wees Duitsland er in het bijzonder op dat een privéonderneming FFHG tegen dezelfde voorwaarden zou hebben gefinancierd als de deelstaat Rijnland-Palts en dat die voorwaarden in overeenstemming zijn met het beginsel van de kredietverstrekker in een markteconomie. Duitsland betoogt dat de Commissie de handels-transactie als geheel en alle omstandigheden van dit specifieke geval in aanmerking moet nemen, met name het feit dat de deelstaat het merendeel van de aandelen in handen heeft.

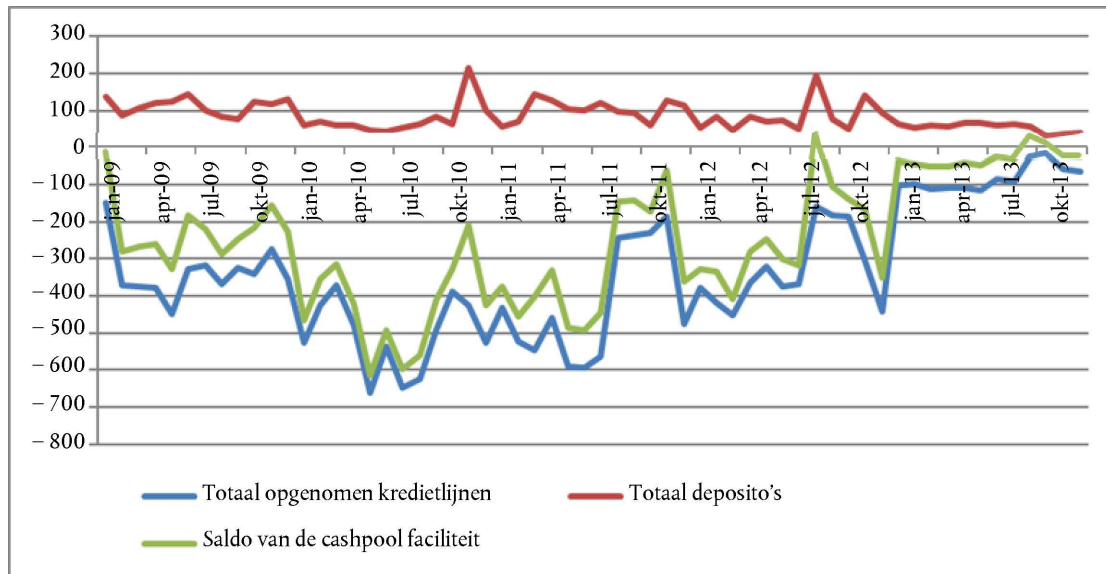
4.2. Steunkarakter van de in het kader van de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts toegekende kredietlijn

4.2.1. De financiering van de cashpool

- (42) Volgens Duitsland is de cashpool een financieel instrument dat in 2002 door de deelstaat is ingesteld. De instellingen en stichtingen van de deelstaat alsook alle privaatrechtelijke ondernemingen waarvan de deelstaat voor meer dan 50 % eigenaar is, kunnen aan de cashpool deelnemen. Volgens de Duitse opmerkingen wordt het dagelijks saldo van de cashpool beheerd door de „Landeshauptkasse” van de deelstaat.
- (43) Duitsland was van oordeel dat de cashpool niet rechtstreeks uit de begroting van de deelstaat wordt gefinancierd, maar vanuit het overschot aan geldmiddelen van de deelnemers. Verder werd een overschot aan geldmiddelen in de cashpool op de kapitaalmarkt belegd; op dezelfde manier wordt een tekort gecompenseerd met op de kapitaalmarkt verkregen middelen. Duitsland stelde dat er geen financiële steun in het kader van de cashpool zou worden verstrekt via staatsmiddelen en dat deze derhalve niet aan de staat kon worden toegerekend.
- (44) Duitsland verstrekke tevens gegevens over het totale saldo (deposito's van de deelnemende ondernemingen en opgenomen kredietlijnen) van de cashpool, zoals samengevat in Figuur 2.

Figuur 2

Algemene ontwikkeling van de financiering van de cashpool van de deelstaat tussen 2009 en 2013 (in miljoen EUR)

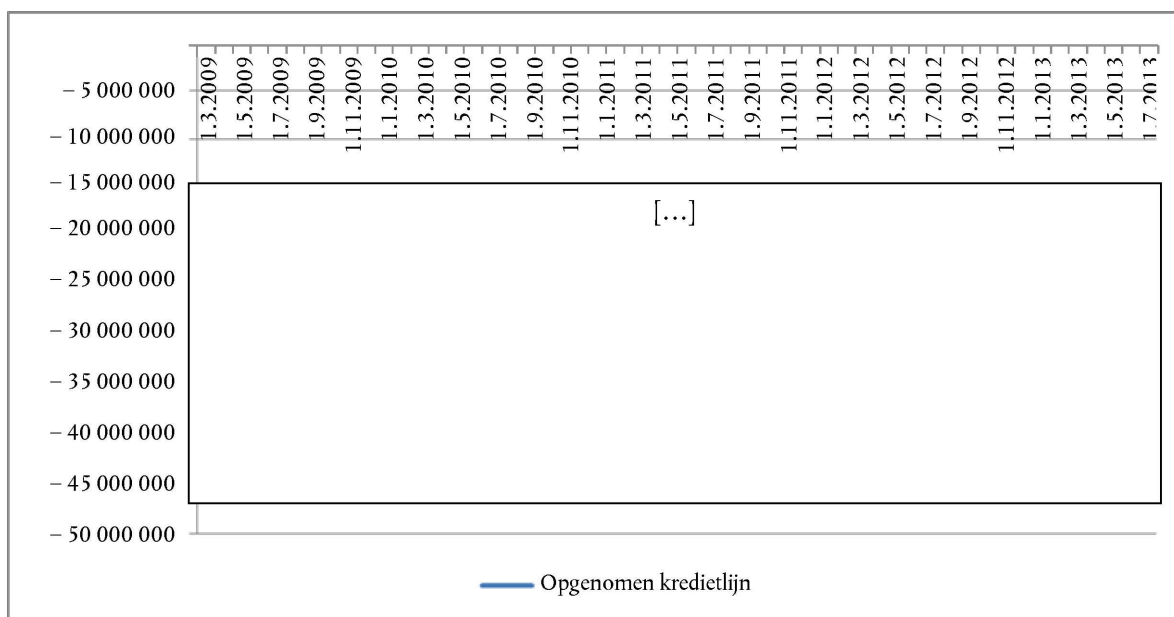


4.2.2. Economisch voordeel

- (45) Duitsland stelde dat FFHG door opname in de cashpool van de deelstaat geen economisch voordeel in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU verkreeg. Volgens Duitsland dient de *mededeling over referentiepercentages* ⁽¹⁴⁾ niet strikt te worden gehanteerd, aangezien hierbij geen rekening wordt gehouden met het feit dat de deelstaat Rijnland-Palts het merendeel van de aandelen in FFHG in handen heeft.
- (46) Duitsland wees erop dat, hoewel de kredietlijn voor langere tijd is toegekend, de leningen in beginsel op dagbasis vervallen. Derhalve stemt de opgenomen kredietlijn overeen met een kortlopende lening. In Figuur 3 wordt het gebruik van de kredietlijn door FFHG weergegeven.

Figuur 3

Overzicht van het gebruik van de kredietlijn van de cashpool door FFHG tussen maart 2009 en augustus 2013 (in EUR)

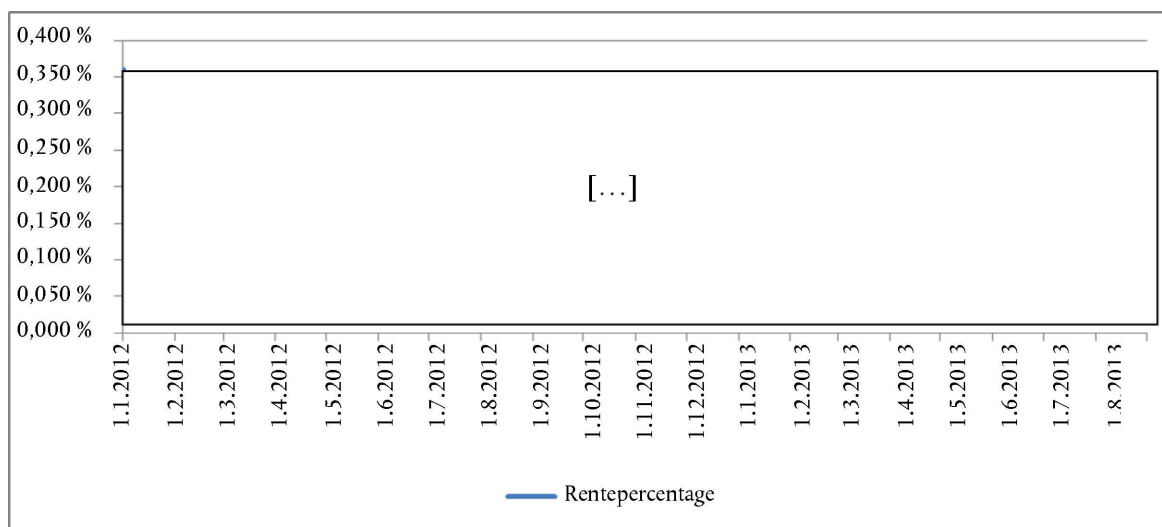


⁽¹⁴⁾ Mededeling van de Commissie van 12 december 2007 over de herziening van de methode waarmee de referentie- en disconteringspercentages worden vastgesteld (PB C 14 van 19.1.2008, blz. 6).

- (47) Wat de rang en de zekerheidstelling van de cashpoolverplichtingen betreft, stelde Duitsland dat de cashpoolverplichting van FFHG op hetzelfde niveau staat als al haar andere verplichtingen. Duitsland wees erop dat, hoewel er geen zekerheden worden gevraagd van de ondernemingen die van de cashpool profiteren, zij wel onder toezicht van de deelstaat staan en dat de deelstaat als meerderheidsaandeelhouder van FFHG te allen tijde om een zekerheidstelling voor de opgenomen leningen kan verzoeken. Bovendien vormden cashpoolfaciliteiten een gangbare en veel voorkomende praktijk. Naar het oordeel van Duitsland heeft de cashpool tot doel de liquiditeit tussen de bedrijven die eigendom van de deelstaat zijn, in evenwicht te houden.
- (48) Met name wat betreft de bewering in het inleidingsbesluit dat bij gebrek aan een rating een risico-opslag van 1 000 basispunten had moeten worden vastgesteld, was Duitsland van oordeel dat het helemaal niet in het economische en structurele belang van een particuliere holding is om 1 000 basispunten op te tellen bij het basisrentepercentage voor een aan haar dochteronderneming verstrekte aandeelhouderslening. Duitsland voegde daaraan toe dat de rente voor FFHG ongeveer overeenkwam met het eendaags-renteniveau voor het eurogebied (European OverNight Index Average). Figuur 4 toont de aan FFHG berekende rente voor het gebruik van de kredietlijn tussen 2012 en 2013.

Figuur 4

Ontwikkeling van de aan FFHG berekende rente voor het gebruik van de cashpool tussen januari 2012 en augustus 2013



- (49) Wat betreft de bewering in het inleidingsbesluit dat de risico-opslag normaal gezien zou worden vastgesteld op grond van een beoordeling van de kans op wanbetaling door FFHG, voerde Duitsland aan dat de deelstaat Rijnland-Palts door FFHG in de cashpool op te nemen geen lening aan een derde, maar een aandeelhouderslening aan zijn eigen dochteronderneming verstrekte. Duitsland wees er tevens op dat de deelstaat zich als aandeelhouder terdege bewust was van de kans op wanbetaling door FFHG en geen externe beoordeling nodig had, aangezien hij over alle noodzakelijke gegevens beschikte.
- (50) Duitsland verstrekte tevens ratings van FFHG op basis van het kredietscoremodel van Moody's ⁽¹⁵⁾ voor de periode 2009-2014, zoals samengevat in Tabel 7 hieronder. Deze ratings werden vastgesteld aan de hand van de jaarrekening van FFHG per 31 december van het voorgaande jaar en de beschikbare ondernemingsplannen.

⁽¹⁵⁾ KMV Riskcalc Germany 3.1; dit model wordt gebruikt om een schatting te maken van de rating van niet-beursgenoteerde ondernemingen op basis van hun financiële gegevens. Met behulp van het model KMV RiskCalc Germany 3.1 van Moody's wordt de verwachte wanbetalingsfrequentie (of kans op wanbetaling) van niet-beursgenoteerde ondernemingen berekend op basis van de gegevens uit de jaarrekening.

Tabel 7

Overzicht van de kredietratings van FFHG tussen 2009 en 2014

Periode	Veronderstelde duur ⁽¹⁾	Zelfstandige rating van FFHG (ratingschaal van Moody's)	Aangepaste rating ⁽²⁾ (ratingschaal van Moody's)
1 januari 2009 - 31 december 2010	2 jaar	[Ba1 - B3] ⁽³⁾	[Baa3-B2] ⁽⁴⁾
1 januari 2011 - 31 december 2011	één jaar	[Ba1 - B3] ⁽³⁾	[Baa3-B2] ⁽⁴⁾
1 januari 2012 - 31 december 2012	één jaar	[Ba1 - B3]	[Baa3-B2]
1 januari 2013 - 31 december 2014	2 jaar	[Ba1 - B3]	[Baa3-B2]

⁽¹⁾ Gezien de toelichting in overweging 46 werd er voor de vaststelling van de kredietratings van uitgegaan dat het bij de in het kader van de cashpool verstrekte leningen om kortlopende kredieten gaat.

⁽²⁾ Rekening houdend met de eigendomsstructuur.

⁽³⁾ Dit komt overeen met de rating [BB+ tot B-] volgens de ratingschaal van Standard & Poor's. Deze ratingcategorie houdt in dat de kredietnemer [...] is.

⁽⁴⁾ Dit komt overeen met de rating [BBB- tot B] volgens de ratingschaal van Standard & Poor's. Deze ratingcategorie houdt in dat de kredietnemer [...] is.

Bron: memo van KPMG van 7 juni 2013.

- (51) Duitsland stelde dan ook dat FFHG door opname in de cashpool van de deelstaat geen economisch voordeel had verkregen en dat de toegang tot de cashpool derhalve geen staatssteun vormde.

4.3. Steunkarakter van de aan FFHG verstrekte leningen en garantie

4.3.1. Marktconformiteit van de ISB-leningen

- (52) Duitsland verklaarde dat FFHG geen enkel voordeel heeft behaald uit de herfinanciering van de ISB-leningen. Naar zijn oordeel waren de ISB-leningen vergelijkbaar met de in 2005 door Nassauische Sparkasse verstrekte leningen. Volgens Duitsland was de zekerheidstelling van de ISB-leningen ook vergelijkbaar met de leningen van Nassauische Sparkasse.
- (53) Duitsland stelde dat volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie ⁽¹⁶⁾ onder steun maatregelen worden verstaan die de lasten verlichten welke normaliter op de begroting van een onderneming drukken. Duitsland betoogde dat er bij gelijkblijvende lasten geen sprake kan zijn van steun. Volgens het land lag de rente over de door ISB geherfinancierde leningen in totaal [80 000 tot 130 000 EUR] hoger dan onder de eerdere financieringsregelingen. Daarnaast moest FFHG een premie van [300 - 340] en [340 - 410] basispunten boven op het basisrentepercentage betalen. Volgens Duitsland zijn deze percentages overeenkomstig de mededeling over referentiepercentages passend voor een onderneming met een bevredigende rating ([BB+ tot BB-] volgens de ratingschaal van Standard and Poor's) en een laag niveau van zekerheidstelling of zwakke rating ([B+ tot B-] op de ratingschaal van Standard and Poor's) en een normaal niveau van zekerheidstelling.

⁽¹⁶⁾ Duitsland verwees in dit verband naar de zaak C-30/59 *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Hoge Autoriteit van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal*, Jurispr. 1961, 00003, blz. 3, 43.

- (54) Duitsland legde uit dat FFHG Deutsche Bank in 2009, ter voorbereiding op de nieuwe financiering, verzocht om een indicatie van de risico-opslag voor de herfinanciering van haar bestaande leningen. Het heeft de beoordeling ingediend die door Deutsche Bank ⁽¹⁷⁾ op basis van de drie meest recente jaarverslagen (2006-2008) van FFHG werd opgesteld. Bij deze beoordeling werd geen rekening gehouden met het ondernemingsplan van FFHG dat destijds ter beoordeling voorlag. Met betrekking tot de beoordeling door Deutsche Bank verklaarde Duitsland dat deze FFHG op grond van haar analyse weliswaar in de ratingcategorie ⁽¹⁸⁾ [<BBB+] plaatst, maar geen exacte rating voor het bedrijf afgeeft.
- (55) Duitsland gaf aan dat bij de analyse van Deutsche Bank rekening werd gehouden met de specifieke eigendomsverhoudingen van FFHG (onder meer dat het bedrijf eigendom is van de overheid en van groot belang is voor de lokale economie). Volgens Deutsche Bank zou elke kredietgever bij het verstrekken van een lening aan FFHG rekening houden met deze omstandigheden. Nar mening van Duitsland betekent dit dat, hoewel de zelfstandige rating van FFHG [<BBB+] was, de aangepaste rating (rekening houdend met de specifieke eigendomsverhoudingen) hoger zou uitvallen ⁽¹⁹⁾.
- (56) In dit verband verklaarde Duitsland verder dat Deutsche Bank een indicatie heeft gegeven van de toepasselijke risico-opslag voor twee alternatieve financieringsstructuren — één op basis van de aangepaste rating van FFHG (zonder zekerheid, d.w.z. onder verwijzing naar een situatie zonder uitdrukkelijke staatsgarantie van de hoofdaandeelhouder van FFHG — de deelstaat Rijnland-Palts), en één met een garantie van 100 % van de deelstaat Rijnland-Palts. Blijkens de analyse van Deutsche Bank zou in het eerste geval (zonder zekerheid, op basis van de aangepaste rating) de toepasselijke risico-opslag voor een lening met een looptijd van 5 jaar tussen [1,3 % en 2,05 %] per jaar liggen. In het tweede geval (een garantie van 100 % voor de leningen) zou de toepasselijke risico-opslag tussen [0,25 % en 0,7 %] per jaar liggen ⁽²⁰⁾.
- (57) Tot staving van de door Deutsche Bank uitgevoerde analyses verstrekke Duitsland tevens de door Volksbank voor FFHG afgegeven rating voor 2010, [...] volgens de interne ratingschaal van Volksbank ⁽²¹⁾. Verder legde Duitsland uit dat in 2011 Kreissparkasse Birkenfeld FFHG de rating [...] volgens haar ratingschaal ⁽²²⁾ toekende.
- (58) Duitsland verstrekke tevens ratings van FFHG op basis van het kredietscoremodel van Moody's ten tijde van de toekenning van de ISB-leningen (zie tabel 8).

Tabel 8

Overzicht van de ratings van FFHG ten tijde van de toekenning van de ISB-leningen

Bank	Looptijd	Looptijd in jaren	Zelfstandige rating van FFHG (ratingschaal van Moody's)	Aangepaste rating ⁽¹⁾ (ratingschaal van Moody's)
ISB	[ong. 8 jaar]	[ong. 8 jaar]	[B2 - Baa3]	[B1-Baa2]
ISB	[ong. 5 jaar]	[ong. 5 jaar]	[B2 - Baa3]	[B1-Baa2]
ISB	[ong. 2 jaar]	[ong. 2 jaar]	[B2 - Baa3]	[B1-Baa2]

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

⁽¹⁸⁾ Punt 3.2.1 van de Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung: „..., gehen wir von einer Einstufung der Gesellschaft im [...]“ De ratingcategorie [<BBB+] omvat alle ratings lager dan [BBB+] volgens de ratingschaal van Standard and Poor's.

⁽¹⁹⁾ Deutsche Bank heeft echter geen aangepaste rating voor FFHG afgegeven.

⁽²⁰⁾ Dit percentage wordt als volgt berekend: [5 tot 25] basispunten — risico-opslag over 5-jarige euro-obligaties van de Duitse deelstaten, [5 tot 25] basispunten — boven op de hiervoor vermelde opslag vanwege het indirecte risico in verband met een staatsbedrijf, [5 tot 25] basispunten — vanwege de beperkte verhandelbaarheid van de schuld.

⁽²¹⁾ Rating Ergebnis FFHG van Volksbank Hunsrück-Nahe eG. Deze rating komt overeen met [B tot BB] volgens de ratingschaal van Standard and Poor's (zie Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, blz. 18).

⁽²²⁾ Ratingunterlagen Kreissparkasse Birkenfeld. Deze rating komt overeen met [B- tot BB-] volgens de ratingschaal van Standard and Poor's (zie Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, blz. 18).

Bank	Looptijd	Looptijd in jaren	Zelfstandige rating van FFHG (ratingschaal van Moody's)	Aangepaste rating ⁽¹⁾ (ratingschaal van Moody's)
ISB	[ong. 7 jaar]	[ong. 7 jaar]	[B2 - Baa3]	[B1-Baa2]
ISB	[ong. 3 jaar]	[ong. 3 jaar]	[B2 - Baa3]	[B1-Baa2]

⁽¹⁾ Rekening houdend met de eigendomsstructuur.

Bron: memo van KPMG van 7 juni 2013.

- (59) Duitsland betoogde dat FFHG dient te worden beschouwd als een onderneming met een goede rating vanwege het hoge niveau van zekerheidstelling (alle activa van FFHG kunnen als zekerheid fungeren) en het hoge percentage eigen vermogen van ongeveer 30 %, hoewel FFHG verliesgevend is en omdat de deelstaat Rijnland-Palts — als aandeelhouder van FFHG — zich garant heeft gesteld voor lening.
- (60) Daarnaast beklemtoonde Duitsland dat FFHG en ISB de voorwaarden van de leningen zijn overeengekomen en dat de deelstaat Rijnland-Palts geen invloed had op de onderhandelingen hierover.
- (61) Derhalve was Duitsland van mening dat de ISB-leningen tegen marktvoorwaarden aan FFHG zijn verstrekt en dat deze leningen daarom geen staatssteun vormen.

4.3.2. Marktconformiteit van de door de deelstaat Rijnland-Palts verstrekte garantie

- (62) Duitsland betoogde dat holdings zich met grote regelmaat garant stellen voor de financiële verplichtingen van een dochteronderneming. Bovendien stelde Duitsland dat de garantie van de deelstaat Rijnland-Palts voldoet aan de vereisten van de garantiemededeling ⁽²³⁾. Duitsland erkende dat de garantie voor de volle 100 % van het geleende bedrag zeker werd gesteld en niet voor 80 % (zoals op grond van de garantiemededeling vereist is), maar wees erop dat dit een gevolg was van het feit dat de deelstaat Rijnland-Palts de garanties van Fraport op zich nam ten belope van 100 %. Duitsland verklaarde in dit verband dat de deelstaat Rijnland-Palts alleen de bestaande toestand handhaafde, aangezien er eerder al sprake was van een zekerheidstelling van 100 %. Derhalve ontving FFHG geen economisch voordeel volgens Duitsland.
- (63) Daarnaast merkte Duitsland op dat FFHG andere zekerheden had kunnen stellen (zoals grond, gebouwen en andere vaste activa), maar dat dit niet noodzakelijk was omdat de deelstaat het merendeel van de aandelen in FFHG in handen had. Derhalve had het niet verlenen van een garantie door de deelstaat niet noodzakelijk iets veranderd aan de voorwaarden van de lening.
- (64) Verder wees Duitsland erop dat FFHG een marktconforme vergoeding betaalt voor de garantie. Ter staving van deze bewering verwees Duitsland naar het in overweging 56 genoemde onderzoek van Deutsche Bank. In dit verband voerde Duitsland ter verduidelijking aan dat Deutsche Bank had vastgesteld dat de marktconforme vergoeding voor de garantie tussen [0,5 % en 1,5 %] zou liggen ⁽²⁴⁾. Volgens Duitsland werd de vergoeding op [0,5 % tot 1,5 %] vastgesteld omdat FFHG zich ten tijde van de verlening van de garantie goed ontwikkelde. Tegen deze achtergrond wees Duitsland erop dat de bewuste vergoeding zich binnen de marge bevindt die op grond van de expertise van Deutsche Bank is vastgesteld en daarom moet worden geacht marktconform te zijn.

⁽²³⁾ Mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun in de vorm van garanties (PB C 155 van 20.6.2008, blz. 10).

⁽²⁴⁾ Deutsche Bank beoordeelt twee alternatieve scenario's voor de financiering van FFHG — één zonder zekerheidstelling en één met een staatsgarantie van 100 %. Volgens schattingen van Deutsche Bank zou de toepasselijke risico-opslag voor een lening met een looptijd van 5 jaar in het eerste geval (zonder zekerheid) tussen [1,30 % en 2,05 %] per jaar liggen. In het tweede geval (met een garantie van 100 % voor de leningen) zou de toepasselijke risico-opslag tussen [0,25 % en 0,7 %] per jaar liggen. Het verschil in de opslagen tussen de twee gevallen geeft een indicatie van de prijs van de garantie. Het door Deutsche Bank geschatte verschil ligt in de grootteorde van [0,6 % tot 1,8 %] per jaar ([1,3 % - 0,7 % = 0,6 % en 2,05 % - 0,25 % = 1,8 %]).

- (65) Tot slot benadrukte Duitsland dat FFHG geen economisch voordeel in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU ontving, noch via de cashpool of de ISB-leningen, noch via de onderliggende garantie.

4.4. Verenigbaarheid van de maatregelen met de interne markt

4.4.1. Beoordeling van de verenigbaarheid van de investeringssteun

- (66) Duitsland merkte op dat, ook indien de aan FFHG verstrekte financiering steun vormt, deze steun verenigbaar zou zijn met de interne markt overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.
- (67) In het bijzonder waar het gaat om de ISB-leningen en de onderliggende garantie stelde Duitsland dat de ISB-leningen dienden voor de herfinanciering van bestaande leningovereenkomsten die waren gesloten ter financiering van infrastructuurmaatregelen op de luchthaven Frankfurt-Hahn. In dit verband merkte Duitsland op dat ISB-lening nummer 1 diende voor de herfinanciering van een lening waarmee de investeringen van 2007 en 2008 in de uitrusting van de luchthaven Frankfurt-Hahn waren gefinancierd, terwijl ISB-lening nummer 2 diende voor de herfinanciering van een lening waarmee investeringen op de luchthaven van 2002 waren gefinancierd. Volgens Duitsland diende ook ISB-lening nummer 3 voor de herfinanciering van investeringen in de verbouwing van een vrachthangar tot een passagiersterminal en andere maatregelen om de infrastructuur uit te breiden. Duitsland merkte verder op dat ook ISB-leningen nummers 4 en 5 dienden voor de herfinanciering van leningen waarmee investeringen tussen 2004 en 2006 waren gefinancierd. Duitsland was derhalve van oordeel dat de leningen geen exploitatiesteun vormen, maar investeringssteun die voldoet aan de in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 vastgestelde verenigbaarheidsvoorwaarden. In de volgende overwegingen wordt onderzocht in hoeverre aan elk van die voorwaarden is voldaan.

a) Bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang

- (68) Wat betreft de voorwaarde dat de maatregel moet bijdragen aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang, merkte Duitsland op dat de financiering van de luchthaveninfrastructuur van de luchthaven Frankfurt-Hahn altijd tot doel had de economische structuur van de economisch achtergebleven en dunbevolkte regio Hunsrück te verbeteren.
- (69) In dit verband verklaarde Duitsland dat de ondersteuning van FFHG in de eerste plaats tot doel had een bijdrage te leveren aan de bestrijding van de structurele zwakte van de economie van de regio Hunsrück. De luchthaven Frankfurt-Hahn is omringd door een aantal gebieden die geacht worden in aanmerking te komen voor steun in het kader van de *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur”* ⁽²⁵⁾, een taak die door de federale en de lokale overheden wordt gedeeld. In dit verband zijn de vier regio's die de luchthaven omringen, te weten Landkreis Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell en Rhein-Hunsrück-Kreis, gemiddeld maar half zo dichtbevolkt als de rest van de deelstaat Rijnland-Palts. Voor gebieden waarvan de economie afhankelijk is van voornamelijk kleine en middelgrote ondernemingen vormt werkgelegenheid volgens Duitsland de voornaamste barrière vormt tegen een verdere achteruitgang van de regionale economie en speelt de luchthaven Frankfurt-Hahn een voorname rol als werkgever en afnemer.
- (70) Ten tweede betoogde Duitsland dat de luchthaven Frankfurt-Hahn een voorname rol vervult bij de strategische bevordering van het inkomend (ongeveer 33 % van de passagiers of ongeveer 1 miljoen passagiers in 2005) en uitgaand toerisme (ongeveer 67 % van de passagiers) voor de deelstaat Rijnland-Palts. Duitsland verklaarde dat 88 % van de inkomende passagiers goed is voor diverse overnachtingen in de regio. Duitsland merkte op dat het inkomende toerisme op de luchthaven Frankfurt-Hahn in 2005 ongeveer 5,7 miljoen overnachtingen genereerde ⁽²⁶⁾. Volgens Duitsland is het aantal overnachtingen verder toegenomen: in 2011 verwelkomde de

⁽²⁵⁾ Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz” van 6 oktober 1969 (BGBl. I S. 1861), zoals laatst gewijzigd bij artikel 8 van de wet van 7 september 2007 (BGBl. I, blz. 2, 246).

⁽²⁶⁾ Flughafen Frankfurt Hahn — Regionaaleconomische Effekte, ZfL Studie, maart 2007.

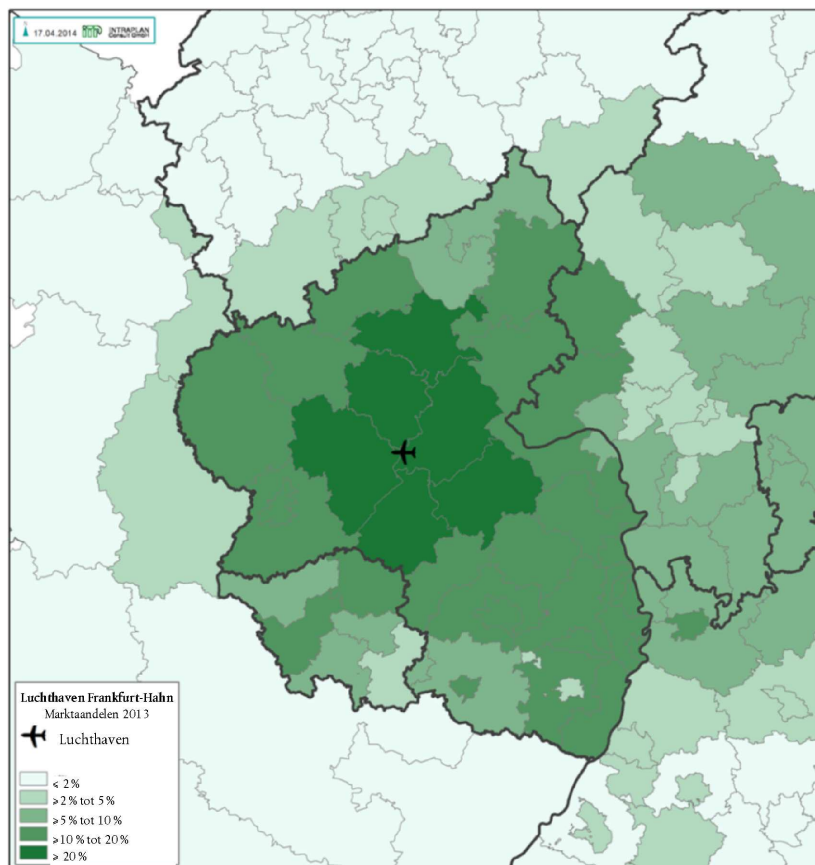
deelstaat Rijnland-Palts 8,2 miljoen gasten, die goed waren voor 21,5 miljoen overnachtingen. Duitsland wees er verder op dat met name het aantal gasten uit de Oost- en Zuid-Europese landen is toegenomen en dat vanuit die landen een groot aantal vluchten naar Frankfurt-Hahn wordt uitgevoerd. Volgens Duitsland heeft het toerisme in Rijnland-Palts gezorgd voor een banengroei van ongeveer 198 000. De resulterende gevolgen voor de inkomens en de werkgelegenheid vloeien met name voort uit het inkomende toerisme. De luchthaven Frankfurt-Hahn speelt daarbij een essentiële rol als toegangspoort voor toeristen tot de regio Hunsrück en Rijnland-Palts meer in het algemeen. Duitsland gaf aan dat het aantal toeristen tussen 1990 en 2001 met 70 % is gestegen voor de regio Hunsrück en met 35 % voor Rijnland-Palts. Het aantal toeristen uit het buitenland is in die periode in de regio Hunsrück met 163 % toegenomen. Aangezien 88 % van de toeristen die via Frankfurt-Hahn binnenkomen, ten minste eenmaal overnacht en meer dan 80 % van hen zelfs twee- tot tienmaal overnacht, leveren zij een voordeel op van in totaal ongeveer 133,7 miljoen EUR per jaar. Bovendien genereert ook het uitgaand toerisme (67 %) door middel van activiteiten buiten de luchtvaart inkomsten voor de luchthaven Frankfurt-Hahn.

- (71) Ten derde verklaarde Duitsland dat de luchthaven Frankfurt-Hahn, rekening houdend met alle onderdelen van de luchthavenactiviteiten, in 2012 goed was voor 3 063 nieuwe banen in de regio Hunsrück, waarbij het in 74 % van de gevallen om voltijdbanen ging. Volgens Duitsland woont 90 % van de betrokken werknemers in de regio. De luchthaven Frankfurt-Hahn helpt het vertrek van jonge, gekwalificeerde werknemers naar andere regio's en de sociaaleconomische achteruitgang van de regionale gemeenschappen en hun infrastructuur tegengaan. Daarnaast wees Duitsland erop dat de aanwezigheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn niet alleen de vermelde rechtstreekse gevolgen voor de arbeidsmarkt heeft, maar tevens enorme onrechtstreekse, afgeleide en katalyserende gevolgen heeft door de toename van het aantal economische en toeristische activiteiten. In dit verband zijn er positieve secundaire gevolgen voor de regio, namelijk minder werkloosheid en meer belastingbetalers, en daardoor meer geld voor de gemeenten in deze streken om de lokale economie te ondersteunen. In totaal genereerde de luchthaven via het inkomend toerisme ongeveer 11 000 banen voor heel Rijnland-Palts.
- (72) Duitsland betoogde dat de financiering van de infrastructuur op de luchthaven Frankfurt-Hahn tevens heeft bijgedragen aan de verwezenlijking van de duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang om overbelasting in het luchtverkeer op de grote luchthavenknooppunten in de EU tegen te gaan. In dit verband wees Duitsland op het feit dat de capaciteitsgrenzen van de luchthaven Frankfurt-Main voortdurend zijn overschreden. Duitsland merkte op dat de luchthaven Frankfurt-Hahn dankzij haar 24-uursexploitatievergunning extra capaciteit kon leveren en op die manier de luchthaven Frankfurt-Main kon ontlasten.
- (73) Voorts merkte Duitsland op dat de steun aan de luchthaven Frankfurt-Hahn tevens de doelstelling van gemeenschappelijk belang dient om voor meer mobiliteit van de EU-burgers te zorgen. In dit verband is de luchthaven Frankfurt-Hahn de enige luchthaven in Duitsland waar rechtstreeks wordt gevlogen op Kaunas (Letland), Kerry (Ierland), Kos (Griekenland), Montpellier (Frankrijk), Nador (Marokko), Plovdiv (Bulgarije), Pula (Kroatië), Rhodos (Griekenland), Santiago de Compostela (Spanje) en Volos (Griekenland). Daarnaast draagt de luchthaven Frankfurt-Hahn volgens Duitsland bij aan de beroepsmobiliteit van jonge mensen, die de regio Hunsrück en Rijnland-Palts tegen lage prijzen kunnen bereiken. Voorts zijn de hoogwaardige universiteiten en instellingen voor hoger onderwijs in Koblenz, Mainz, Kaiserslautern, Trier, Wiesbaden, Mannheim, Bonn, enz., die voor het overgrote deel geen collegegeld vragen, nu gemakkelijk toegankelijk voor studenten uit de hele EU.
- (74) Duitsland betoogde daarnaast dat het in het gemeenschappelijk belang is dat de regio Hunsrück en de omliggende regio's van Rijnland-Palts verbonden worden met andere perifere gebieden, bijvoorbeeld Limerick, zoals blijkt uit het feit dat inmiddels verscheidene stedenpartnerschappen zijn aangegaan. Als de op drie na grootste nationale economie ter wereld verklaarde Duitsland dat het niet alleen de grote Europese luchthavenknooppunten met elkaar wil verbinden, maar ook de regio's. Volgens Duitsland is het belangrijk dat de EU haar afhankelijkheid van de grote luchthavenknooppunten, zoals Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol en Frankfurt-Main verkleint, aangezien dit niet alleen leidt tot meer rechtstreekse verbindingen, maar ook tot meer betrouwbaarheid voor met name het vrachtverkeer, aangezien regionale luchthavens minder hinder ondervinden van annuleringen als gevolg van de weersomstandigheden, stakingen of terrorisme.
- (75) Tot slot benadrukte Duitsland in het algemeen dat de nabijheid van de luchthaven van Zweibrücken niet leidt tot overlappingsen binnen hetzelfde verzorgingsgebied, aangezien deze 127 km van de luchthaven Frankfurt-Hahn vandaan ligt. Deze afstand staat gelijk aan een reistijd van 1 uur en 27 minuten met de auto of ongeveer 4 uur met de trein. Duitsland voerde derhalve aan dat geen enkele weldenkende werknemer, transporteur of toerist wiens plaats van vertrek in de regio Hunsrück ligt, voor Zweibrücken in plaats van Frankfurt-Hahn zou kiezen om zijn eindbestemming te bereiken. Voorts merkte Duitsland op dat gelet op het passagiers- en luchtvrachtverkeer

tussen 2005 en 2012 niet kan worden geconcludeerd dat er substitutie tussen de luchthavens optreedt. Het marktaandeel van de luchthaven Frankfurt-Hahn is voornamelijk afkomstig van de regio Hunsrück-Mosel-Nahe (zie Figuur 5).

Figuur 5

Marktaandeel in luchtvervoer van reizigers via de luchthaven Frankfurt-Hahn in 2013 (*)



b) De infrastructuur is nodig en staat in verhouding tot de doelstelling

- (76) Duitsland is van oordeel dat de gefinancierde investeringen nodig zijn en in verhouding staan tot de doelstelling van gemeenschappelijk belang (zie overwegingen 68 en volgende). De uitgevoerde investeringen werden afgestemd op de behoeften en de luchthaven had de aangelegde infrastructuur nodig om de bereikbaarheid te garanderen, de ontwikkeling van de regio mogelijk te maken en de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten. Duitsland wees erop dat de infrastructuur gezien de behoeften van de gebruikers van de luchthaven niet onevenredig groot of overdreven weelderig waren. Vandaar was Duitsland van oordeel dat aan deze voorwaarde voor verenigbaarheid werd voldaan.

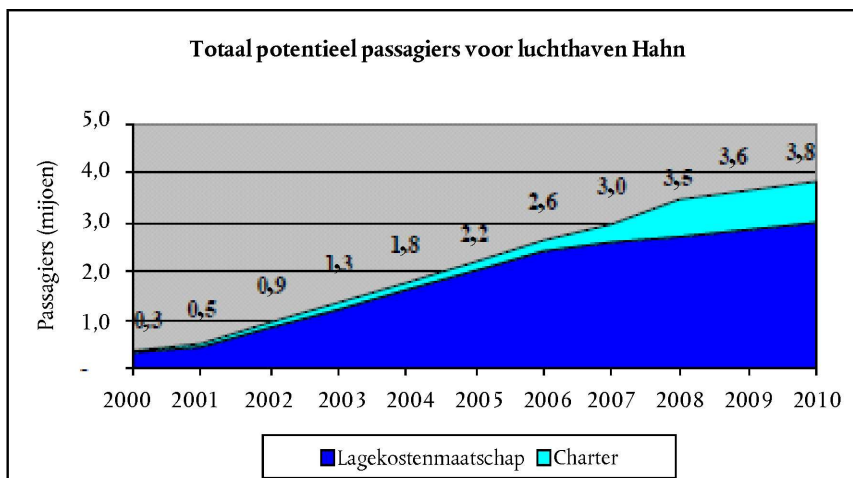
c) De infrastructuur biedt op middellange termijn voldoende gebruiksvooruitzichten

- (77) Duitsland merkte op dat Fraport voorafgaand aan het besluit om de luchthaveninfrastructuur uit te breiden voorspellende verkeersonderzoeken heeft laten uitvoeren om de potentiële verkeersbehoefte van de luchthaven Frankfurt-Hahn te bepalen. Duitsland verstrekke deze onderzoeken die namens Fraport zijn uitgevoerd door luchtvaartdeskundigen. De resultaten van een van deze onderzoeken, met betrekking tot de verwachte ontwikkeling van het personen- en goederenvolume op de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 2000 en 2011, worden samengevat in de Figuur 6 en Figuur 8.

(*) Verklaring door Duitsland van september 2014.

Figuur 6

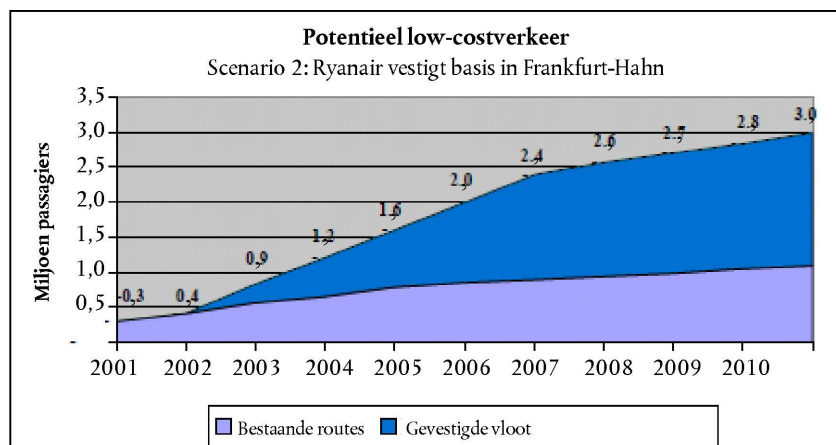
Totaal potentieel aan passagiersvolume op de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 2000 en 2010



Bron: SH&E

Figuur 7

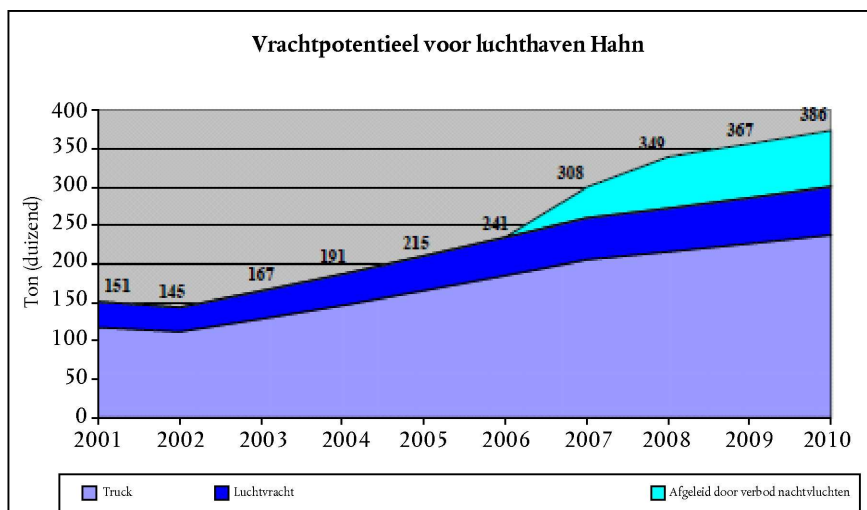
Potentieel aan lagekostenvluchten voor passagiers (ervan uitgaand dat Ryanair een basis vestigt, d. w.z. haar vliegtuigen 's nachts op de luchthaven parkeert) op de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 2001 en 2011



Bron: SH&E

Figuur 8

Totaal potentieel aan vrachtvolume op de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 2001 en 2010



Bron: SH&E

d) Gelijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur

- (78) Volgens de door Duitsland verstrekte informatie is de infrastructuur van de luchthaven voor alle potentiële gebruikers gelijk en zonder discriminatie toegankelijk. Differentiatie van luchthavengelden voor het gebruik van de infrastructuur was commercieel gezien gerechtvaardigd en de lijst van luchthavengelden kan door alle potentiële gebruikers op transparante en niet-discriminerende wijze worden geraadpleegd.

e) Het handelsverkeer ondervindt geen invloeden die strijdig zijn met het algemeen belang

- (79) Ten eerste verklaarde Duitsland dat er geen sprake is van substitutie-effecten tussen Frankfurt-Hahn en andere luchthavens in het verzorgingsgebied, zoals de luchthaven van Zweibrücken en de luchthaven Frankfurt-Main. Er is geen sprake van ongewenste negatieve gevolgen voor de mededinging met die luchthavens als gevolg van de aan FFHG toegekende steun, noch in het passagiersverkeer, noch in het vrachtverkeer. Duitsland merkte op dat de passagiers voor goedkope vliegreizen integendeel juist de voorkeur geven aan luchthavenknooppunten (zoals Keulen-Bonn of Frankfurt-Main) boven regionale luchthavens (zoals Frankfurt-Hahn). Lagekostenmaatschappijen moeten de afgelopen jaren steeds meer vluchten naar de grote luchthavenknooppunten aanbieden omdat traditionele luchtvaartmaatschappijen hun prijzen hebben verlaagd en beginnen door te dringen tot de markt voor goedkope vluchten. In dit verband ondervinden regionale luchthavens, zoals Frankfurt-Hahn, nu meer concurrentie van de luchthavenknooppunten voor hun toeristisch verkeer. Duitsland concludeerde derhalve dat de financiering niet heeft geleid tot ongewenste negatieve effecten op de mededinging, maar daarentegen bevorderlijk is gebleken voor de omschakeling van de luchthaven op een stabiel bedrijfsmodel voor de toekomst.
- (80) Ten tweede toont het feit dat Fraport, alvorens betrokken te raken bij Frankfurt-Hahn, reeds exploitant van de luchthaven Frankfurt-Main was, volgens Duitsland aan dat er geen substitutie-effecten van Frankfurt-Main richting Frankfurt-Hahn te verwachten waren. In plaats daarvan investeerde Fraport in mogelijkheden om de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten en de extra capaciteit van de luchthaven Frankfurt-Hahn te benutten, aangezien het luchthavenknooppunt Frankfurt-Main naar verwachting weldra op de grenzen van zijn capaciteit zou stuiten. Volgens Duitsland speelde het verbod op nachtvluchten op de luchthaven Frankfurt-Main een voorname rol in deze gedachtegang, aangezien de luchthaven Frankfurt-Hahn over een 24-uursexploitatievergunning beschikte.
- (81) Tot slot betoogde Duitsland dat de gevolgen van de financiering van FFHG beperkt bleven tot de positieve regionale gevolgen voor de regio Hunsrück als geheel, terwijl er geen ongewenste negatieve gevolgen optraden in verband met andere luchthavens, aangezien de luchthaven Frankfurt-Hahn wordt gebruikt om Frankfurt-Main te ontlasten. Afgezien van de luchthaven Luxemburg, die op 1 uur en 30 minuten reizen (111 km) van de luchthaven Frankfurt-Hahn ligt, zijn er bovendien geen concurrerende buitenlandse luchthavens in hetzelfde verzorgingsgebied. Zelfs ten opzichte van Luxemburg heeft de toegekende steun volgens Duitsland geen negatieve mededingingsverstoringen veroorzaakt.

f) Stimulerend effect, noodzaak en evenredigheid

- (82) Duitsland verklaarde dat de economische bedrijvigheid op de luchthaven zonder investeringssteun aanzienlijk lager zou zijn. De steun was noodzakelijk was aangezien hiermee uitsluitend de financieringskosten werden gecompenseerd en een lager bedrag tot lagere investeringen zou leiden.

4.4.2. Beoordeling van de verenigbaarheid van de exploitatiesteun

- (83) Op 17 april 2014 lichtte Duitsland haar standpunt toe over de verenigbaarheid van de maatregelen op grond van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014. Duitsland betoogde dat, zelfs als de cashpool, de leningen en de onderliggende garantie als exploitatiesteun aan FFHG werden beschouwd, deze steun verenigbaar met de interne markt was overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU en punt 5.1.2 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014. Duitsland ging uitvoeriger in op zijn argumenten met betrekking tot de respectieve verenigbaarheidsvoorwaarden.

a) Bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang

- (84) Wat betreft de eis dat de steun moet bijdragen aan de verwezenlijking van een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang, merkte Duitsland op dat de dekking van de bedrijfskosten van FFHG altijd tot doel had de economische structuur van de economisch achtergebleven en dunbevolkte regio Hunsrück te verbeteren. Duitsland gebruikte in dit verband dezelfde redenering als voor de beoordeling van de verenigbaarheid van de investeringssteun ter financiering van de luchthaveninfrastructuur (zie punt 4.4.1).

b) Noodzaak van staatssteun

- (85) Duitsland legde uit waarom Frankfurt-Hahn verliesgevend is en deze exploitatieverliezen moeten worden gecompenseerd. Voor een luchthaven als Frankfurt-Hahn met 1 tot 3 miljoen passagiers is het een zeer ambitieuze doelstelling om winstgevend te worden en de bedrijfskosten te dekken. Volgens Duitsland was het onmogelijk om deze ambitieuze doelstelling in de beginjaren (vanaf het begin van het commerciële passagiersvervoer tot heden) te verwezenlijken omdat de luchthaven gebukt ging onder zeer hoge infrastructuurinvesteringen die via de kapitaalmarkt werden gefinancierd en waarover een hoge rente moest worden betaald. Sinds de wereldwijde economische en financiële crisis stagneert het passagiers- en vooral het vrachtvervoer.
- (86) Duitsland merkte op dat er in het licht van deze omstandigheden behoefte was aan staatssteun om de exploitatieverliezen te compenseren, omdat FFHG anders failliet was gegaan. Dit zou hebben geleid tot intrekking van de 24-uursexploitatievergunning, hetgeen zou hebben betekend dat FFHG alle vluchten had moeten staken, wat dan weer een uittocht van klanten, zoals luchtvaartmaatschappijen en luchtvrachtondernemingen, tot gevolg zou hebben gehad. In dat geval was het ook zeer moeilijk geworden om een nieuwe exploitant voor de luchthaven te vinden.

c) Geschiktheid van de steunmaatregelen als beleidsinstrument

- (87) Volgens Duitsland was de dekking van de exploitatiekosten een geschikte maatregel om de beoogde doelstelling te verwezenlijken. In dit verband werd betoogd dat, als de luchthaven Frankfurt-Hahn de exploitatie had moeten staken en zich van de betrokken markten had moeten terugtrekken, de doelstellingen van gemeenschappelijk belang inzake de ontwikkeling van de regio Hunsrück en de omschakelingsinvesteringen niet zouden zijn verwezenlijkt. In dit verband benadrukte Duitsland dat publieke investeerders in tegenstelling tot particuliere investeerders rekening moeten houden met die doelstellingen, omdat het alternatief sluiting van de luchthaven zou hebben betekend.

d) Aanwezigheid van een stimulerend effect

- (88) Duitsland betoogde dat het met het oog op de verdere exploitatie van de luchthaven Frankfurt-Hahn noodzakelijk was de bedrijfskosten te dekken, omdat FFHG anders failliet zou zijn gegaan. Duitsland verklaarde dat de dekking van de bedrijfskosten op haar beurt de grondslag vormde voor de verwezenlijking van de doelstellingen van gemeenschappelijk belang die in de overwegingen 84 en volgende worden beschreven. Verder werd betoogd dat zonder deze exploitatiesteun de door de exploitant beoogde financiële consolidatie van de luchthaven ondenkbaar was geweest, aangezien de luchthaven steeds meer schulden zou hebben gemaakt en deze nooit meer te boven was gekomen. Volgens Duitsland blijkt het stimulerend effect al uit het feit dat FFHG gestaag rendabeler wordt.

e) Evenredigheid van het steunbedrag (beperking van de steun tot het noodzakelijke minimum)

- (89) Enige steunelementen die in de leningen vervat zouden liggen, bleven volgens Duitsland beperkt tot de exploitatieverliezen van de luchthaven Frankfurt-Hahn en vormden het absoluut noodzakelijke minimum om Frankfurt-Hahn in bedrijf te houden en voor faillissement te behoeden.

f) Vermijden van ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten

- (90) Duitsland was van oordeel dat er geen sprake was van ongewenste negatieve gevolgen voor de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten. In dit verband werd dezelfde redenering gebruikt als voor de beoordeling van de verenigbaarheid van de investeringssteun ter financiering van de luchthaveninfrastructuur (zie punt 4.4.1).

5. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

5.1. Deelstaat Rijnland-Palts

- (91) De Commissie ontving alleen van de deelstaat Rijnland-Palts opmerkingen over het inleidingsbesluit. Deze opmerkingen kwamen grotendeels overeen met de opmerkingen van Duitsland.
- (92) Ten eerste verklaarde de deelstaat Rijnland-Palts dat FFHG geen staatssteun ontving, omdat er geen sprake was van een economisch voordeel. De deelstaat betoogde dat een particuliere investeerder in dezelfde omstandigheden dezelfde maatregelen zou hebben getroffen. Daarbij beperkt de door de Commissie ingeleide procedure de potentiële ontwikkeling van FFHG en haar activiteiten. De deelstaat onderstreepte het belang van de luchthaven Frankfurt-Hahn voor het inkomende toerisme en de economie van de deelstaat.
- (93) Zelfs als er staatssteun aan FFHG zou zijn verleend, is deze volgens de deelstaat Rijnland-Palts verenigbaar met de interne markt. De financiering was bedoeld om de infrastructuur van de luchthaven te ontwikkelen, die van groot economisch belang is voor de deelstaat.
- (94) Derhalve is de deelstaat Rijnland-Palts van mening dat, zelfs als de Commissie van oordeel is dat hier sprake was van staatssteun, deze moet worden beschouwd als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU en verenigbaar met de interne markt moet worden geacht.

5.2. Opmerkingen over de toepassing van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 op de aanhangige zaak

5.2.1. Lufthansa

- (95) Lufthansa stelde dat de Commissie in deze zaak de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun van 2004 ⁽²⁷⁾ moet toepassen. In het geval van de maatregelen is sprake van doorlopende illegale en onverenigbare reddingssteun van de deelstaat Rijnland-Palts aan FFHG. Volgens Lufthansa maakt de luchthaven sindsdien elk jaar nog steeds verlies en had zij zonder overheidssteun de markt moeten verlaten.

5.2.2. Transport & Environment

- (96) Deze niet-gouvernementele organisatie sprak zich kritisch uit over de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 en de besluitvorming van de Commissie ten aanzien van de luchtvaartsector, vanwege de beweerde negatieve gevolgen voor het milieu.

6. BEOORDELING

- (97) Krachtens artikel 107, lid 1, VWEU „zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt”.

⁽²⁷⁾ Communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden (PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2).

- (98) De in artikel 107, lid 1, VWEU vastgestelde criteria zijn cumulatief. Om te bepalen of maatregelen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU zijn, dient te worden nagegaan of aan elk van de hierna vermelde voorwaarden is voldaan. De financiële steun moet namelijk:
- a) door de staat of met staatsmiddelen worden bekostigd;
 - b) bepaalde ondernemingen of bepaalde producties begunstigen;
 - c) de mededinging verstoren of dreigen te verstoren; en
 - d) het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

6.1. Steunkarakter van de in het kader van de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts toegekende kredietlijn

6.1.1. Het begrip „onderneming” en economische activiteit

- (99) Volgens vaste rechtspraak moet de Commissie eerst vaststellen of FFHG een onderneming in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU is. Onder een onderneming wordt verstaan een entiteit die een economische activiteit uitoefent, ongeacht de rechtsvorm van de entiteit en de wijze waarop zij wordt gefinancierd ⁽²⁸⁾. Elke activiteit die bestaat uit het aanbieden van goederen en diensten op een bepaalde markt vormt een economische activiteit ⁽²⁹⁾.
- (100) In zijn arrest *Flughafen Leipzig-Halle* bevestigde het Gerecht dat de exploitatie van een luchthaven uit commerciële overwegingen en de aanleg van luchtvaartinfrastructuur een economische activiteit is ⁽³⁰⁾. Zodra een luchthaven-exploitant economische activiteiten uitoefent door tegen vergoeding luchthavendiensten te verlenen, is hij, ongeacht zijn rechtsvorm en de aard van zijn financiering, een onderneming in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en kunnen de bepalingen van het VWEU betreffende staatssteun derhalve worden toegepast op voordelen voor deze luchthavenexploitant die door de staat worden toegekend of met staatsmiddelen worden bekostigd ⁽³¹⁾.
- (101) Wat het tijdstip betreft waarop de aanleg en de exploitatie van een luchthaven een economische activiteit werd, is het vanwege de geleidelijke ontwikkeling van de marktwerking in de luchtvaartsector niet mogelijk een precieze datum vast te stellen. Het Gerecht heeft evenwel de ontwikkelingen in de aard van de luchthavenactiviteiten onderkend en in zijn arrest *Flughafen Leipzig-Halle* geoordeeld dat de toepassing van staatssteunregels op de financiering van de luchthaveninfrastructuur vanaf 2000 niet langer kon worden uitgesloten. Bijgevolg moet vanaf de datum van het arrest *Aéroports de Paris* (12 december 2000) ⁽³²⁾ de exploitatie en de aanleg van luchthaveninfrastructuur worden beschouwd als een economische activiteit die onder het staatssteuntoezicht valt.
- (102) De luchthaven die het onderwerp is van dit besluit wordt op commerciële basis geëxploiteerd door FFHG, de luchthavenbeheerder. De luchthavenbeheerder rekent gebruikers geld aan voor het gebruik van de infrastructuur. FFHG is derhalve een onderneming in de zin van de mededingingswetgeving van de Unie.

6.1.2. Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de staat

- (103) Om staatssteun te vormen, moet de maatregel in kwestie met staatsmiddelen worden bekostigd en moet de beslissing om de steun te verlenen aan de staat toe te rekenen zijn.

⁽²⁸⁾ Zaak C-35/96 *Commissie/Italië*, Jurispr.1998, blz. I-3851; zaak C-41/90 *Höfner en Elser*, Jurispr. 1991, blz. I-1979; zaak C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Jurispr. 1995, blz. I-4013; zaak C-55/96 *Job Centre*, Jurispr. 1997, blz. I-7119.

⁽²⁹⁾ Zaak 118/85 *Commissie/Italië*, Jurispr.1987, blz. 2599; zaak 35/96 *Commissie/Italië*, Jurispr. 1998, blz I-3851.

⁽³⁰⁾ Arrest *Flughafen Leipzig-Halle*, met name de punten 93-94; bevestigd door het arrest in zaak C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen en Flughafen Leipzig-Halle/Commissie* (2012, ECLI:EU:C:2012:821; zie ook het arrest in zaak T-128/89, *Aéroports de Paris/Commissie*, Jurispr. 2000, blz. II-3929, bevestigd door het arrest in de zaak C-82/01P *Aéroports de Paris/Commissie*, Jurispr. 2002, blz. I-9297, en het arrest in zaak T-196/04 *Ryanair/Commissie* („Charleroi-arrest”), Jurispr. 2008, blz. II-3643.

⁽³¹⁾ Zaken C-159/91 en C-160/91 *Poucet/AGV en Pistre/Cancave*, Jurispr. 1993, blz. I-637.

⁽³²⁾ Arrest *Flughafen Leipzig-Halle*, punten 42-43.

- (104) Het begrip staatssteun is van toepassing op ieder voordeel dat uit staatsmiddelen wordt bekostigd en wordt toegekend door de staat of door instanties die hun activiteiten verrichten op grond van een overheidsmandaat ⁽³³⁾. Voor de toepassing van artikel 107 VWEU worden middelen van decentrale overheden als staatsmiddelen beschouwd ⁽³⁴⁾.
- (105) Duitsland merkte eerst op dat de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts niet rechtstreeks uit de begroting van de deelstaat wordt gefinancierd. Alle in het kader van de cashpool toegekende middelen zouden ofwel afkomstig zijn van de deelnemende ondernemingen ofwel verkregen zijn in de vorm van leningen op de kapitaalmarkt. In latere opmerkingen verklaarde Duitsland dat de door FFHG uit de cashpool opgenomen middelen niet door een garantie van de deelstaat zijn gedekt, aangezien de middelen rechtstreeks door de deelstaat worden verstrekt ⁽³⁵⁾.
- (106) De Commissie is van oordeel dat in de onderhavige zaak de staat op ieder tijdstip directe of indirecte zeggenschap uitoefende over de betrokken middelen in de cashpool, met als gevolg dat deze staatsmiddelen vormden. Ten eerste merkte Duitsland zelf op dat de in het kader van de cashpool toegekende kredietlijn rechtstreeks uit de middelen van de deelstaat Rijnland-Palts werd gefinancierd. Derhalve werd de betrokken maatregel gefinancierd uit staatsmiddelen.
- (107) Ten tweede kunnen alleen ondernemingen die door een meerderheidsbelang (ten minste 50 %) eigendom van de deelstaat Rijnland-Palts zijn, aan de cashpool deelnemen. Omdat de meerderheid van de aandelen in overheids-handen is, zijn de deelnemende ondernemingen duidelijk openbare bedrijven in de zin van artikel 2, letter b), van Richtlijn 2006/111/EG van de Commissie ⁽³⁶⁾. Aangezien alle deelnemende ondernemingen derhalve openbare bedrijven zijn, zijn hun middelen staatsmiddelen. Alleen hieruit blijkt al dat de middelen van de cashpool, voor zover zij bestaan uit de deposito's van de deelnemende ondernemingen, staatsmiddelen zijn.
- (108) Ten derde verkrijgt de deelstaat Rijnland-Palts, voor het geval dat de deposito's van de deelnemende onderne-mingen in de cashpool onvoldoende zijn om de liquiditeitsbehoefte van een deelnemer te dekken, op eigen naam kortlopende financiering op de financiële markten en geeft hij deze middelen door aan de ondernemingen die aan de cashpool deelnemen. Aangezien de deelstaat de nodige leningen op eigen naam opneemt, moet ervan worden uitgegaan dat ook de op die manier verkregen middelen staatsmiddelen zijn. Zoals in Figuur 2 wordt getoond, waren de deposito's van de deelnemende ondernemingen in de cashpool tussen 2009 en 2013 (met uitzondering van augustus 2012 en september 2013) onvoldoende om de liquiditeitsbehoefte van alle deelnemers te dekken en moest de deelstaat op eigen naam de nodige leningen opnemen.
- (109) De Commissie is dan ook van oordeel dat de in het kader van de cashpool toegekende middelen worden gefinancierd uit staatsmiddelen, aangezien zowel de deposito's van de deelnemende ondernemingen als de door de deelstaat opgenomen leningen om liquiditeitstekorten in de cashpool aan te vullen staatsmiddelen vormen.
- (110) Verder is het duidelijk dat de deelstaat verregaande zeggenschap over de activiteiten van de cashpool had, waardoor de aan de deelnemende ondernemingen verstrekte financiering aan de staat is toe te rekenen. De overeenkomst tot deelname aan cashpool wordt gesloten tussen de deelstaat en de betrokken ondernemingen. Het besluit om een onderneming aan de cashpool te laten deelnemen wordt derhalve rechtstreeks door de deelstaat genomen. De deelstaat beslist tevens over het maximumbedrag dat een deelnemende onderneming in de vorm van een kredietlijn uit de cashpool mag opnemen. Bovendien leidt de deelstaat Rijnland-Palts rechtstreeks de dagelijkse activiteiten van de cashpool door middel van de „Landeshauptkasse”, een instelling van het ministerie van Financiën van de deelstaat Rijnland-Palts. De „Landeshauptkasse” vertegenwoordigt daarnaast officieel de deelstaat bij het verkrijgen van middelen om liquiditeitstekorten in de cashpool te overbruggen.
- (111) Op grond van deze elementen is de Commissie van oordeel dat de staat rechtstreeks zeggenschap over de activiteiten van de cashpool kan uitoefenen, waarbij de vraag centraal staat welke onderneming mag deelnemen en welke kredietlijn aan de afzonderlijke deelnemende ondernemingen wordt toegekend. Derhalve zijn de besluiten over de deelname aan de cashpool en de omvang van die deelname toe te rekenen aan de staat.

⁽³³⁾ Zaak C-482/99 *Frankrijk/Commissie („Stardust Marine”)*, Jurispr. 2002, blz. I-4397.

⁽³⁴⁾ Gevoegde zaken T-267/08 en T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, Jurispr. 2011, blz. II-1999, punt 108.

⁽³⁵⁾ Opmerkingen van Duitsland van 24 april 2014, antwoord op vraag 4, blz. 3.

⁽³⁶⁾ Richtlijn 2006/111/EG van de Commissie van 16 november 2006 betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven en de financiële doorzichtigheid binnen bepaalde ondernemingen (PB L 318 van 17.11.2006, blz. 17).

6.1.3. Economisch voordeel

- (112) Een voordeel in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU is een economisch voordeel dat een onderneming onder normale marktvoorwaarden, dat wil zeggen zonder staatsinterventie, niet had verkregen ⁽³⁷⁾. Alleen de gevolgen van de maatregel voor de onderneming zijn van belang, niet de oorzaak of de doelstelling van de overheidsmaatregel ⁽³⁸⁾.
- (113) Als de financiële situatie van de onderneming is verbeterd als gevolg van de overheidsmaatregel, is er sprake van een voordeel. Omgekeerd geldt „dat wanneer kapitaal onder met normale marktvoorwaarden overeenkomende omstandigheden, al dan niet rechtstreeks, door de staat ter beschikking van een onderneming wordt gesteld, dit niet als staatssteun kan worden aangemerkt” ⁽³⁹⁾.
- (114) Om na te gaan of een onderneming een economisch voordeel heeft genoten als gevolg van het verstrekken van een lening of andere vormen van schuldfinanciering, past de Commissie het beginsel van de kredietverstrekker in een markteconomie toe. Volgens dit beginsel moet de Commissie nagaan of de voorwaarden van de deelname van FFHG aan de cashpool de begunstigde onderneming een economisch voordeel opleveren dat zij onder normale marktomstandigheden niet zou hebben gehad.
- (115) Duitsland merkte op dat volledig aan het beginsel van de kredietverstrekker in een markteconomie werd voldaan, aangezien de cashpool financiering verstrekt tegen marktvoorwaarden. Met betrekking tot de deelname van FFHG in de cashpool heeft Duitsland uitgelegd dat de cashpool als volgt werkt: FFHG verzoekt om middelen uit de cashpool om haar liquiditeit te waarborgen en de deelstaat verstrekt deze middelen in het kader van de cashpool. De rentepercentages voor FFHG zijn gebaseerd op de markttarieven voor daggeld ⁽⁴⁰⁾ en daarmee even hoog als voor de deelstaat zelf, zoals wordt weergegeven in Figuur 4.
- (116) Indien de deposito's van de deelnemende ondernemingen onvoldoende zijn om het verzoek te dekken, vult de deelstaat de cashpool aan door op eigen naam leningen op te nemen. Duitsland verduidelijkte verder dat de deelstaat in wezen de op de kapitaalmarkt verkregen voorwaarden doorgeeft aan de deelnemers aan de cashpool en de deelnemers — de ondernemingen van de deelstaat waarin de deelstaat een meerderheidsaandeel heeft — zodoende in staat stelt zich te herfinancieren tegen dezelfde voorwaarden als de deelstaat zelf, zonder acht te slaan op hun kredietwaardigheid. Voorts wordt de financiering voor onbepaalde duur ter beschikking van de ondernemingen gesteld.
- (117) Met het oog op dit mechanisme wordt er een voordeel toegekend aan FFHG wanneer de voorwaarden waartegen de deelstaat leningen uit de cashpool verstrekt, gunstiger zijn dan die welke FFHG anders op de markt zou verkrijgen. De voorwaarden voor het opnemen van leningen uit de cashpool zijn gelijk aan de voorwaarden waartegen de deelstaat zich herfinanciert. Aangezien de deelstaat, als overheidsinstantie, in staat is tegen zeer gunstige rente te lenen (het kredietrisico is praktisch nihil en de rating van de deelstaat is AAA ⁽⁴¹⁾), is de Commissie van oordeel dat de rente waartegen FFHG uit de cashpool kan lenen, gunstiger is dan anders het geval zou zijn geweest. Dit wordt verder bevestigd door de tussen 2009 en 2014 door Duitsland aan FFHG toegekende ratings, die zijn samengevat in Tabel 7, waaruit blijkt dat de rating van FFHG schommelt tussen [...]. Derhalve zijn de leningen uit de cashpool tegen gunstiger voorwaarden beschikbaar dan op grond van de kredietwaardigheid van FFHG gerechtvaardigd zou zijn. Bovendien hoeft FFHG voor die leningen geen zekerheid te stellen. Hieruit volgt dat de deelstaat, door toe te staan dat FFHG aan de cashpool deelneemt en door leningen te verstrekken in het kader van de kredietlijn, een economisch voordeel toekende ⁽⁴²⁾.

6.1.4. Selectiviteit

- (118) Volgens artikel 107, lid 1, VWEU is een maatregel staatssteun wanneer daarmee bepaalde ondernemingen of producties worden begunstigd.

⁽³⁷⁾ Zaak C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) en anderen/La Poste en anderen*, Jurispr. 1996, blz. I-3547, punt 60, en zaak C-342/96, *Koninkrijk Spanje/Commissie van de Europese Gemeenschappen*, Jurispr. 1999, blz. I-2459, punt 41.

⁽³⁸⁾ Zaak 173/73, *Republiek Italië/Commissie van de Europese Gemeenschappen*, Jurisprudentie 1974, blz. 709, rechtsoverweging 13.

⁽³⁹⁾ Zaak C-482/99, *Frankrijk/Commissie („Stardust Marine”)*, Jurispr. 2002, blz. I-4397, punt 69.

⁽⁴⁰⁾ Volgens Duitsland kwam de rente ongeveer overeen met de het eendaags-renteniveau voor het eurogebied (European OverNight Index Average).

⁽⁴¹⁾ Uit het volledige ratingrapport voor de deelstaat Rijnland-Palts (incl. de ratinghistorie van de deelstaat sinds 1999) van ratingkantoor Fitch, juli 2014, te raadplegen op http://www.fm.rlp.de/fileadmin/fm/downloads/finanzen/kapitalmarkt/FRR_RP_22_07_2014.pdf, blijkt dat de deelstaat voortdurend de rating AAA kreeg.

⁽⁴²⁾ De deelstaat draagt het kredietrisico van FFHG, zonder dat daar een compensatiebetaling tegenover staat.

- (119) Aangezien het recht om aan de cashpool deel te nemen alleen aan FFHG (en andere ondernemingen waarin de deelstaat een meerderheidsaandeel heeft) werd toegekend, is de maatregel selectief in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

6.1.5. Verstoring van de mededinging en gevolgen voor het handelsverkeer

- (120) Wanneer steun van een lidstaat de positie van een onderneming ten opzichte van andere concurrerende ondernemingen in het intracommunautaire handelsverkeer versterkt, moet dit handelsverkeer worden geacht door de steun te worden beïnvloed. Volgens vaste rechtspraak ⁽⁴³⁾ is er reeds sprake van een mededingingsverstoringende maatregel wanneer de begunstigde van de steun met andere ondernemingen concurreert op markten die voor concurrentie open staan.
- (121) Zoals in de overwegingen 102 en volgende werd aangegeven, is er bij de exploitatie van een luchthaven sprake van een economische activiteit. Er speelt concurrentie, enerzijds, tussen luchthavens om luchtvaartmaatschappijen en het bijbehorende luchtverkeer (passagiers en vracht) aan te trekken en, anderzijds, tussen luchthavenbeheerders die onderling kunnen concurreren om met het beheer van een bepaalde luchthaven te worden belast. Daarnaast kan er, in het bijzonder met betrekking tot maatschappijen die goedkope vluchten aanbieden en chartermaatschappijen, ook concurrentie bestaan tussen luchthavens die niet in hetzelfde verzorgingsgebied of zelfs in verschillende lidstaten zijn gelegen, om die luchtvaartmaatschappijen aan te trekken.
- (122) De omvang van de luchthaven Frankfurt-Hahn (tussen 2,7 en 3,8 miljoen passagiers tijdens de beoordelingsperiode, zie tabel 1) en zijn nabijheid tot andere luchthavens in de Unie, met name de luchthavens Frankfurt-Main, Luxemburg, Zweibrücken, Saarbrücken en Keulen-Bonn, ⁽⁴⁴⁾ rechtvaardigt de conclusie dat de financiering de mededinging kan vervalsen en gevolgen kan hebben voor het handelsverkeer tussen de lidstaten. Vanaf de luchthaven Frankfurt-Hahn worden internationale vluchten uitgevoerd naar een aantal in overweging 73 vermelde internationale bestemmingen. De start- annex landingsbaan van de luchthaven Frankfurt-Hahn is lang genoeg (3 800 m) voor gebruik door grotere vliegtuigen en stelt luchtvaartmaatschappijen in staat middellange tot zelfs lange internationale verbindingen te onderhouden.
- (123) Daarnaast fungeert de luchthaven Frankfurt-Hahn als vrachtluchthaven, met een volume van ongeveer 200 000 ton luchtvracht per jaar en 500 000 ton vracht in totaal, met inbegrip van per vrachtwagen aan-/afgevoerde vracht, (zie Tabel 2). Wat de concurrentie om luchtvracht betreft, merkt de Commissie op dat vrachtverkeer doorgaans mobieler is dan passagiersvervoer ⁽⁴⁵⁾. In het algemeen wordt het verzorgingsgebied van vrachtluchthavens geacht een straal van ten minste ongeveer 200 km en een reistijd van 2 uur te hebben. Volgens de informatie van de Commissie is het bedrijfsleven in het algemeen van oordeel dat het verzorgingsgebied van een vrachtluchthaven nog groter mag zijn, aangezien een halve dag rijden (d.w.z. 12 uur rijden voor een vrachtwagen) in het algemeen aanvaardbaar wordt geacht voor expediteurs die de luchthaven gebruiken om vracht te vervoeren ⁽⁴⁶⁾. Aangezien vrachtluchthavens derhalve meer uitwisselbaar zijn dan passagiersluchthavens, omdat luchtvracht alleen naar een bepaald gebied hoeft te worden vervoerd en vervolgens door expediteurs over de weg en het spoor naar de eindbestemming kan worden gereden, is de Commissie van oordeel dat er een grotere kans is op verstoring van de mededinging en gevolgen voor het handelsverkeer tussen de lidstaten.
- (124) Op grond van de in overwegingen 120 tot en met 123 aangevoerde argumenten versterkt FFHG door het verkregen economisch voordeel haar concurrentiepositie op de EU-markt voor luchthavendiensten. Tegen deze achtergrond moet worden geoordeeld dat het aan FFHG verstrekte voordeel als gevolg van haar deelname aan de cashpool van de deelstaat de mededinging kan vervalsen en het handelsverkeer ongunstig kan beïnvloeden.

6.1.6. Conclusie

- (125) Gelet op de overwegingen 99 tot en met 124 is de Commissie van oordeel dat de in het kader van de cashpool van de deelstaat aan FFHG toegekende kredietlijn staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

⁽⁴³⁾ Zaak C-214/95, Vlaams Gewest/Commissie, Jurispr. 1998, blz. II-717.

⁽⁴⁴⁾ zie punt 2.1.

⁽⁴⁵⁾ Zo concurreerde de luchthaven Leipzig-Halle bijvoorbeeld met de luchthaven van Vatry (Frankrijk) om de vestiging van het Europese knooppunt van DHL. Zie arrest *Flughafen Leipzig-Halle*, punt 93.

⁽⁴⁶⁾ Antwoord van de luchthaven van Luik op de openbare raadpleging over de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

6.2. Steunkarakter van de garantie van 100 % voor de door de deelstaat Rijnland-Palts aan FFHG verstrekte ISB-leningen

- (126) De onder deel 6.3 beoordeelde ISB-leningen worden gegarandeerd door de deelstaat Rijnland-Palts (de borg), die tegelijkertijd de hoofdaandeelhouder (82,5 %) in FFHG is. Elk van de vijf ISB-leningen is gedekt met een garantie ten belope van 100 % van de schuldvorderingen van de bank. Voor de verstrekte garanties betaalt FFHG een garantiepremie van [0,5 % tot 1,5 %] per jaar aan de borg.

6.2.1. Toepasselijkheid van de staatssteunregels op de financiering van luchthaveninfrastructuur

- (127) Zoals uiteengezet in de overwegingen 99 en volgende moet FFHG voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU worden beschouwd als een onderneming.

6.2.2. Staatsmiddelen en toerekenbaarheid

- (128) Om staatssteun te vormen, moet de maatregel in kwestie met staatsmiddelen worden bekostigd en moet de beslissing om de steun te verlenen aan de staat toe te rekenen zijn.
- (129) Het begrip staatssteun is van toepassing op ieder voordeel dat uit staatsmiddelen wordt bekostigd en wordt toegekend door de staat of door instanties die hun activiteiten verrichten op grond van een overheidsmandaat ⁽⁴⁷⁾. Voor de toepassing van artikel 107 VWEU worden middelen van decentrale overheden als staatsmiddelen beschouwd ⁽⁴⁸⁾.
- (130) Staatsgaranties houden een mogelijk verlies van middelen van de staat in. Aangezien de staatsgarantie van 100 % rechtstreeks door de deelstaat Rijnland-Palts werd verstrekt, werd deze uit staatsmiddelen toegekend en is deze toe te rekenen aan de staat.

6.2.3. Economisch voordeel

- (131) Volgens punt 3.2 van de garantiemededeling is een individuele staatsgarantie geen staatssteun indien aan alle volgende voorwaarden is voldaan: „a) de kredietnemer verkeert niet in financiële moeilijkheden [...]; b) de omvang van de garantie valt goed te meten op het tijdstip van toekenning [...]; c) de garantie dekt niet meer dan 80 % van de uitstaande lening of andere financiële verplichting [...]; d) voor de garantie wordt een marktconforme prijs betaald [...]”.
- (132) In deze zaak verstrekte de deelstaat Rijnland-Palts een garantie van 100 % om de door ISB aan FFHG verstrekte leningen af te dekken. De garantie overschrijdt derhalve de drempel van 80 % van de uitstaande lening.
- (133) Duitsland merkte op dat, hoewel de leningen werden gedekt met een staatsgarantie van 100 %, FFHG voor de garantie een marktconforme prijs betaalt en daaraan dus geen voordeel ontleent. Om deze bewering te staven verwees Duitsland naar een beoordeling van Deutsche Bank. Zoals in overweging 153 wordt verklaard, kende Deutsche Bank aan FFHG de beoordeling [<BBB+] toe. Deze beoordeling werd bevestigd door twee andere banken en de aan de hand van het kredietscoremodel van Moody's toegekende rating (zie overwegingen 157 en 158). Volgens schattingen van Deutsche Bank zou de toepasselijke risico-opslag voor een lening met een looptijd van 5 jaar echter tussen [1,30 % en 2,05 %] per jaar liggen. Zoals in punt 6.3.2 wordt uitgelegd, zou de toepasselijke risico-opslag voor een met een staatsgarantie van 100 % gedekte lening tussen [0,25 % en 0,7 %] per jaar bedragen. Volgens Duitsland zou het verschil in de opslagen tussen de twee gevallen een indicatie geven van de prijs van de staatsgarantie van 100 %. Het door Deutsche Bank geschatte verschil ligt derhalve in de grootteorde van [0,6 % tot 1,8 %] per jaar ⁽⁴⁹⁾.
- (134) Overeenkomstig punt 4.2, tweede alinea, van de garantiemededeling kan het voordeel worden berekend als het verschil tussen de specifieke marktrente die FFHG zonder de garantie had moeten betalen en de rente die werd verkregen met behulp van de staatsgarantie met inachtneming van de betaalde premie.

⁽⁴⁷⁾ Zie voetnoot 33.

⁽⁴⁸⁾ Zie voetnoot 34.

⁽⁴⁹⁾ [1,3 % - 0,7 % = 0,6 % en 2,05 % - 0,25 % = 1,8 %].

- (135) Volgens de mededeling over referentiepercentages geldt voor een bedrijf in de ratingcategorie zwak (B) en met een normale zekerheidstelling ⁽⁵⁰⁾ een risico-opslag van 4 % per jaar. Het verschil tussen de volgens de mededeling over referentiepercentages toepasselijke risico-opslag en de voor de ISB-leningen aangerekende risico-opslag geeft samen met het daadwerkelijk door de deelstaat aangerekende garantiepercentage een indicatie van het voordeel dat FFHG dankzij de staatsgarantie van 100 % heeft genoten. Dit verschil komt voor de leningen 2 en 5 neer op [1,5 % tot 3,5 %] per jaar ⁽⁵¹⁾ respectievelijk [1,5 % tot 3,5 %] per jaar ⁽⁵²⁾ en voor de leningen nummer 1, 3 en 4 op [1,5 % tot 3,5 %] per jaar ⁽⁵³⁾. Bovendien heeft FFHG geen bankkosten (doorgaans tussen [5 en 30] basispunten ⁽⁵⁴⁾) betaald. Het is duidelijk dat FFHG een dergelijke garantiepremie (d.w.z. [0,5 % tot 1,5 %] per jaar) onder normale marktomstandigheden wel had moeten betalen om van een derde een garantie op haar leningen te verkrijgen. Bij de garantie is dus wel degelijk sprake van een voordeel.
- (136) Aangezien de door de deelstaat verstrekte garantie de uitstaande lening volledig dekt en FFHG een premie betaalt die onder het markttarief ligt, heeft deze laatste een economisch voordeel verkregen dat anders niet op de markt voorhanden was geweest. De omvang van dit voordeel is gelijk aan het verschil tussen de volgens de mededeling over referentiepercentages toepasselijke risico-opslag en de voor de ISB-leningen aangerekende risico-opslag plus het daadwerkelijk door de deelstaat aangerekende garantiepercentage en de bankkosten.

6.2.4. Selectiviteit

- (137) Aangezien de staatsgarantie van 100 % uitsluitend aan FFHG werd verstrekt, moet de maatregel naar zijn aard als selectief worden aangemerkt.

6.2.5. Verstoring van de mededinging en gevolgen voor het handelsverkeer

- (138) De Commissie is om dezelfde redenen als in de overwegingen 120 en volgende van oordeel dat een aan FFHG verleend selectief economisch voordeel de mededinging kan vervalsen en gevolgen kan hebben voor het handelsverkeer tussen de lidstaten.

6.2.6. Conclusie

- (139) Gelet op de overwegingen 127 tot en met 138 is de Commissie van oordeel dat de staatsgarantie van de deelstaat Rijnland-Palts tot dekking van 100 % van de uitstaande ISB-leningen staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

6.3. Steunkarakter van de door ISB aan FFHG verstrekte leningen

6.3.1. Toepasselijkheid van de staatssteunregels op de financiering van luchthaveninfrastructuur

- (140) Zoals uiteengezet in overwegingen 99 en volgende moet FFHG voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU worden beschouwd als een onderneming.

6.3.2. Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de staat

- (141) ISB is voor 100 % eigendom van de deelstaat Rijnland-Palts. Om deze reden is hier sprake van een onderneming in de zin van artikel 2, letter b), van Richtlijn 2006/111/EG en kunnen door haar verstrekte leningen worden geacht te zijn gefinancierd uit staatsmiddelen.

⁽⁵⁰⁾ Verliespercentage bij wanbetaling (LGD) tussen 30 % en 60 %.

⁽⁵¹⁾ [...]

⁽⁵²⁾ [...]

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Zie bv. Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies, 2011 (blz. 3). Zie ook de gegevens van Bloomberg met betrekking tot de intekeningskosten bij de leningemissie.

- (142) Het is duidelijk dat de deelstaat verregaande zeggenschap over de activiteiten van ISB had, waardoor de door haar verstrekte leningen aan de staat zijn toe te rekenen. ISB is de ontwikkelingsbank van de deelstaat Rijnland-Palts en vervult een essentiële rol in het regionale ontwikkelingsbeleid. Volgens artikel 3, lid 1, van de statuten van de bank heeft ISB tot taak de deelstaat te ondersteunen bij zijn financieel, economisch, regionaal, vervoers-, milieu- en werkgelegenheidsbeleid. In deze zaak werden middels de ISB-leningen eerdere aan FFHG verstrekte leningen ter financiering van infrastructuurmaatregelen op de luchthaven geherfinancierd.
- (143) Daarnaast hebben in de raad van toezicht van ISB („Verwaltungsrat”), naast twee vertegenwoordigers van de kamer van ambachten en van de kamer van koophandel en industrie, vijf vertegenwoordigers van de overheid zitting (onder wie twee staatssecretarissen bij het ministerie van Financiën van de deelstaat Rijnland-Palts respectievelijk het ministerie van Economische Zaken, Transport, Landbouw en Wijnbouw van de deelstaat Rijnland-Palts), waardoor de activiteiten van ISB onder toezicht van de staat staan. Daarnaast bestaat de adviesraad („Beirat”) uit vertegenwoordigers van de overheid.
- (144) Bovendien werden de ISB-leningen gedekt door een staatsgarantie van 100 % die door de deelstaat was verstrekt (zie punt 6.2).
- (145) Op grond van deze elementen is de Commissie van oordeel dat de staat zeggenschap kon uitoefenen over de activiteiten van ISB en kan er niet van worden uitgegaan dat de staat niet zou zijn betrokken bij belangrijke besluitvorming omtrent de financiering van de luchthaveninfrastructuur. Derhalve is de Commissie van oordeel dat het besluit om eerdere leningen van FFHG door middel van de ISB-leningen te herfinancieren is toe te rekenen aan de overheid.

6.3.3. Economisch voordeel

- (146) Om na te gaan of een onderneming een economisch voordeel heeft genoten als gevolg van het verstrekken van een lening, past de Commissie het beginsel van de *kredietverstrekker in een markteconomie* toe. Volgens dit beginsel mag kapitaal dat de staat rechtstreeks of onrechtstreeks aan een onderneming verstrekt in omstandigheden die overeenkomen met de normale marktomstandigheden, niet als staatssteun worden beschouwd ⁽⁵⁵⁾.
- (147) Het beginsel van de kredietverstrekker in een markteconomie bepaalt wat een privéonderneming van een vergelijkbare omvang in vergelijkbare omstandigheden zou doen. Het doel hierbij is de financiële maatregelen van de staat te identificeren die een particuliere investeerder niet zou hebben getroffen, en deze te onderscheiden van financieel redelijke maatregelen die een particuliere investeerder wel zou hebben getroffen, teneinde te bepalen of er sprake is van een economisch voordeel.
- (148) Om te beoordelen of de hier te beoordelen financiering tegen gunstige voorwaarden is toegekend, kan de Commissie volgens haar besluitvormingspraktijk ⁽⁵⁶⁾, bij gebrek aan andere alternatieve maatstaven, nagaan of het rentepercentage voor de betrokken lening met het referentiepercentage van de Commissie overeenstemt.
- (149) In de mededeling over referentiepercentages wordt de methode vastgesteld om de referentie- en disconteringspercentages te bepalen die worden toegepast als alternatieve maatstaf voor de marktrente. Indien de Commissie echter over andere indicatoren beschikt voor het specifieke geval waarin de kredietnemer een ander rentepercentage op de markt zou kunnen verkrijgen, baseert zij haar beoordeling op die indicatoren, omdat de percentages in de mededeling over referentiepercentages als *alternatieve maatstaf* fungeren.
- (150) In deze zaak moet de Commissie nagaan of de voorwaarden van de door een staatsgarantie van 100 % gedekte ISB-leningen (zoals samengevat in Tabel 5) FFHG een extra economisch voordeel opleveren dat de begunstigde onderneming onder normale marktomstandigheden niet zou hebben gehad. De marktconformiteit van de voorwaarden van de door de deelstaat Rijnland-Palts verstrekte staatsgarantie van 100 % is beoordeeld in punt 6.2.

⁽⁵⁵⁾ Mededeling van de Commissie aan de lidstaten — Toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EEG-Verdrag en van artikel 5 van Richtlijn 80/723/EEG op openbare bedrijven in de industriële sector (PB C 307 van 13.11.1993, blz. 3, paragraaf 11). Deze mededeling heeft specifiek betrekking op de industriële sector, maar kan in beginsel ook op andere economische sectoren worden toegepast. Zie ook zaak T-16/96, Cityflyer, Jurispr. 1998, blz. II-757, punt 51.

⁽⁵⁶⁾ Besluit 2013/693/EU van de Commissie van 3 oktober 2012 betreffende steunmaatregel SA.23600 — C 38/08 (ex NN 53/07) — Duitsland — Financiering van de luchthaven van München, terminal 2 (PB L 319 van 29.11.2013, blz. 8); en Besluit (EU) 2015/1469 van de Commissie van 23 juli 2014 betreffende steunmaatregel SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) — Duitsland — Financiering van infrastructuurprojecten op de luchthaven Leipzig/Halle (2) (PB L 232 van 4.9.2015, blz. 1).

- (151) Duitsland merkte op dat de ISB-leningen werden gesloten tegen vergelijkbare marktvoorwaarden als voor de leningen die ermee werden geherfinancierd (zie overwegingen 52 en volgende). In dit verband waren de voorwaarden van de ISB-leningen vergelijkbaar met de voorwaarden voor de in 2005 door Nassauische Sparkasse verstrekte leningen, die op een vergelijkbare manier als de ISB-leningen werden gedekt. Aangezien de rentelasten op de ISB-leningen gelijk waren aan de rente op de leningen die middels de ISB-leningen werden geherfinancierd, kan er volgens Duitsland derhalve geen sprake zijn van een voordeel voor FFHG.
- (152) Daarnaast legde Duitsland uit dat FFHG Deutsche Bank in 2009, ter voorbereiding op de nieuwe financiering, verzocht om een indicatie van de risico-opslag voor de herfinanciering van haar bestaande leningen, rekening houdend met de door de deelstaat Rijnland-Palts verstrekte garantie van 100 %.
- (153) In overeenstemming met de methodiek die aan de mededeling over referentiepercentages ten grondslag ligt, is de Commissie van mening dat de rente op de leningen als marktconform kan worden aangemerkt indien de leningen worden verstrekt tegen een rentetarief dat ten minste overeenkomt met een referentierente die als volgt wordt berekend:

Referentierente = basisrente + risico-opslag + vergoeding

- (154) De basisrente stemt overeen met de kosten die banken maken om liquiditeit te verschaffen (financieringskosten). Bij vastrentende leningen (d.w.z. leningen waarvan de rente voor de volledige looptijd vaststaat) wordt de basisrente bepaald op basis van swapperpercentages ⁽⁵⁷⁾ die overeenstemmen met de looptijd en de valuta van de schuld in kwestie. De risico-opslag vormt de vergoeding van de kredietverlener voor de specifieke aan de financiering verbonden risico's, met name het kredietrisico. De risico-opslag kan worden afgeleid uit een geschikte steekproef van cds-spreads ⁽⁵⁸⁾ voor referentie-entiteiten met een vergelijkbare rating. Ten slotte is het passend 10 tot 20 basispunten toe te voegen als een benadering van de bankkosten die de ondernemingen doorgaans moeten betalen ⁽⁵⁹⁾.

Geschiktheid van de risico-opslagen afhankelijk van de rating

- (155) Om te bepalen of de bij de basisrente opgetelde risicopremie passend is, moet de rating van de onderneming worden bepaald. FFHG heeft geen rating van een ratingbureau. Duitsland merkte echter op dat Deutsche Bank bij het bepalen van de risico-opslag tevens de kredietwaardigheid van FFHG beoordeelde. Op grond van haar analyse van de financiële verslagen van FFHG voor de periode 2006 tot en met 2008 plaatst Deutsche Bank FFHG in de ratingcategorie [<BBB+]. Zij geeft echter geen exacte rating voor het bedrijf af.
- (156) De Commissie merkt op dat de ratingcategorie [<BBB+] alle ratings lager dan [BBB+] omvat. Derhalve zou de rating [<BBB+] voor FFHG volgens Deutsche Bank kunnen worden opgevat als een willekeurige rating lager dan [BBB+] volgens de ratingschaal van Standard & Poor's.
- (157) Naast de analyse van Deutsche Bank diende Duitsland ook door twee andere banken gegeven ratingaanwijzingen voor FFHG in. De Commissie merkt op dat deze banken FFHG eveneens een rating uit de categorie [<BBB+] toekenden. In 2010 kende Volksbank FFHG de rating [...] toe volgens haar interne ratingschaal (die overeenkomt met [B tot BB] volgens de ratingschaal van Standard & Poor's). In 2011 kende Kreissparkasse Birkenfeld FFHG de rating [...] toe volgens haar interne ratingschaal (die overeenstemt met [B- tot BB-] volgens de ratingschaal van Standard & Poor's).
- (158) Tot slot verstrekte Duitsland ratings voor FFHG volgens het kredietscoremodel van Moody's die waren gebaseerd op de ten tijde van de toekenning van de ISB-leningen beschikbare gegevens (zie Tabel 8). Deze ratings bevestigen de door Deutsche Bank toegekende rating van [<BBB+] en schommelen tussen [B2] volgens de ratingschaal van Moody's ([B] volgens de ratingschaal van Standard & Poor's) en [Baa3] volgens de ratingschaal van Moody's ([BBB-] volgens de ratingschaal van Standard & Poor's).

⁽⁵⁷⁾ De swaprente is het equivalent voor langere looptijden van de Inter-Bank Offered Rate (IBOR-percentage). Deze wordt op de financiële markten gebruikt als maatstaf om de financieringsrente te bepalen.

⁽⁵⁸⁾ Een credit default swap (cds) is een (verhandelbaar) kredietderivatencontract tussen twee tegenpartijen, de protectiekoper en de protectieverkoper, waarmee het kredietrisico van een onderliggende referentie-entiteit van de protectiekoper op de protectieverkoper wordt overgedragen. De protectiekoper betaalt de protectieverkoper elke termijn een premie tot de vervaldatum van het cds-contract of tot een vooraf vastgesteld credit event met betrekking tot de onderliggende referentie-entiteit (indien dat eerder plaatsvindt). Deze door de protectiekoper verschuldigde periodieke premie (uitgedrukt als percentage of in basispunten van het verzekerde bedrag, de „notionele waarde”) wordt de cds-spread genoemd. Cds-spreads kunnen als een goede indicator voor de prijs van het kredietrisico dienen.

⁽⁵⁹⁾ Zie voetnoot 54.

- (159) Gelet op de overwegingen 153 tot en met 158 is de Commissie van oordeel dat de rating van FFHG niet beter is dan [BBB-] volgens de ratingschaal van Standard & Poor's.
- (160) Om te kunnen bepalen of de ISB-leningen, naast een mogelijk voordeel als gevolg van het verlenen van de staatsgarantie van 100 % (zie punt 6.2), echter een voordeel boden aan FFHG, dient echter de rating van de verstrekker van de staatsgarantie van 100 % (d.w.z. de rating van de deelstaat Rijnland-Palts) in aanmerking te worden genomen, omdat anders het voordeel van de staatsgarantie tweemaal zou worden meegenomen. Zoals in overweging 117 wordt vermeld, heeft de deelstaat Rijnland-Palts de rating AAA.
- (161) Aangezien de ISB-leningen werden verstrekt met een staatsgarantie als dekking, acht de Commissie het passend om de risico-opslag vast te stellen op grond van 5-jarige euro-obligaties van de Duitse deelstaten (hetgeen neerkomt op [5 tot 25] basispunten). De Commissie merkt verder op dat Deutsche Bank in haar analyse een risico-opslag van [5 tot 25] basispunten toevoegde omdat de leningen niet rechtstreeks door de deelstaat werden verstrekt, maar slechts door een staatsgarantie van 100 % werden gedekt, alsook een extra opslag van [5 tot 25] basispunten vanwege de beperkte verhandelbaarheid van de schuld. De Commissie is van oordeel dat dit redelijke veronderstellingen zijn en dat de resulterende risico-opslag van [20 tot 70 basispunten] passend is, gezien de kredietwaardigheid van de verstrekker van de garantie.

Marktconformiteit van de ISB-leningen 2 en 5

- (162) Voor de ISB-leningen 2 en 5 tegen variabele rente is de daadwerkelijke rente gelijk aan Euribor plus een risico-opslag van [0,35 %-0,55 %] per jaar respectievelijk [0,25 %-0,45 %] per jaar. De risico-opslag voor ISB-lening 2 lag binnen de door Deutsche Bank vastgestelde bandbreedte, terwijl voor ISB-lening 5 de risico-opslag 4 basispunten lager was dan de door Deutsche Bank vastgestelde risicopremie. Voor geen van beide ISB-leningen werden bankkosten aangerekend. Derhalve is de Commissie van oordeel dat het voor het verstrekken van de twee leningen aangerekende tarief een (klein) voordeel verschaft (de over lening 2 betaalde rente blijkt [10-30] basispunten lager te zijn dan de referentierente en die over lening 5 tussen [5-25] basispunten).

Marktconformiteit van de ISB-leningen 1, 3 en 4

- (163) De Commissie merkt op dat de rente van de ISB-leningen 1, 3 en 4 vast is. Aangezien het in alle drie de gevallen om aflossingsleningen gaat, moet bij het vaststellen van de looptijd van de leningen in kwestie rekening worden gehouden met de aflossing van de leningen.
- (164) Daartoe heeft de Commissie de gewogen gemiddelde resterende looptijd (WAL) van de leningen berekend, een indicatie van het gemiddeld aantal jaren dat elke euro uitstaat. De WAL van lening 1 bedraagt volgens de berekeningen 3,92 jaar, de WAL van lening 3 is 1,17 jaar en de WAL van lening 4 is 3,29 jaar.
- (165) Om de basisrente van lening 1 met een WAL van 3,92 jaar te bepalen, heeft de Commissie de vierjaars EUR-swaprente ⁽⁶⁰⁾ als alternatieve maatstaf gebruikt. Voor lening 3 wordt de eenjaars EUR-swaprente ⁽⁶¹⁾ gebruikt, omdat die het dichtst in de buurt komt van de WAL van 1,17 jaar. Voor lening 4 wordt de driejaars EUR-swaprente ⁽⁶²⁾ gebruikt, omdat die het dichtst in de buurt komt van de WAL van 3,29 jaar. De desbetreffende swaprentes zijn verkregen van Bloomberg, op de dag dat de leningen werden opgenomen ⁽⁶³⁾. De waarden van de overeenkomstige swaprentes zijn als volgt: [2 %-3 %] voor lening 1, [1 %-1,5 %] voor lening 3 en [1,5 %-2,5 %] voor lening 4 ⁽⁶⁴⁾.
- (166) Deze benadering leidt tot een referentierente voor lening 1 (met een staatsgarantie van 100 %) van [2,5 %-4,5 %] ⁽⁶⁵⁾, voor lening 3 (met een staatsgarantie van 100 %) van [1,5 %-3 %] ⁽⁶⁶⁾ en voor lening 4 (met een staatsgarantie van 100 %) van [2 %-3,5 %] ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶⁰⁾ Bloombergcode EUSA4.

⁽⁶¹⁾ Bloombergcode EUSA1.

⁽⁶²⁾ Bloombergcode EUSA3.

⁽⁶³⁾ Lening 1 werd opgenomen op 14 juli 2009, lening 3 op 28 augustus 2009 en lening 4 op 8 september 2009.

⁽⁶⁴⁾ Bron: Bloomberg.

⁽⁶⁵⁾ [...]

⁽⁶⁶⁾ [...]

⁽⁶⁷⁾ [...]

- (167) De leningen 1, 3 en 4 werden verstrekt tegen rentes die veel hoger lagen dan de berekende referentierentes (lening 1: [$> 3\%$; $< 4,5\%$], lening 3: [$> 3\%$; $< 4,5\%$] en lening 4: [$> 3\%$; $< 4,5\%$]), en de Commissie is van oordeel dat dit erop wijst dat de leningen inderdaad marktconform waren, waardoor het bestaan van een voordeel kan worden uitgesloten.

6.3.4. *Selectiviteit*

- (168) Aangezien de ISB-leningen 2 en 5 alleen aan FFHG tegen gunstige voorwaarden werden verstrekt, moeten de maatregelen naar hun karakter als selectief worden aangemerkt.

6.3.5. *Verstoring van de mededinging en gevolgen voor het handelsverkeer*

- (169) De Commissie is om dezelfde redenen als in de overwegingen 120 en volgende van oordeel dat een aan FFHG verleend selectief economisch voordeel de mededinging kan vervalsen en gevolgen kan hebben voor het handelsverkeer tussen de lidstaten.

6.3.6. *Conclusie*

- (170) Gelet op de overwegingen 140 tot en met 169 komt de Commissie tot de slotsom dat de ISB-leningen 1, 3 en 4 werden verstrekt tegen rentes die marktconform geacht kunnen worden, waardoor het bestaan van een voordeel kan worden uitgesloten. Aangezien niet aan alle criteria van artikel 107, lid 1, VWEU is voldaan, is de Commissie dan ook van oordeel dat de ISB-leningen in kwestie geen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (171) Gelet op de overwegingen 140 tot en met 169 komt de Commissie tot de slotsom dat de ISB-leningen 2 en 5 werden verstrekt tegen rentes die lager waren dan de referentierente. Aangezien is voldaan aan de andere criteria van artikel 107, lid 1, VWEU, is de Commissie van oordeel dat deze ISB-leningen staatssteun vormen (zij het in geringe mate).

6.4. **Rechtmatigheid van de steun**

- (172) Overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU dienen lidstaten elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen aan te melden en mogen de voorgenomen maatregelen niet tot uitvoering wordt gebracht voordat er een eindbesluit is vastgesteld.
- (173) Aangezien de in het kader van de cashpool tegen gunstige voorwaarden toegekende middelen, de ISB-leningen 2 en 5 alsook de staatsgarantie van 100 % reeds ter beschikking van FFHG zijn gesteld, is de Commissie van oordeel dat Duitsland de voorwaarden van artikel 108, lid 3, VWEU niet in acht heeft genomen ⁽⁶⁸⁾.

6.5. **Verenigbaarheid**

6.5.1. *Toepasselijkheid van de richtsnoeren voor redding en herstructurering*

- (174) Lufthansa is van oordeel dat de Commissie bij het beoordelen van de betrokken staatssteunmaatregelen de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun moet toepassen.
- (175) De richtsnoeren voor luchtvaartsteun bevatten specifieke en gedetailleerde regels voor de financiering van luchthavens door de overheid, met inbegrip van exploitatiesteun. Zoals in punt 117 van richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 wordt gesteld, is het mogelijk dat kleinere luchthavens moeilijkheden ondervinden om, zonder overheidssteun, de financiering van hun exploitatie rond te krijgen (financieringskloof).

⁽⁶⁸⁾ Zaak T-109/01 *Fleuren Compost/Commissie*, Jurispr. 2004, blz. II-127.

- (176) Indien men de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun desondanks op steun aan een luchthaven zou toepassen, zijn deze in deze zaak niet van toepassing omdat FFHG geen onderneming in moeilijkheden was.
- (177) Overeenkomstig de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun van 2014 ⁽⁶⁹⁾ zal de Commissie een onderzoek verrichten naar de steunmaatregelen op basis van de richtsnoeren die ten tijde van de verlening van de steun van toepassing waren. Aangezien de steun in deze zaak werd verleend tussen 2009 en 2011 (d.w.z. lang voor de bekendmaking van de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun van 2014 in het Publicatieblad), zal de Commissie onderzoeken of FFHG als onderneming in moeilijkheden zou kunnen worden beschouwd op basis van de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun van 2004 (d.w.z. de richtsnoeren die van toepassing waren toen de steun werd verleend).
- (178) Overeenkomstig punt 10 van de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun van 2004 wordt een onderneming als een onderneming in moeilijkheden beschouwd indien, in het geval van een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid, meer dan de helft van haar maatschappelijk kapitaal is verdwenen en meer dan een kwart van dit vermogen tijdens de afgelopen twaalf maanden verloren is gegaan, of indien de onderneming voldoet aan de voorwaarden volgens het nationale recht om aan een collectieve insolventieprocedure te worden onderworpen.
- (179) In deze zaak was aan geen van beide voorwaarden voldaan toen de steun werd verleend. Het maatschappelijk kapitaal van FFHG, een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid, bleef tussen 2007 en 2010 met 50 miljoen EUR onveranderd en gaf een lichte daling te zien van 50 miljoen EUR tot 44 miljoen EUR in 2011 en 38 miljoen EUR in 2012. FFHG voldeed evenmin aan de voorwaarden volgens het nationale recht om aan een collectieve insolventieprocedure te worden onderworpen.
- (180) De in tabel 4 samengevatte financiële resultaten wijzen er niet op dat FFHG als onderneming in moeilijkheden dient te worden beschouwd. In dit verband bepaalt punt 11 van de richtsnoeren voor redding en herstructurering van 2004 dat een onderneming zelfs als onderneming in moeilijkheden kan worden beschouwd als niet is voldaan aan de voorwaarden van punt 10, met name wanneer de typische symptomen van een onderneming in moeilijkheden aanwezig zijn, zoals toenemende verliezen, een dalende omzet, een geringere kasstroom, een toenemende schuldenlast, toenemende rentelasten, enz. In deze zaak blijkt echter uit de financiële resultaten dat FFHG, ondanks de afname van het aantal passagiers als gevolg van de financiële en economische crisis, op weg was een winstgevende onderneming te worden.
- (181) Gelet op de overwegingen 175 en volgende is de Commissie van oordeel dat FFHG ten tijde van de verlening van de steun niet als onderneming in moeilijkheden kan worden beschouwd en dat de richtsnoeren voor redding en herstructurering van 2004 derhalve niet van toepassing zijn.

6.5.2. Toepasselijkheid van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 en van 2005

- (182) Artikel 107, lid 3, VWEU voorziet in bepaalde afwijkingen op de algemene regel van artikel 107, lid 1, VWEU dat staatssteun onverenigbaar is met de interne markt. De steun in kwestie kan worden beoordeeld op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, waarin wordt bepaald dat: „*steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad*”, als verenigbaar met de interne markt kunnen worden beschouwd.
- (183) In dit verband verschaffen de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 een kader om te beoordelen of steun aan luchthavens uit hoofde van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU verenigbaar kan worden verklaard.
- (184) Overeenkomstig de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 is de Commissie van oordeel dat de mededeling van de Commissie betreffende de vaststelling van regels voor de beoordeling van onrechtmatig verleende staatssteun ⁽⁷⁰⁾ op onrechtmatig verleende investeringssteun aan luchthavens van toepassing is. In dit verband zal de Commissie, indien de onrechtmatige investeringssteun vóór 4 april 2014 werd verleend, de verenigbaarheidsregels toepassen die golden toen de onrechtmatige investeringssteun werd verleend. Derhalve zal de Commissie in het geval van onrechtmatige investeringssteun aan luchthavens die vóór 4 april 2014 werd verleend, de beginselen toepassen die zijn neergelegd in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁹⁾ Richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden (PB C 249 van 31.7.2014, blz. 1).

⁽⁷⁰⁾ PB C 119 van 22.5.2002, blz. 22.

⁽⁷¹⁾ Punt 173 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

- (185) Omgekeerd verklaarde de Commissie in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 dat de mededeling van de Commissie betreffende de vaststelling van regels voor de beoordeling van onrechtmatig verleende staatssteun niet dient te gelden voor lopende zaken van onrechtmatige exploitatiesteun aan luchthavens die vóór 4 april 2014 is verleend. In plaats daarvan zal de Commissie de in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 vastgestelde beginselen toepassen op alle gevallen van exploitatiesteun (lopende aanmeldingen en onrechtmatige, niet-aangemelde steun) aan luchthavens, zelfs als de steun vóór 4 april 2014 en het begin van de overgangperiode werd verleend ⁽⁷²⁾.
- (186) In overweging 173 had de Commissie reeds geconcludeerd dat de beoordeelde maatregelen vóór 4 april 2014 toegekende onrechtmatige staatssteun vormen.

6.5.3. Onderscheid tussen investeringssteun en exploitatiesteun

- (187) Op basis van de in overwegingen 184 en 185 vermelde bepalingen van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 moet de Commissie vaststellen of de betrokken maatregelen onrechtmatige investeringssteun of exploitatiesteun vormen.
- (188) In punt 25, onder r), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 wordt investeringssteun gedefinieerd als „steun voor de financiering van vaste activa, met name om de financieringskloof voor de kapitaalkosten te dichten”. Bovendien kan investeringssteun volgens punt 25, onder r), van deze richtsnoeren hetzij een bedrag zijn dat als eenmalig bedrag vooruit wordt betaald (om initiële investeringskosten te dekken), hetzij steun in de vorm van periodieke tranches (om kapitaalkosten te dekken, d.w.z. jaarlijkse afschrijvingen en financieringskosten).
- (189) Bij exploitatiesteun gaat het daarentegen om het dekken van alle of bepaalde exploitatiekosten voor een luchthaven, die worden gedefinieerd als „de onderliggende kosten [...] ten aanzien van het verrichten van luchthavendiensten, die kostencategorieën omvatten zoals personeelskosten, kosten van uitbestede diensten, communicatie, afvalinzameling, energie, onderhoud, huur en administratie, maar met uitsluiting van de kapitaalkosten, marketingsteun of andere stimuleringsregelingen die de luchthaven aan luchtvaartmaatschappijen geeft, en kosten van taken die tot de overheidstaken behoren.” ⁽⁷³⁾
- (190) Gelet op deze definities is de Commissie van oordeel dat de staatsgarantie van 100 % voor de tegen gunstige voorwaarden verstrekte ISB-leningen en de ISB-leningen 2 en 5 kunnen worden aangemerkt als investeringssteun ten gunste van FFHG. Deze middelen hielden alle verband met de herfinanciering van leningen waarmee investeringen in een specifiek infrastructuurproject werden gefinancierd (zie Tabel 9). Bovendien zijn de bedragen die met de ISB-leningen gemoeid zijn niet hoger dan de respectieve verrichte investeringen.

Tabel 9

Vergelijkend overzicht van de met de ISB-leningen gemoeide bedragen en hun doel ⁽¹⁾

ISB- lening nr.	Geleend bedrag in miljoen EUR	Doel van de lening
1	18,4	[...] infrastructuurinvesteringen ter hoogte van [...]
2	20,0	[...] infrastructuurinvesteringen ter hoogte van [...]
3	2,5	[...] infrastructuurinvesteringen ter hoogte van [...]

⁽⁷²⁾ Punt 172 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽⁷³⁾ Punt 25, onder v), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

ISB- lening nr.	Geleend bedrag in miljoen EUR	Doel van de lening
4	25,9	[...] infrastructuurinvesteringen ter hoogte van [...]
5	6,8	[...] infrastructuurinvesteringen ter hoogte van [...]

(¹) Het overzicht is gebaseerd op de beschrijving in de ISB-leningovereenkomsten van de doelstellingen van de desbetreffende leningen en de investeringsbedragen.

- (191) Derhalve is de Commissie van oordeel dat de staatsgarantie van 100 % voor de ISB-leningen en de ISB-leningen 2 en 5 vóór 4 april 2014 toegekende onrechtmatige investeringssteun vormen, waarvan de verenigbaarheid moet worden beoordeeld aan de hand van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.
- (192) Met betrekking tot de in het kader van de cashpool tegen gunstige voorwaarden toegekende middelen is Duitsland van oordeel dat die middelen tevens zijn gebruikt om infrastructuurinvesteringen te financieren tussen 2009 en 2012.
- (193) Tussen 2009 en 2012 werden op de luchthaven Frankfurt-Hahn investeringen ter hoogte van 46 miljoen EUR verricht (zie Tabel 3). Het bedrag dat met die investeringen gemoeid is, is ongeveer gelijk aan de tijdens die periode uit de cashpool opgenomen middelen. Bovendien waren de bedrijfsresultaten in de periode 2009-2012 (⁷⁴) (met inbegrip van buitengewone inkomsten, d.w.z. inkomsten die niet afkomstig zijn uit de luchtvaart en andere activiteiten van de luchthaven en uit de verkoop van grond of onroerend goed) positief (zie Tabel 4). Dit wijst erop dat de luchthaven in staat was om haar dagelijkse exploitatiekosten te dekken en dat de in het kader van de cashpool toegekende middelen werden gebruikt om de investeringen in de luchthaveninfrastructuur te financieren. Derhalve vormen de in het kader van de cashpool toegekende middelen vóór 4 april 2014 toegekende onrechtmatige investeringssteun, waarvan de verenigbaarheid moet worden beoordeeld aan de hand van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005. In dit verband zijn ook de overwegingen in punt 6.5.3 van toepassing. Met name omdat het bedrag van de opgenomen middelen kleiner is dan de totale investeringen, kan de steun als noodzakelijk en evenredig worden beschouwd.
- (194) Hierbij zij echter opgemerkt dat de middelen niet voor een specifiek doel uit de cashpool zijn opgenomen. Bovendien waren de exploitatieresultaten (uitgezonderd de buitengewone inkomsten, d.w.z. inkomsten die niet afkomstig zijn uit de luchtvaart en andere activiteiten van de luchthaven en uit de verkoop van grond of onroerend goed) in de beoordeelde periode negatief (zie Tabel 4). Dit kan erop wijzen dat de inkomsten uit de reguliere activiteiten van de luchthaven niet toereikend waren voor de exploitatiekosten. Bovendien heeft Duitsland niet aangetoond hoe werd voorkomen dat de middelen uit de cashpool werden aangewend voor de financiering van de dagelijkse exploitatie.
- (195) Gelet op deze omstandigheden kan niet worden uitgesloten dat de middelen uit de cashpool werden gebruikt ter voorkoming van een liquiditeitstekort bij FFHG, dat ertoe had kunnen leiden dat de luchthavenexploitant zijn investeringen zou stopzetten of in een onderneming in moeilijkheden zou veranderen. Derhalve kunnen de in het kader van de cashpool toegekende middelen als vóór 4 april 2014 toegekende onrechtmatige exploitatiesteun worden beschouwd, waarvan de verenigbaarheid moet worden beoordeeld aan de hand van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014. Deze beoordeling wordt uitgevoerd in punt 6.5.4 hierna.

6.5.4. Verenigbaarheid van de investeringssteun met de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005

- (196) Overeenkomstig punt 61 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 moet de Commissie onderzoeken of aan alle volgende voorwaarden is voldaan:
- a) de bouw en de exploitatie van de infrastructuur beantwoorden aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang (regionale ontwikkeling, toegankelijkheid, enz.);
 - b) de infrastructuur is noodzakelijk en staat in verhouding tot het gestelde doel;

(⁷⁴) Uitgedrukt in inkomsten vóór rente, belastingen, afschrijvingen en amortisatie (hierna „EBITDA” genoemd).

- c) de infrastructuur biedt op middellange termijn voldoende gebruiksvooruitzichten, het gebruik van de bestaande infrastructuur in aanmerking genomen;
 - d) de infrastructuur is voor alle potentiële gebruikers gelijk en zonder discriminatie toegankelijk; en
 - e) het handelsverkeer wordt niet zozeer beïnvloed dat dit in strijd is met het uniale belang.
- (197) Daarnaast is staatssteun aan luchthavens — net als andere staatssteunmaatregelen — alleen verenigbaar als deze een stimulerend effect heeft en noodzakelijk is en in verhouding staat tot de beoogde legitieme doelstelling.
- (198) Duitsland merkte op dat de investeringssteun ten gunste van FFHG voldoet aan alle verenigbaarheidscriteria in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.
- a) De steun draagt bij aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang
- (199) De investeringssteun ten gunste van FFHG was bestemd voor de financiering van de verdere verbouwing van de voormalige luchtmachtbasis van de VS tot een burgerluchthaven en versterking van de infrastructuur van de luchthaven. Die maatregelen leverden een aanzienlijke bijdrage aan de regionale ontwikkeling, de bereikbaarheid en de werkgelegenheid van de regio Hunsrück, een regio waarvan de economie negatief werd beïnvloed door het sluiten van de luchtmachtbasis, alsook aan het ontlasten van de luchthaven Frankfurt-Main.
- (200) Duitsland wees erop dat de regio Hunsrück wordt omringd door een aantal gebieden (zoals Landkreis Birkenfeld) die zijn aangemerkt als regio's die in aanmerking komen voor steun in het kader van de „*Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur*”. Inderdaad werd Landkreis Birkenfeld in de beoordeelde periode ten minste ten dele beschouwd als regio met een bruto binnenlands product (bbp) van minder dan het uniale gemiddelde ⁽⁷⁵⁾.
- (201) De Commissie is van oordeel dat de ontwikkeling van de luchthaven Frankfurt-Hahn ook aanzienlijk heeft bijgedragen aan het scheppen van banen in de regio Hunsrück. Duitsland heeft aangetoond dat de luchthaven Frankfurt-Hahn, rekening houdend met alle onderdelen van de luchthavenactiviteiten, in 2012 goed was voor 3 063 nieuwe banen in de regio Hunsrück, waarbij het in 74 % van de gevallen om voltijdbanen ging en 90 % van die werknemers ook in deze regio woont.
- (202) Voorts had de ontwikkeling van de luchthaven Frankfurt-Hahn tevens positieve indirecte, afgeleide en katalyserende gevolgen voor de werkgelegenheid in de regio alsmede de regionale ontwikkeling in het algemeen dankzij een toename van het aantal economische en toeristische activiteiten. Volgens de informatie van Duitsland levert de luchthaven Frankfurt-Hahn een aanzienlijke bijdrage aan de ontwikkeling van het inkomend (ongeveer 33 % van de passagiers of ongeveer 1 miljoen passagiers in 2005) en uitgaand toerisme (ongeveer 67 % van de passagiers) in de deelstaat Rijnland-Palts. Duitsland wees erop dat 88 % van de inkomende passagiers ten minste eenmaal overnachtte in de regio en in 2005 goed was voor ongeveer 5,7 miljoen overnachtingen. Aangezien 88 % van de toeristen die via Frankfurt-Hahn binnenkomen ten minste eenmaal en meer dan 80 % zelfs twee- tot tienmaal overnacht, leveren zij een totaalomzet op van ongeveer 133,7 miljoen EUR per jaar. Bovendien was het inkomende toerisme in Rijnland-Palts goed voor ongeveer 11 000 banen.
- (203) De ondersteunde investeringen droegen tevens bij aan de toegankelijkheid van het gebied. Niettemin draagt de verdubbeling van niet-winstgevende luchthavens (of het creëren van bijkomende ongebruikte capaciteit) niet bij tot een doelstelling van gemeenschappelijk belang. In deze zaak is de Commissie van oordeel dat de investeringssteun niet tot zodanige overlappingsen leidt dat de gebruiksmogelijkheden van de bestaande infrastructuur van andere, naburige luchthavens daar op middellange termijn nadeel van ondervinden. Er bevinden zich inderdaad geen andere luchthavens op een afstand van 100 km of 60 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn. De dichtstbijzijnde luchthavens zijn de luchthaven Frankfurt-Main, 115 km of 1 uur en 15 minuten rijden verwijderd, en de luchthaven van Luxemburg, 111 km of 1 uur en 30 minuten rijden verwijderd.
- (204) De luchthaven Frankfurt-Main is een internationaal luchthavenknooppunt met tal van uiteenlopende bestemmingen, dat voornamelijk wordt bediend door netwerkmaatschappijen die aansluitende vluchten aanbieden, terwijl de luchthaven Frankfurt-Hahn goedkope rechtstreekse vluchten aanbiedt. Het verkeer op de

⁽⁷⁵⁾ Besluit van de Commissie van 8 november 2006 betreffende steunmaatregel N 459/06 — Deutsche Fördergebietskarte 2007-2013 (PB C 295 van 5.12.2006, blz. 6).

luchthaven Frankfurt-Main neemt sinds 2000 gestaag toe, van 49,4 miljoen passagiers in 2000 tot ongeveer 58 miljoen in 2012. Gedurende die periode van groei wordt de luchthaven echter geplaagd door problemen als gevolg van overbelasting en capaciteitsbeperkingen. Duitsland wees erop dat de capaciteitsgrenzen van de luchthaven Frankfurt-Main voortdurend werden overschreden. Volgens Duitsland vervulde de luchthaven Frankfurt-Hahn dankzij haar 24-uursexploitatievergunning daarom een voorname rol door extra capaciteit te leveren om de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten. Tot 2009 was Fraport zelfs meerderheidsaandeelhouder van FFHG, de exploitant van de luchthaven Frankfurt-Hahn (2,7 miljoen passagiers in 2013, ongeveer 4 miljoen passagiers in 2007 op het hoogtepunt) en de exploitant van de luchthaven Frankfurt-Main (58 miljoen passagiers en 2,1 miljoen vrachteenheden), en voerde in die hoedanigheid een diversificatiestrategie.

- (205) De dichtst gelegen luchthaven van Luxemburg, ongeveer 111 km of 1 uur en 30 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd, verwerkte in 2008 ongeveer 1,7 miljoen passagiers en maakte in 2013 een snelle toename tot 2,2 miljoen door. Hoewel de luchthaven van Luxemburg iets minder passagiers verwerkt dan de luchthaven Frankfurt-Hahn, is de vrachtactiviteit met 674 000 ton in 2013 aanzienlijk groter. De luchthaven biedt uiteenlopende lijnvluchten naar verschillende Europese hoofdsteden en chartervluchten naar vakantiebestemmingen. Dit aanbod van bestemmingen komt grotendeels tegemoet aan de behoeften van de werknemers van de financiële en internationale instellingen die in Luxemburg zijn gevestigd.
- (206) De luchthaven Saarbrücken is ongeveer 128 km of 2 uur rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd. Daarnaast wordt Frankfurt-Hahn hoofdzakelijk aangedaan door lagekostenmaatschappijen (Ryanair) en speelt vrachtvervoer in haar bedrijfsmodel een vrij belangrijke rol, terwijl de luchthaven Saarbrücken voornamelijk lijnvluchten naar binnenlandse bestemmingen aanbiedt en het luchtvrachtvervoer er beperkt is.
- (207) Wat de luchthaven van Zweibrücken betreft, benadrukte Duitsland dat de afstand van 127 km tot de luchthaven Frankfurt-Hahn neerkomt op een reistijd van 1 uur en 27 minuten met de auto en ongeveer 4 uur met de trein. Voorts merkte Duitsland op dat gelet op het passagiers- en luchtvrachtverkeer tussen 2005 en 2012 niet kan worden geconcludeerd dat er substitutie tussen de luchthavens optreedt.
- (208) De Commissie merkt op dat er een zekere mate van overlapping is tussen de activiteiten van de luchthaven Frankfurt-Hahn en de luchthaven van Zweibrücken, aangezien deze laatste ook luchtvracht verwerkt en de door Zweibrücken bediende bestemmingen voornamelijk door chartermaatschappijen worden aangedaan. In dit verband merkt de Commissie op dat vrachtverkeer doorgaans mobieler is dan passagiersvervoer ⁽⁷⁶⁾. In het algemeen wordt het verzorgingsgebied van vrachtluchthavens geacht een radius van minstens ongeveer 200 km met een reistijd van 2 uur te hebben. Volgens opmerkingen van het bedrijfsleven kan een halve dag rijden (d.w.z. 12 uur rijden voor een vrachtwagen) in het algemeen aanvaardbaar wordt geacht voor expediteurs die de luchthaven gebruiken voor vrachtvervoer ⁽⁷⁷⁾. In het algemeen zijn chartervluchten ook minder tijdgevoelig, waarbij reistijden tot 2 uur met de auto aanvaardbaar zijn.
- (209) Tegelijkertijd zij hierbij opgemerkt dat, voordat Zweibrücken de markt betrad in 2006, de luchthaven Frankfurt-Hahn reeds een gevestigde luchthaven was met meer dan 3 miljoen passagiers en 123 000 ton vracht. Gelet op de historische ontwikkeling van beide luchthavens, hun ligging en de onbenutte capaciteit op de luchthaven Frankfurt-Hahn toen de luchthaven van Zweibrücken zich op de commerciële luchtvaartmarkt begaf in 2006, komt de Commissie tot de slotsom dat eerder het openen van de luchthaven van Zweibrücken een onnodige verdubbeling van infrastructuur vormde.
- (210) Derhalve concludeert de Commissie dat de investeringen in de luchthaven Frankfurt-Hahn geen verdubbeling van bestaande onrendabele infrastructuur inhielden. De luchthaven Frankfurt-Hahn heeft daarentegen een belangrijke rol gespeeld bij het ontlasten van de luchthaven Frankfurt-Main en vormt geen belemmering voor de voorgenomen uitbreiding van deze laatste. Zonder de investeringen in de luchthaven Frankfurt-Hahn bestond immers het gevaar dat onvoldoende zou worden voorzien in de vervoersbehoeften van de regio.
- (211) Gelet op de overwegingen 199 tot en met 210 komt de Commissie derhalve tot de conclusie dat de investeringssteun ten behoeve van de aanleg en de exploitatie van de infrastructuur van de luchthaven Frankfurt-Hahn beantwoordt aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang, te weten het bevorderen van de regionale economie, het scheppen van banen en het verbeteren van de toegankelijkheid van de regio.

⁽⁷⁶⁾ Zie voetnoot 45.

⁽⁷⁷⁾ Zie voetnoot 46.

b) De infrastructuur is nodig en staat in verhouding tot de doelstelling

- (212) Volgens Duitsland werden de uitgevoerde investeringen afgestemd op de behoeften (en waren deze derhalve evenredig) en had de luchthaven de aangelegde infrastructuur nodig om de bereikbaarheid te garanderen, de ontwikkeling van de regio mogelijk te maken en de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten.
- (213) Op grond van de door Duitsland verstrekte informatie is de Commissie het ermee eens dat de gefinancierde investeringen noodzakelijk waren en in verhouding stonden tot de doelstelling van gemeenschappelijk belang (zie overwegingen 68 en volgende). Zonder deze investeringen was de verbouwing van de voormalige luchtmachtbasis van de VS tot een volledig werkende burgerluchthaven nooit tot een goed einde gebracht. De bouw van passagiersterminals, vrachtinstallaties en platforms alsmede de modernisering van de taxibanen was noodzakelijk voor de verdere ontwikkeling van de burgerluchtvaart. De luchthaven had de aangelegde infrastructuur dan ook nodig om de bereikbaarheid te garanderen en de ontwikkeling van de regio mogelijk te maken.
- (214) Daarnaast werd bij het infrastructuurproject niet meer gedaan dan nodig was om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken: hoewel de aangelegde infrastructuur bestemd was voor een maximaal passagiersvolume van ongeveer 4 tot 5 miljoen en een vrachtvolume van 500 000 ton, blijkt uit de vervoersgegevens in de tabellen 1 en 2 dat het passagiersvervoer tot 2007 gestaag toenam tot een recordaantal van 4 miljoen passagiers (na een daling tot 2,7 miljoen in 2013 om de redenen die in overweging 219 uiteen worden gezet) en dat het vrachtvolume in 2011 groeide tot meer dan 500 000 ton. Dit houdt in dat de verwachte verkeersbehoefte grotendeels overeenkwam met de werkelijke vraag en dat de investeringen niet onevenredig groot waren.
- (215) Hoewel moet worden voorkomen dat investeringen leiden tot verdubbeling van bestaande onrendabele infrastructuur, was hiervan in deze zaak geen sprake. Zoals in de overwegingen 203 tot en met 210 wordt aangegeven, zijn er binnen een straal van 100 km en op 60 minuten reizen geen andere luchthavens en zelfs indien een groter verzorgingsgebied in aanmerking wordt genomen, treden er geen onnodige overlappings op. De dichtstbijzijnde luchthaven is Frankfurt-Main, die door de luchthaven Frankfurt-Hahn wordt ontlast.
- (216) Gelet op deze overwegingen is de Commissie van oordeel dat aan deze verenigbaarheidsvoorwaarde is voldaan.

c) De infrastructuur biedt op middellange termijn voldoende gebruiksvooruitzichten

- (217) Duitsland merkte op dat Fraport vóór het besluit tot uitbreiding van de luchthaveninfrastructuur verkeersprognoses door externe deskundigen heeft laten verrichten om de potentiële verkeersbehoefte van de luchthaven Frankfurt-Hahn te bepalen.
- (218) Uit de voorgelegde informatie blijkt dat de externe deskundigen destijds een groei verwachtten van 0,3 miljoen passagiers in 2000 tot maximaal 3,8 miljoen passagiers tegen 2010 (zie figuren 6 en 7). Wat de ontwikkeling van het vrachtverkeer betreft, voorspelden de deskundigen een toename van 151 000 ton in 2001 tot maximaal 386 000 ton in 2010 (zie Figuur 8), waarbij de groei van het goederenvervoer tussen 2006 en 2010 werd toegeschreven aan de verlegging van vrachtluchten vanaf de luchthaven Frankfurt-Main als gevolg van het verbod op nachtluchten. Deze verwachtingen waren alleen haalbaar als de investeringen het beoogde niveau zouden bereiken.
- (219) De Commissie merkt op dat deze verkeersprognoses (zie overweging 218) door de daadwerkelijke ontwikkeling van het verkeer op de luchthaven Frankfurt-Hahn werden bevestigd (zie Tabel 1 en Tabel 2). In 2007 bediende de luchthaven Frankfurt-Hahn ongeveer 4 miljoen passagiers. Na een periode van sterke groei ondervindt het luchtverkeer in Duitsland en de Unie de laatste jaren hinder van de economische en financiële crisis van 2008-2009, die in Duitsland in 2009 leidde tot een afname van het luchtvervoer van passagiers. De ontwikkeling van het passagiersverkeer op de luchthaven Frankfurt-Hahn ondervond tevens de gevolgen van de invoering van een vliegbelasting in Duitsland in 2011. Tegenwoordig bedient de luchthaven Frankfurt-Hahn zo'n 2,7 miljoen passagiers per jaar. Wat het vrachtverkeer betreft, verwerkte de luchthaven Frankfurt-Hahn in 2011 565 000 ton vracht. Als gevolg van het faillissement van een van haar klanten verwerkte de luchthaven in 2013 slechts 447 000 ton.
- (220) Gelet op deze overwegingen kan derhalve worden geconcludeerd dat de luchthaven Frankfurt-Hahn zijn capaciteit reeds voor het grootste deel benut en dat de middellangetermijnprognoses voor het gebruik van de capaciteit bevredigend waren.

d) Gelijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur

- (221) De infrastructuur van de luchthaven is voor alle potentiële gebruikers gelijk en zonder discriminatie toegankelijk. De lijst van luchthavengelden voor de luchthaven Frankfurt-Hahn is openbaar en kan door alle potentiële en bestaande gebruikers van de luchthaven op transparante en niet-discriminerende wijze worden geraadpleegd. Verschillen in de luchthavengelden die daadwerkelijk worden betaald voor het gebruik van de infrastructuur, waren commercieel gezien gerechtvaardigd ⁽⁷⁸⁾.
- (222) Derhalve is de Commissie van oordeel dat aan deze voorwaarde is voldaan.

e) Het handelsverkeer ondervindt geen invloeden die strijdig zijn met het algemeen belang

- (223) Volgens punt 39 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 kan de categorie van een luchthaven een aanwijzing geven over de mate waarin luchthavens met elkaar in concurrentie zijn en derhalve ook over de mate waarin overheidsfinanciering van een luchthaven de mededinging kan verstoren.
- (224) Binnen het standaardverzorgingsgebied van de luchthaven Frankfurt-Hahn (1 uur rijden of 100 km) zijn er geen andere commercieel geëxploiteerde luchthavens. Zelfs bij uitbreiding van het verzorgingsgebied is de Commissie van oordeel dat de steun geen ongewenste negatieve gevolgen heeft voor de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten.
- (225) Wat de luchthaven Frankfurt-Main (de dichtstbijzijnde luchthaven, ongeveer 115 km of 1 uur en 15 minuten rijden) betreft, leidden de investeringen op de luchthaven Frankfurt-Hahn niet tot negatieve substitutie-effecten. Voordat Fraport betrokken werd bij de luchthaven Frankfurt-Hahn, exploiteerde zij al de luchthaven Frankfurt-Main, hoewel ook in de luchthaven Frankfurt-Hahn werd geïnvesteerd ter ontlasting van de luchthaven Frankfurt-Main, aangezien verwacht werd dat dit luchthavenknooppunt weldra op de grenzen van zijn capaciteit zou stuiten. Met name was het verbod op nachtvluchten op de luchthaven Frankfurt-Main één van de belangrijkste in aanmerking te nemen factoren, aangezien de luchthaven Frankfurt-Hahn over een 24-uursexploitatievergunning beschikte.
- (226) Hoewel Frankfurt-Hahn tussen 2000 en 2007 een sterke groei doormaakte, blijkt uit Figuur 1 dat deze luchthaven in vergelijking met Frankfurt-Main een bescheiden aandeel in het vliegverkeer had. Tussen 2000 en 2003 groeide het passagiersvervoer op de luchthaven Frankfurt-Main gestaag van 48 miljoen in 2000 tot 54,2 miljoen in 2007. Als gevolg van de economische crisis kende Frankfurt-Main een lichte afname tot 50,9 miljoen in 2009, gevolgd door een snelle toename tot 58 miljoen. Wat de vrachtactiviteiten betreft, kende de luchthaven Frankfurt-Main een gestage groei van 1,6 tot 2,2 miljoen ton in 2013.
- (227) Wat de andere luchthavens betreft, heeft de Commissie er reeds op gewezen dat de investeringen op de luchthaven Frankfurt-Hahn geen gevolgen van belang hadden voor de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten ⁽⁷⁹⁾. Dit geldt ook voor de luchthaven van Zweibrücken, aangezien veeleer deze laatste een onnodige verdubbeling van infrastructuur inhoudt (en derhalve zou leiden tot een eventuele verstoring van de mededinging).
- (228) Daarnaast is de luchthaven Frankfurt-Hahn, in tegenstelling tot de luchthavens Frankfurt-Main en Luxemburg, niet aangesloten op het spoorweginet. In het algemeen valt geen substitutie-effect op het vervoer per spoor te verwachten.
- (229) Gelet op de overwegingen 223 tot en met 228 is de Commissie van oordeel dat eventuele negatieve gevolgen voor de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten tot een minimum beperkt blijven.

⁽⁷⁸⁾ Besluit van de Commissie van 1 oktober 2014 inzake steunmaatregel SA.21211 — Duitsland — Luchthaven Frankfurt-Hahn en Ryanair, nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad.

⁽⁷⁹⁾ Wat de luchthavens van Frankfurt-Main en Luxemburg betreft, merkt de Commissie verder op dat het zakelijke reissegment hier een aanzienlijk marktaandeel inneemt terwijl het op de luchthaven Frankfurt-Hahn slechts een relatief beperkt aandeel heeft.

f) Stimulerend effect, noodzaak en evenredigheid

- (230) De Commissie moet bepalen of de staatssteun aan de luchthaven Frankfurt-Hahn het gedrag van de begunstigde zodanig heeft veranderd dat deze activiteiten met het oog op de doelstelling van gemeenschappelijk belang heeft ontplooid i) die hij zonder de steun niet of ii) op bescheidener schaal dan wel op een andere manier zou hebben verricht. Verder wordt de steun alleen als evenredig aangemerkt indien hetzelfde resultaat niet met minder steun en minder verstoring kon worden verkregen. Dit betekent dat het bedrag en de intensiteit van de steun tot het voor de uitvoering van de gesteunde activiteit noodzakelijke minimum moeten worden beperkt.
- (231) Volgens de informatie van Duitsland kon de investering zonder de steun niet worden verwezenlijkt. De steun was noodzakelijk aangezien hiermee uitsluitend de financieringskosten werden gecompenseerd en een lager bedrag tot lagere investeringen zou hebben geleid.
- (232) Volgens de in de tabellen 3 en 4 samengevatte financiële resultaten is de luchthaven nog steeds verliesgevend en niet in staat haar eigen investeringen te financieren. Derhalve kan worden geconcludeerd dat de steun noodzakelijk was voor investeringen om de luchthaveninfrastructuur te ontlasten en om te voldoen aan de eisen die tegenwoordig aan moderne luchthaveninfrastructuur worden gesteld. Zonder de steun was de luchthaven Frankfurt-Hahn niet in staat geweest te voldoen aan de verwachte vraag van luchtvaartmaatschappijen, passagiers en expediteurs, en zou de economische activiteit op de luchthaven zijn afgenomen.
- (233) Hierbij zij tevens opgemerkt dat de overheidssteun werd verleend in een tijd waarin FFHG zich aanzienlijke investeringen in de infrastructuur getroostte (meer dan 220 miljoen EUR tussen 2001 en 2012). Van dit bedrag werd 46 miljoen EUR geïnvesteerd in de beoordeelde periode (2009-2012). Hieruit volgt dat de investeringssteun slechts een gedeelte van de totale investeringskosten dekte en beperkt bleef tot het verschil tussen de over de middelen betaalde rente en de marktrente waartegen FFHG die middelen op de markt zou hebben ontvangen. Tevens werd de beoordeelde investeringssteun toegekend in de vorm van een staatsgarantie van 100 % en middelen tegen gunstige voorwaarden, en niet in de vorm van een rechtstreekse subsidie.
- (234) Derhalve is de Commissie van oordeel dat de steunmaatregel in kwestie een stimulerend effect had en dat het bedrag van de steun beperkt bleef tot het minimum dat nodig was om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden en zodoende evenredig was.

Conclusie

- (235) Gelet op het bovenstaande concludeert de Commissie dat de investeringssteun ten behoeve van de luchthaven Frankfurt-Hahn overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU met de interne markt verenigbaar is, aangezien deze voldoet aan de verenigbaarheidsvoorwaarden van punt 61 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.

6.5.5. Verenigbaarheid van de exploitatiesteun met de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014

- (236) In punt 5.1 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 zijn de criteria vastgesteld die de Commissie zal toepassen bij het beoordelen van de verenigbaarheid van de exploitatiesteun met de interne markt overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU. Overeenkomstig punt 172 van deze richtsnoeren zal de Commissie die criteria toepassen op alle gevallen van exploitatiesteun, met inbegrip van lopende aanmeldingen en gevallen van onrechtmatige, niet-aangemelde steun.
- (237) Overeenkomstig punt 137 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 kan onrechtmatige exploitatiesteun die vóór de datum van bekendmaking van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 is toegekend — zoals de in het kader van de cashpool toegekende middelen, voor zover hierbij sprake kan zijn van exploitatiesteun (zie de overwegingen 185 en 186) — voor het volledige bedrag van de niet-gedekte exploitatiekosten verenigbaar met de interne markt worden verklaard, mits de volgende voorwaarden zijn vervuld:
- a) *bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang*: aan deze voorwaarde wordt onder andere voldaan als de steun de mobiliteit van burgers in de Unie verbetert en regio's beter helpt te ontsluiten of de regionale ontwikkeling bevordert ⁽⁸⁰⁾;

⁽⁸⁰⁾ Punten 137, 113 en 114 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

- b) *noodzaak van overheidsmaatregelen*: de steun moet gericht zijn op situaties waarin dit soort steun kan zorgen voor een wezenlijke verbetering die de markt zelf niet tot stand kan brengen ⁽⁸¹⁾;
- c) *aanwezigheid van een stimulerend effect*: deze voorwaarde is vervuld indien te verwachten valt dat, zonder de exploitatiesteun en rekening houdende met de mogelijke beschikbaarheid van investeringssteun en de omvang van de verkeersstromen, het volume van de economische activiteit op de betrokken luchthaven aanzienlijk zou afnemen ⁽⁸²⁾;
- d) *evenredigheid van het steunbedrag (steun beperkt tot het noodzakelijke minimum)*: wil exploitatiesteun voor luchthavens evenredig zijn, dan moet deze beperkt zijn tot het minimum dat nodig is om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden ⁽⁸³⁾;
- e) *vermijden van ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer* ⁽⁸⁴⁾.

a) Bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang

- (238) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder a), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 zal, om luchthavens de tijd te geven zich aan een nieuwe marktrealiteit aan te passen en om verstoringen in het luchtverkeer en bij de ontsluiting van regio's te voorkomen, exploitatiesteun voor luchthavens worden geacht bij te dragen aan de verwezenlijking van een doelstelling van gemeenschappelijk belang, indien deze steun: i) de mobiliteit van burgers in de Unie verbetert en regio's beter helpt te ontsluiten door het oprichten van toegangspunten voor vluchten binnen de Unie, of ii) de congestie in het vliegverkeer op belangrijke luchthavenknooppunten in de Unie bestrijdt, of iii) de regionale ontwikkeling bevordert.
- (239) Gelet op de overwegingen 199 tot en met 204 is de Commissie van oordeel dat het voortbestaan van de luchthaven Frankfurt-Hahn de mobiliteit van burgers in Unie ten goede kwam en regio's beter hielp te ontsluiten door het oprichten van een toegangspunt voor vluchten binnen de Unie in de regio Hunsrück. Daarnaast bevorderde het voortbestaan van de luchthaven de regionale ontwikkeling van en de werkgelegenheid in de regio Hunsrück. Bovendien maakte exploitatie en ontwikkeling van de luchthaven Frankfurt-Hahn het mogelijk om de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten.
- (240) De Commissie komt derhalve tot de slotsom dat de maatregel in kwestie voldoet aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang.

b) Noodzaak van staatssteun

- (241) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder b), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 dient, om te kunnen beoordelen of staatssteun doeltreffend is voor het verwezenlijken van een doelstelling van gemeenschappelijk belang, het aan te pakken probleem duidelijk in beeld te worden gebracht. Staatssteun dient te zijn gericht op situaties waarin dit soort steun kan zorgen voor een wezenlijke verbetering die de markt zelf niet tot stand kan brengen.
- (242) De Commissie merkt op dat de luchthaven Frankfurt-Hahn een regionale luchthaven is met ongeveer 2,7 miljoen passagiers per jaar. De vaste exploitatiekosten van de luchthaven zijn hoog en onder de heersende marktomstandigheden is de luchthaven niet in staat de eigen exploitatiekosten te dekken. Overheidsmaatregelen zijn derhalve noodzakelijk (zie punt 89 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014).

c) Geschiktheid van de steunmaatregelen

- (243) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder c), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 moet de steunmaatregel ten behoeve van de luchthaven een geschikt beleidsinstrument zijn om de doelstelling van gemeenschappelijk belang te verwezenlijken. De lidstaat moet derhalve aantonen dat dezelfde doelstelling niet met andere, minder versturende beleidsinstrumenten of andere, minder versturende steuninstrumenten kon worden verwezenlijkt.

⁽⁸¹⁾ Punten 137 en 116 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽⁸²⁾ Punten 137 en 124 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽⁸³⁾ Punten 137 en 125 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽⁸⁴⁾ Punten 137 en 131 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

- (244) Volgens Duitsland zijn de steunmaatregelen in kwestie passend om de doelstelling van gemeenschappelijk belang te verwezenlijken, aangezien dat niet met een ander, minder verstorend beleidsinstrument kon worden verwezenlijkt.
- (245) In deze zaak bleef het steunbedrag (het verschil tussen de marktrente voor de in het kader van de cashpool toegekende middelen en de daadwerkelijke rente) onder de daadwerkelijk gemaakte niet-gedekte exploitatieverliezen (zie tabel 4, EBITDA uitgezonderd de buitengewone inkomsten van de luchthaven) en bleef dit beperkt tot het minimum dat nodig was, aangezien dit slechts werd toegekend in de vorm van een terugbetaalbare lening en niet als een rechtstreekse subsidie. Geen enkele andere beleidsmaatregel zou het voortbestaan van de luchthaven veiligstellen. Derhalve blijft de compensatie voor verliezen tot het minimum beperkt en levert deze geen winst op.
- (246) Gelet op de overwegingen 244 en 245 is de Commissie van oordeel dat de maatregelen in kwestie passend waren om de gewenste doelstelling van gemeenschappelijk belang te verwezenlijken.

d) Aanwezigheid van een stimulerend effect

- (247) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder d), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 heeft exploitatiesteun een stimulerend effect indien te verwachten valt dat, zonder de exploitatiesteun, het volume van de economische activiteit op de betrokken luchthaven aanzienlijk zou afnemen. Bij deze beoordeling dienen de beschikbaarheid van investeringssteun en de omvang van de verkeersstromen op de luchthaven in aanmerking te worden genomen.
- (248) Zonder de steun zou de schaal van de activiteiten op de luchthaven Frankfurt-Hahn sterk zijn teruggelopen, waardoor de luchthaven de markt uiteindelijk als gevolg van niet-gedekte exploitatieverliezen had moeten verlaten.
- (249) Gelet op het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de steunmaatregelen een stimulerend effect hadden.

e) Evenredigheid van het steunbedrag (beperking van de steun tot het noodzakelijke minimum)

- (250) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder e), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 moet exploitatiesteun beperkt blijven tot het minimum dat nodig is om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden, wil deze voor luchthavens evenredig zijn.
- (251) In deze zaak bleef het steunbedrag beperkt tot het bedrag van de niet-gedekte exploitatiekosten, aangezien dit uitsluitend ter compensatie van de daadwerkelijk gemaakte kosten werd aangewend.
- (252) Derhalve is de Commissie van oordeel dat het bedrag van de exploitatiesteun in deze zaak evenredig was en beperkt bleef tot het minimum dat nodig was om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden.

f) Vermijden van ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten

- (253) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder f), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 moet bij het beoordelen van de verenigbaarheid van exploitatiesteun rekening worden gehouden met de verstoringen van de mededinging en de gevolgen voor het handelsverkeer.
- (254) Binnen het standaardverzorgingsgebied van de luchthaven Frankfurt-Hahn (1 uur rijden of 100 km) zijn er geen luchthavens die commercieel worden geëxploiteerd. Zelfs indien dit standaardverzorgingsgebied zou worden uitgebreid tot andere luchthavens in de buurt van de luchthaven, zijn er geen ongewenste negatieve effecten op de mededinging tussen de nabijgelegen luchthavens (d.w.z. Frankfurt-Main, Luxemburg en Saarbrücken), zoals wordt aangetoond in de overwegingen 224 en 228.
- (255) Gelet op het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten als gevolg van de aan FFHG toegekende exploitatiesteun tot een minimum beperkt blijven.

Conclusie

- (256) Gelet op de overwegingen 238 tot en met 255 concludeert de Commissie dat de maatregelen met de interne markt verenigbaar zijn overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.

7. CONCLUSIE

- (257) Gelet op de overwegingen 99 tot en met 124 is de Commissie van oordeel dat de in het kader van de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts aan FFHG toegekende kredietlijn staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (258) Gelet op de overwegingen 127 tot en met 138 is de Commissie van oordeel dat de staatsgarantie van de deelstaat Rijnland-Palts tot dekking van 100 % van de uitstaande ISB-leningen staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (259) Gelet op de overwegingen 140 tot en met 169 komt de Commissie tot de slotsom dat de ISB-leningen 1, 3 en 4 werden verstrekt tegen rentes die marktconform kunnen worden geacht. Aangezien niet aan alle criteria van artikel 107, lid 1, VWEU is voldaan, is de Commissie dan ook van oordeel dat de leningen in kwestie geen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (260) Gelet op de overwegingen 140 tot en met 169 hierboven komt de Commissie tot de slotsom dat de ISB-leningen 2 en 5 werden verstrekt tegen rentes die lager waren dan de referentierente. Aangezien tevens is voldaan aan de andere criteria van artikel 107, lid 1, VWEU, vormen die leningen staatssteun.
- (261) Aangezien de kredietlijn en de in het kader van de cashpool toegekende middelen, de staatsgarantie van 100 % en de ISB-leningen 2 en 5 reeds ter beschikking van FFHG zijn gesteld, is de Commissie van oordeel dat Duitsland het verbod van artikel 108, lid 3, VWEU niet in acht heeft genomen.
- (262) Gelet op de overwegingen 199 tot en met 232 concludeert de Commissie dat de investeringssteun ten behoeve van de luchthaven Frankfurt-Hahn met de interne markt verenigbaar is overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, aangezien deze voldoet aan de verenigbaarheidsvoorwaarden van punt 61 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.
- (263) Gelet op de overwegingen 238 tot en met 255 concludeert de Commissie dat de in het kader van de cashpool tegen gunstige voorwaarden toegekende middelen voldoen aan de verenigbaarheidsvoorwaarden voor exploitatiesteun in punt 137 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 en met de interne markt verenigbaar zijn overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.
- (264) De Commissie merkt op dat Duitsland aanvaardt dat dit besluit in de Engelse taal wordt vastgesteld,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De staatssteun ten behoeve van Flughafen Frankfurt Hahn GmbH die Duitsland tussen 2009 en 2012 onrechtmatig en in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU ten uitvoer heeft gelegd door een garantie van 100 % te verlenen op leningen die door de Investitions- und Strukturbank van de deelstaat Rijnland-Palts zijn verstrekt, op 31 augustus 2009 ten bedrage van 20,0 miljoen EUR en op 30 september 2009 ten bedrage van 6,8 miljoen EUR, alsmede door Flughafen Frankfurt Hahn GmbH toe te staan deel te nemen aan de cashpool van de deelstaat Rijnland-Palts en tegen gunstige voorwaarden leningen uit die cashpool op te nemen van ten hoogste 45 miljoen EUR, is verenigbaar met de interne markt.

Artikel 2

De tussen 15 juli 2007 en 30 september 2009 door de Investitions- und Strukturbank van de deelstaat Rijnland-Palts aan Flughafen Frankfurt Hahn GmbH verstrekte leningen ten bedrage van 46,8 miljoen EUR vormen geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 1 oktober 2014.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter

BESLUIT (EU) 2016/789 VAN DE COMMISSIE**van 1 oktober 2014****betreffende de door Duitsland ten uitvoer gelegde staatssteun SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07) met betrekking tot de financiering van de luchthaven Frankfurt-Hahn en de financiële betrekkingen tussen de luchthaven en Ryanair***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 6853)***(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2 ⁽¹⁾,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen ⁽²⁾ te hebben uitgenodigd hun opmerkingen te maken, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

- (1) Tussen 2003 en 2006 ontving de Commissie van diverse partijen klachten waarin werd aangevoerd dat *Ryanair plc* (hierna „Ryanair” ⁽³⁾ genoemd) en de exploitant van de luchthaven Frankfurt-Hahn *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (hierna „FFHG” genoemd) onrechtmatige staatssteun hadden ontvangen van het bedrijf *Fraport AG* en de Duitse deelstaten Rijnland-Palts en Hessen. Op 22 september 2003 en 1 juni 2006 werden verdere inlichtingen verschaft in verband met deze klachten.
- (2) Bij schrijven van 25 september 2006 en 9 februari 2007 verzocht de Commissie Duitsland om inlichtingen. Duitsland reageerde bij schrijven van 20 december 2006 respectievelijk 29 juni 2007.
- (3) Bij schrijven van 17 juni 2008 stelde de Commissie Duitsland in kennis van haar besluit de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU in te leiden ten aanzien van de financiering van FFHG en de financiële betrekkingen van de luchthaven met Ryanair (hierna „het besluit tot inleiding van de procedure van 2008” genoemd). Duitsland deelde zijn standpunt op 27 oktober 2008 mee.
- (4) Het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 werd geregistreerd onder nummer SA.21121 (C29/08). Het werd op 17 januari 2009 in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽⁴⁾ bekendgemaakt. De Commissie nodigde de belanghebbenden uit om binnen één maand vanaf de datum van bekendmaking hun opmerkingen kenbaar te maken.
- (5) De Commissie ontving opmerkingen van Deutsche Lufthansa AG (hierna „Lufthansa” genoemd), het Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (hierna „BDF” genoemd), Ryanair, Société Air France SA (hierna „Air France” genoemd) en de Association of European Airlines (hierna „de AEA” genoemd). Bij schrijven van 16 april 2009 heeft zij deze opmerkingen aan Duitsland doorgezonden. Duitsland kreeg de gelegenheid binnen één maand zijn opmerkingen te maken en verzond zijn reactie en nadere inlichtingen op 1 juli 2009.

⁽¹⁾ Vanaf 1 december 2009 zijn de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag respectievelijk de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna „VWEU” genoemd) geworden. De bepalingen in beide Verdragen zijn inhoudelijk identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 VWEU, waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag. Het VWEU heeft ook een aantal terminologische veranderingen met zich meegebracht, zoals de vervanging van „Gemeenschap” door „Unie” en van „gemeenschappelijke markt” door „interne markt”. In dit besluit zal de terminologie van het VWEU worden gebruikt.

⁽²⁾ PB C 12 van 17.1.2009, blz. 6.

⁽³⁾ *Ryanair* is een Ierse luchtvaartmaatschappij en lid van de European Low Fares Airlines Association. De luchtvaartmaatschappij onderhoudt voornamelijk verbindingen met secundaire en regionale luchthavens. Momenteel doet zij ongeveer 160 Europese bestemmingen aan. Ryanair heeft een homogene vloot bestaande uit 272 toestellen van het type Boeing 737-800 met 189 zitplaatsen.

⁽⁴⁾ Zie voetnoot 2.

- (6) Bij schrijven van 4 maart 2011 verschaft Lufthansa nadere inlichtingen over het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 om nieuwe vermeende staatssteunmaatregelen te onderzoeken.
- (7) Bij brief van 18 maart 2011 zond de Commissie de klacht door aan Duitsland met een verzoek om nadere inlichtingen over de nieuwe stellingen ten aanzien van staatssteunmaatregelen. Duitsland antwoordde hierop bij schrijven van 19 en 23 mei 2011.
- (8) Deze antwoorden waren evenwel onvolledig. Daarom heeft de Commissie bij schrijven van 6 juni 2011 een aanmaning gestuurd overeenkomstig artikel 10, lid 3, van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad ⁽⁵⁾. Duitsland reageerde bij schrijven van 14 en 16 juni 2011.
- (9) Bij schrijven van 13 juli 2011 stelde de Commissie Duitsland in kennis van haar besluit om de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU in te leiden ten aanzien van de in het kader van de cashpoolfaciliteit van de deelstaat Rijnland-Palts aan FFHG verstrekte kredietlijn, de door de Investitions- und Strukturbank van de deelstaat Rijnland-Palts (hierna „ISB” genoemd) aan FFHG verstrekte lening en de door de deelstaat Rijnland-Palts aan FFHG verstrekte garantie voor de ISB-lening (hierna „het besluit tot inleiding van de procedure van 2011” genoemd). Het werd geregistreerd onder nummer SA.32833 (2011/C) en op 21 juli 2012 in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt ⁽⁶⁾.
- (10) Bij schrijven van 20 februari 2012 verzocht de Commissie om nadere inlichtingen naar aanleiding van het besluit tot inleiding van de procedure van 2008. Duitsland reageerde bij schrijven van 16 april 2012. Bij schrijven van 27 juli 2012 verzocht de Commissie nogmaals om nadere inlichtingen. Duitsland antwoordde hierop bij schrijven van 4 september 2012.
- (11) Bij schrijven van 25 februari 2014 stelde de Commissie Duitsland in kennis van de goedkeuring van de Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen ⁽⁷⁾ (hierna „de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014” genoemd) op 20 februari 2014. De Commissie deelde Duitsland mee dat deze richtsnoeren van toepassing zouden worden met ingang van de datum van hun bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Duitsland werd in de gelegenheid gesteld binnen twintig werkdagen opmerkingen te maken over deze richtsnoeren en de mogelijke toepassing ervan op deze zaak. Bij schrijven van 17 maart 2014 wees de Commissie Duitsland erop dat, indien zij niet binnen twintig werkdagen opmerkingen ter zake zou ontvangen, de Commissie ervan zou uitgaan dat Duitsland geen opmerkingen had.
- (12) Bij schrijven van 23 maart en 4 april 2014 verzocht de Commissie Duitsland om nadere inlichtingen. Duitsland antwoordde bij schrijven van 17 en 24 april en 9 mei 2014.
- (13) De richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 werden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* van 4 april 2014. Zij traden in de plaats van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 1994 ⁽⁸⁾, alsmede de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 ⁽⁹⁾.
- (14) Op 15 april 2014 werd een bericht bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* waarin de lidstaten en belanghebbenden werden uitgenodigd binnen een maand na de datum van bekendmaking opmerkingen te maken over de toepassing van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 in deze zaak ⁽¹⁰⁾. Lufthansa en de gezamenlijke groep van deskundigen inzake vervoer en milieu dienden opmerkingen in. Bij schrijven van 26 augustus 2014 zond de Commissie deze opmerkingen door aan Duitsland. Bij schrijven van 3 september 2014 deelde Duitsland de Commissie mee dat het geen opmerkingen had.
- (15) Bij schrijven van 17 juni 2014 verklaarde Duitsland zich bij uitzondering akkoord met de vaststelling en kennisgeving van dit besluit in het Engels.

⁽⁵⁾ Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1).

⁽⁶⁾ PB C 216 van 21.7.2012, blz. 1.

⁽⁷⁾ Mededeling van de Commissie — Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (PB C 99 van 4.4.2014, blz. 3).

⁽⁸⁾ Toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en artikel 61 van de EER-overeenkomst op staatssteun in de luchtvaartsector (PB C 350 van 10.12.1994, blz. 5).

⁽⁹⁾ Communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven (PB C 312 van 9.12.2005, blz. 1).

⁽¹⁰⁾ PB C 113 van 15.4.2014, blz. 30.

2. ACHTERGROND VAN DE MAATREGELEN

2.1. VERBOUWING VAN DE LUCHTHAVEN EN OMZETTING VAN ZIJN EIGENDOMSSTRUCTUUR

- (16) De luchthaven Frankfurt-Hahn bevindt zich in de deelstaat Rijnland-Palts, ongeveer 120 km ten westen van Frankfurt am Main. De luchthaven Frankfurt-Hahn werd tot 1992 door de Verenigde Staten gebruikt als luchtmachtbasis. Daarna werd hij omgebouwd tot burgerluchthaven. De luchthaven beschikt over een 24-uurs exploitatievergunning.
- (17) *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (hierna „Holding Hahn” genoemd), een publiek-privaat partnerschap tussen Wayss & Freytag en de deelstaat Rijnland-Palts, verkreeg op 1 april 1995 de eigendom van de infrastructuur van de luchthaven Frankfurt-Hahn van Duitsland. Tussen 1995 en 1998 bouwde dit publiek-private partnerschap de luchthaven uit om er een industriële en commerciële zone te vestigen. *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (hierna „Fraport” genoemd) ⁽¹⁾ raakte volgens Duitsland op 1 januari 1998 betrokken bij het project en nam de bedrijfsvoering van de luchthaven uiteindelijk over toen het partnerschap tussen Wayss & Freytag en de deelstaat Rijnland-Palts geen succes bleek.
- (18) Volgens Duitsland raakte Fraport, dat inmiddels de exploitatie en het beheer voerde van de internationale luchthaven Frankfurt-Main, die ongeveer 115 km van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd is, om diverse strategische redenen bij het project betrokken. Ten eerste verklaarde Duitsland dat de luchthaven Frankfurt-Hahn de enige luchthaven in de buurt van de luchthaven Frankfurt-Main was die over de mogelijkheden beschikte om uit te groeien tot een volwaardige internationale luchthaven. Aangezien de luchthaven Frankfurt-Main op dat moment reeds op volle capaciteit draaide, was er ruimte voor een tweede winstgevende luchthaven in de regio. Ten tweede was de luchthaven Frankfurt-Hahn destijds de enige Duitse luchthaven met een 24-uurs exploitatievergunning, waardoor deze zich met name leende voor vrachtluchten. Ten derde beschikte de luchthaven over een volledig uitgeruste start- annex landingsbaan, waardoor deze onder alle weersomstandigheden kon worden gebruikt. Verder voerde Duitsland aan dat ook de eigenaars van de luchthaven Schiphol op dat moment overwogen om de luchthaven Frankfurt-Hahn te kopen en dat Fraport door de exploitatie van de luchthaven Frankfurt-Hahn over te nemen een ongewenste concurrent buiten de deur kon houden.
- (19) Fraport verwierf 64,90 % van de aandelen in de exploitant *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (hierna „FFHG & Co KG” genoemd) voor de prijs van [...] (*) . Betaling van een deel van de koopprijs [...] EUR) was opeisbaar op 31 december 2007, onder bepaalde voorwaarden ⁽¹²⁾. In augustus 1999 verwierf Fraport 73,37 % van de aandelen van Holding Hahn en 74,90 % van de aandelen van zijn algemene partner *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* voor de prijs van [...] EUR. Aldus werd Fraport feitelijk de nieuwe partner van de deelstaat Rijnland-Palts.
- (20) Fraport richtte zich bij de luchthaven Frankfurt-Hahn met name op de stelselmatige ontwikkeling van het passagiers- en vrachtvervoer van de luchthaven. In dat opzicht was Fraport een van de eerste ondernemingen waar een bedrijfsmodel werd toegepast dat met name was gericht op het aantrekken van lagekostenmaatschappijen. Op grond daarvan sloot Fraport een nieuwe winstpoolingsovereenkomst met Holding Hahn toen die laatste in een Duitse onderneming met beperkte aansprakelijkheid (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH*) werd omgezet. De omzetting en de sluiting van de overeenkomst vonden plaats op 24 november 2000.
- (21) Holding Hahn en FFHG & Co KG fuseerden vervolgens in *Flughafen Hahn GmbH*. De deelstaat Rijnland-Palts bezat 26,93 % en Fraport 73,07 % van de aandelen in de nieuwe onderneming. Later werd de bedrijfsnaam nogmaals gewijzigd, nu in *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (hierna „FFHG” genoemd). In 2001 brachten de twee aandeelhouders, Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts, nieuw kapitaal in in FFHG (zie deel 3 voor een gedetailleerde beschrijving).
- (22) Tot 11 juni 2001 was 100 % van de aandelen in Fraport in handen van publieke aandeelhouders ⁽¹³⁾. Op 11 juni werd Fraport naar de beurs gebracht en werd 29,71 % van de aandelen verkocht aan particuliere aandeelhouders. De overige 70,29 % bleef in handen van publieke aandeelhouders.
- (23) In november 2002 sloten de deelstaat Rijnland-Palts, de deelstaat Hessen, Fraport en FFHG een overeenkomst over de verdere ontwikkeling van de luchthaven Frankfurt-Hahn. Deze overeenkomst voorzag in een verhoging

⁽¹⁾ In dit besluit wordt verder de term „Fraport” gebruikt voor zowel „FAG” vóór de wijziging van de bedrijfsnaam als „Fraport AG” daarna.

(*) Vertrouwelijke informatie

⁽¹²⁾ Overeenkomstig artikel 7, lid 3, van de koopovereenkomst kon dit bedrag worden verminderd, bijvoorbeeld wanneer de kosten van FFHG in verband met de bestrijding van geluidshinder een bepaald plafond zouden overschrijden.

⁽¹³⁾ De deelstaat Hessen had 45,24 % van de aandelen in Fraport in handen, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (voor 100 % eigendom van de gemeente Frankfurt am Main) 28,89 % en de Bondsrepubliek Duitsland 25,87 %.

van het maatschappelijk kapitaal. Bij deze gelegenheid trad de deelstaat Hessen tot FFHG toe als derde aandeelhouder. Fraport had op dat moment 65 % van de aandelen in handen en de deelstaten Hessen en Rijnland-Palts elk 17,5 %. Die eigendomsstructuur bleef ongewijzigd tot 2009, toen Fraport al zijn aandelen verkocht aan de deelstaat Rijnland-Palts, die sindsdien een meerderheidsaandeel van 82,5 % bezit. De overige 17,5 % is nog steeds in handen van de deelstaat Hessen.

2.2. ONTWIKKELING VAN HET PERSONEN- EN GOEDERENVERVOER EN LUCHTHAVENS IN DE REGIO

- (24) Het passagiersverkeer via de luchthaven is van 29 289 in 1998 gestegen tot 4 miljoen in 2007 en daalde vervolgens tot 2,7 miljoen in 2013 (zie tabel 1). De luchthaven wordt momenteel bediend door Ryanair, Wizz Air ⁽¹⁴⁾ en andere luchtvaartmaatschappijen. Ryanair nam in 2013 ongeveer [80-100 %] van het passagiersverkeer voor zijn rekening.

Tabel 1

Ontwikkeling van het personenvervoer via de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 1998 en 2013

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

⁽¹⁴⁾ Wizz Air is een Hongaarse luchtvaartmaatschappij en lid van de European Low Fares Airlines Association. De Wizz Air-groep bestaat uit drie werkmaatschappijen, te weten Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria en Wizz Air Ukraine. De luchtvaartmaatschappij onderhoudt hoofdzakelijk verbindingen met secundaire en regionale luchthavens. Momenteel doet zij ongeveer 150 Europese bestemmingen aan. Wizz Air heeft een homogene vloot met een gemiddelde leeftijd van minder dan drie jaar bestaande uit 34 toestellen van het type Airbus A 320 met 180 zitplaatsen.

- (25) Ook het luchtvrachtverkeer via de luchthaven Frankfurt-Hahn is toegenomen. Het luchtvrachtvolume op de luchthaven is gestegen van ongeveer 16 000 ton in 1998 tot ongeveer 286 000 ton op het hoogtepunt in 2011 en weer afgenomen tot ongeveer 151 000 ton in 2013 (zie tabel 2). In 2013 werd op de luchthaven door vervoerders en expediteurs in totaal ongeveer 447 000 ton luchtvracht verwerkt.

Tabel 2

Ontwikkeling van het vrachtvervoer via de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 1998 en 2013

Jaar	Totaal luchtvrachtvolume in ton	Totaal vrachtvolume incl. expeditie in ton
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429
2011	286 416	565 344
2012	207 520	503 995
2013	152 503	446 608

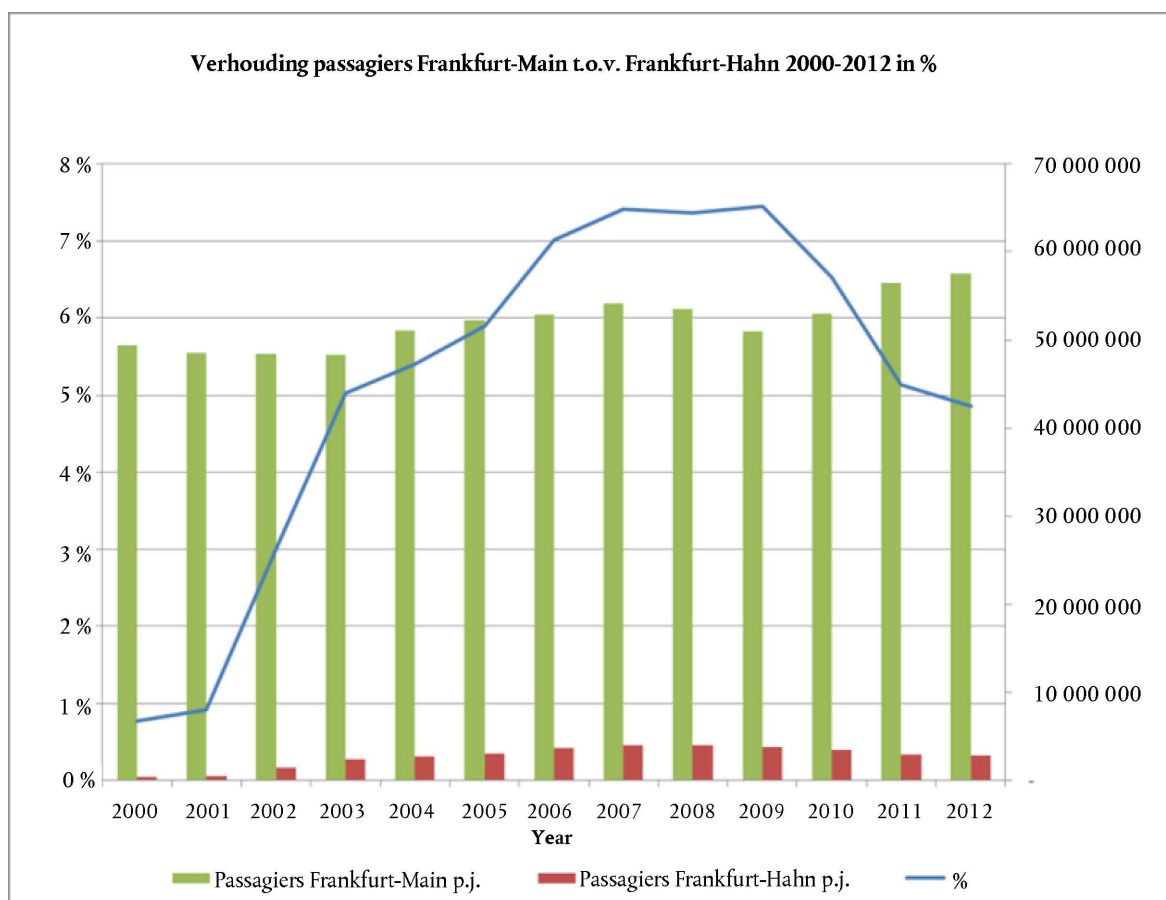
- (26) In de nabijheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn liggen de volgende luchthavens:

- i) De luchthaven Frankfurt-Main (ongeveer 115 km of 1 uur en 15 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd) is een internationaal luchthavenknooppunt met tal van uiteenlopende, meer of minder veraf gelegen bestemmingen. De luchthaven wordt hoofdzakelijk aangedaan door netwerkmaatschappijen die aansluitende vluchten aanbieden, hoewel ook rechtstreekse verbindingen en chartervluchten worden afgehandeld. Naast passagiersverkeer (ongeveer 58 miljoen in 2013) wordt op de luchthaven Frankfurt-Main ook vrachtverkeer (ongeveer 2 miljoen ton in 2013) verwerkt. Figuur 1 toont de ontwikkeling van het verkeer op de luchthavens Frankfurt-Main en Frankfurt-Hahn in de periode 2000-2012.

- ii) De luchthaven van Luxemburg (ongeveer 111 km of 1 uur en 30 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd) is een internationale luchthaven, die tal van uiteenlopende bestemmingen aanbiedt. Naast passagiersverkeer (ongeveer 2,2 miljoen in 2013) werd er ook 673 500 ton luchtvracht verwerkt.
- iii) De luchthaven Zweibrücken (ongeveer 128 km of ongeveer 1 uur en 35 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd).
- iv) De luchthaven Saarbrücken (ongeveer 128 km of 1 uur en 35 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd).
- v) De luchthaven van Keulen/Bonn (ongeveer 175 km of 1 uur en 44 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd).

Figuur 1

Ontwikkeling van het passagiersverkeer op de luchthavens Frankfurt-Main en Frankfurt-Hahn tussen 2000 en 2012



(27) Tabel 3 biedt een overzicht van de tussen 2001 en 2012 door FFHG gedane investeringen, voor een totaalbedrag van ongeveer 216 miljoen EUR.

Tabel 3

Overzicht van de tussen 2001 en 2012 gedane investeringen

In 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaal 2001-2012
Investerings in infrastructuur en uitrusting													
Toevoegingen aan activa incl. Overboekingen													
Grond	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[...]			
Terminal		2 519	3 310					251					
Vrachthangar			3 850		3 222								
Kantoorgebouw								2 428		[...]			
Overige investeringen in infrastructuur			10 194	1 152			13 275			[...]	[...]	[...]	
Platform	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[...]	[...]		
Overige infrastructuur	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[...]	[...]	[...]	
Immateriële activa (bv. IT)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[...]	[...]	[...]	7 108
Uitrusting	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[...]	[...]	[...]	75 550
Totaal	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) Tabel 4 biedt een overzicht van de jaarlijkse financiële resultaten van FFHG tussen 2001 en 2012.

Tabel 4

Jaarlijkse financiële resultaten van FFHG tussen 2001 en 2012

In 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Winst-en-verliesrekening												
Inkomsten	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
Overige inkomsten (incl. compensatie in verband met overheidstaken en verkoop van gronden)	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
Totale inkomsten	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
Materiaalkosten	- 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
Personeelskosten	- 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
Overige kosten (incl. marketing)	- 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 (excl. overige inkomsten)	- 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
Afschrijving	- 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
Financiële resultaten (ontvangen rente - betaalde rente)	- 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
Buitengewone inkomsten en kosten	- 431,54	- 206,00	- 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- 272,55	0,00	0,00
Belastingen	- 580,13	- 204,74	- 215,18	- 323,82	- 228,44	- 242,33	- 245,00	- 238,66	- 257,45	- 240,85	- 231,03	- 277,52
Dekking van verliezen door Fraport via winstpoolingovereenkomst	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
Jaarresultaat (winst/verlies)	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. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGELEN

3.1. MOGELIJKE STAATSSTEUN TEN BEHOEVE VAN FFHG

3.1.1. MAATREGEL 1: WINSTPOOLINGSOVEREENKOMST VAN 2001

- (29) FFHG en Fraport sloten een overeenkomst op grond waarvan Fraport recht had op alle door FFHG verkregen winsten. In ruil daarvoor was Fraport verplicht alle verliezen van FFHG op zich te nemen. De deelstaat Rijnland-Palts en Fraport sloten op 31 augustus 1999 een overeenkomst waarbij Fraport zich ertoe verbond een winstpoolingsovereenkomst (Profit and Loss Transfer Agreement, hierna „PLTA” genoemd) aan te gaan. De overeenkomstige notariële overeenkomst werd gesloten op 24 november 2000 en de PLTA van 2001 trad in werking op 1 januari 2001 (hierna „de PLTA van 2001” genoemd) ⁽¹⁵⁾.
- (30) Fraport had het recht om de PLTA van 2001 met inachtneming van een opzegtermijn van zes maanden te beëindigen, met ingang van 31 december 2005. Indien de overeenkomst niet werd beëindigd, werd deze aan het eind van elk kalenderjaar stilzwijgend met één jaar verlengd, maar uiterlijk tot 31 december 2010.
- (31) Het sluiten van de PLTA van 2001 werd goedgekeurd door de raad van toezicht en de aandeelhouders van Fraport ⁽¹⁶⁾. De duur van de PLTA van 2001 werd later tot 2014 verlengd bij overeenkomst van 5 april 2004 (hierna „de PLTA van 2004” genoemd). Toen de PLTA van 2001 werd vervangen door de PLTA van 2004 (zie overweging 45), had Fraport verliezen op zich genomen ter hoogte van [...] miljoen EUR.

3.1.2. MAATREGEL 2: KAPITAALVERHOOGING VAN 2001

- (32) In een verslag van 19 januari 2001 voor de „holding committee” van Fraport ⁽¹⁷⁾ werd opgemerkt dat de tussen 1998 en 2005 door FFHG geleden verliezen vermoedelijk [...] miljoen EUR zouden bedragen, en derhalve tweemaal zo hoog zouden zijn als de prognose van 1997. Bovendien besloten twee van de grootste klanten van FFHG tegelijkertijd hun activiteiten op het gebied van vrachtvervoer op de luchthaven Frankfurt-Hahn te staken of te verminderen, wat leidde tot een aanzienlijke afname van het vrachtvolume, namelijk met 45 % in de eerste zes maanden van 2001.
- (33) In aansluiting op dat verslag gaf Fraport een consultancybureau, Boston Consulting Group (hierna „BCG” genoemd), alsook zijn eigen strategische dienst voor acquisities en deelnemingen begin 2001 opdracht een strategie voor FFHG uit te werken. Zowel BCG als de strategische dienst voor acquisities en deelnemingen concludeerde dat een positieve ontwikkeling op lange termijn van FFHG alleen mogelijk was met een aanzienlijke verbetering van de infrastructuur, als voorwaarde voor een verdere toename van het verkeersvolume. De strategische dienst voor acquisities en deelnemingen wees er tevens op dat een uitbreiding van FFHG van dat kaliber financieel riskant zou zijn en dat zelfs in het geval van het gunstigste scenario een positief jaarresultaat (nettowinst na belasting) op zijn vroegst in 2013 zou worden bereikt.
- (34) Op basis van de studie van BCG en zijn eigen analyse stelde de strategische dienst voor acquisities en deelnemingen een ontwikkelingsplan op voor FFHG, dat voorzag in investeringen ter hoogte van 172 miljoen EUR tot 2007. Die investeringen behelsden een „noodplan”, met een waarde van 27 miljoen EUR, ter financiering van de verlenging van de start- annex landingsbaan tot 3 400 meter en de planningskosten voor de procedure tot goedkeuring van de plannen („Planfeststellungsverfahren”) om de start- annex landingsbaan te verlengen tot 3 800 meter, alsook de bijkomende kosten van de aangevangen bouw van de nieuwe passagiersterminal.
- (35) In 2001 had FFHG echter een verhouding vreemd vermogen/eigen vermogen van slechts 4 % ⁽¹⁸⁾. Daarnaast had Fraport met ingang van 31 december 2005 het recht om de PLTA van 2001 te beëindigen. Onder deze voorwaarden kon FFHG het „noodplan” niet financieren door meer schulden aan te gaan, maar was nieuw kapitaal onontbeerlijk.
- (36) Tot de kapitaalverhoging werd besloten door de raad van toezicht van Fraport op 14 december 2001 respectievelijk de aandeelhouders van FFHG op 9 januari 2002. Voor een verhoging van het maatschappelijk kapitaal van een onderneming met beperkte aansprakelijkheid, zoals FFHG, is de goedkeuring van alle aandeelhouders vereist.

⁽¹⁵⁾ Door notaris Jürgen Scherzer opgestelde notariële akte (ingeschreven onder nr. 268/2000) van 24 november 2000.

⁽¹⁶⁾ Besluit van de aandeelhoudersvergadering van 3 mei 2000.

⁽¹⁷⁾ De „holding committee” van Fraport is een commissie die door de raad van toezicht is opgericht en die toeziet op de economische ontwikkeling van de deelnemingen van Fraport.

⁽¹⁸⁾ Of, met andere woorden, een solvabiliteitsratio van 96 %.

- (37) Na die goedkeuring verhoogden Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts het maatschappelijk kapitaal met 27 miljoen EUR van 3,5 miljoen EUR tot 30,5 miljoen EUR. Op 9 januari 2002 droeg Fraport 19,7 miljoen EUR en de deelstaat Rijnland-Palts 7,3 miljoen EUR bij. De kapitaalverhoging had tot doel de verlenging van de start-annex landingsbaan alsmede investeringen in andere infrastructuur te financieren teneinde de winstgevendheid van de luchthaven te vergroten.

3.1.3. MAATREGEL 3: KAPITAALVERHOOGING VAN 2004

- (38) Op 27 november 2002 kwamen Fraport, de deelstaat Rijnland-Palts, de deelstaat Hessen en FFHG overeen dat de deelstaat Hessen de derde aandeelhouder van FFHG zou worden en in die hoedanigheid [...] miljoen EUR zou bijdragen wanneer extra kapitaal nodig was om de investeringen te financieren. Tevens werd overeengekomen om een nauwe samenwerking op te zetten tussen de luchthaven Frankfurt-Main en de luchthaven Frankfurt-Hahn.
- (39) Men was het erover eens dat verdere investeringen noodzakelijk waren om de winstgevendheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn te vergroten. Die investeringen betreffen bijvoorbeeld de verlenging van de start-annex landingsbaan tot 3 800 meter. Een ontwerp-aandeelhoudersovereenkomst tussen Fraport, de deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen werd op 22 maart 2004 opgesteld. De definitieve aandeelhoudersovereenkomst over het besluit om deze kapitaalverhoging van 2004 te verwezenlijken werd ondertekend door Fraport, de deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen op 30 maart 2005 en ingeschreven in het handelsregister op 19 mei 2005.
- (40) De drie partijen kwamen een verhoging van het maatschappelijk kapitaal van FFHG overeen ter hoogte van 19,5 miljoen EUR en maakten daarmee de voortzetting van het in 2001 door de strategische dienst voor acquisities en deelnemingen voorgestelde investeringsplan mogelijk (zie de overwegingen 33 en 34). De deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen gingen akkoord met deze kapitaalverhoging op voorwaarde dat er een nieuwe PLTA zou worden gesloten tussen FFHG en Fraport voor de periode tot 31 december 2014. De aandeelhouders waren het er ook over eens dat alle verdere schulden die FFHG zou maken door Fraport, de deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen moesten worden gedekt naar rato van de verdeling van het aandelenkapitaal in FFHG. Op grond daarvan verbonden Fraport, de deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen zich ertoe om de infrastructuurinvesteringen van FFHG te herfinancieren.
- (41) Tussen 2004 en 2009 werd nieuw kapitaal ter hoogte van 19,5 miljoen EUR in meerdere tranches in FFHG ingebracht. Het aandeel van Fraport in de kapitaalverhoging bedroeg 10,21 miljoen EUR, dat van de deelstaat Rijnland-Palts 0,54 miljoen EUR en dat van de deelstaat Hessen 8,75 miljoen EUR.
- (42) Voorts brachten de deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen overeenkomstig het betalingsschema (zie tabel 5 hierna) nog eens 11,25 miljoen EUR in als kapitaalreserve, te betalen door eerstgenoemde tussen 2007 en 2009, en door laatstgenoemde tussen 2005 en 2009.
- (43) Derhalve beliep de totale kapitaalverhoging waartoe in 2005 werd besloten 42 miljoen EUR.
- (44) De betalingen moesten volgens het onderstaande schema worden verricht tabel 5 (in duizend EUR):

Tabel 5

Betalingsschema voor kapitaalverhogingen

Fraport						
	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Betalingen in het kader van kapitaalstortingen	2 554	1 915	1 915	1 915	1 915	10 214
Kapitaalreserve	0	0	0	0	0	0
Totaal kapitaal						10 214

Deelstaat Hessen

	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Betalingen in het kader van kapitaalstortingen	4 000	4 000	750	0	0	8 750
Kapitaalreserve	0	0	3 250	4 000	4 000	11 250
Totaal kapitaal						20 000

Deelstaat Rijnland-Palts

	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Betalingen in het kader van kapitaalstortingen	537	0	0	0	0	537
Kapitaalreserve	1 821	2 357	2 357	2 357	2 357	11 249
Totaal kapitaal						11 786

3.1.4. MAATREGEL 4: PLTA VAN 2004

- (45) Overeenkomstig de voorwaarde voor de goedkeuring van de kapitaalverhoging verlengden FFHG en Fraport de duur van de PLTA van 2001 tot 2014 bij overeenkomst van 5 april 2004. De nieuwe PLTA trad echter pas in werking na goedkeuring door de aandeelhoudersvergadering van Fraport. Zoals door de aandeelhouders van FFHG was overeengekomen met betrekking tot de kapitaalverhoging, werd in de PLTA van 2004 vastgesteld dat alle verdere schulden die FFHG zou maken, moesten worden gecompenseerd door Fraport, de deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen naar rato van hun deelneming.
- (46) Overeenkomstig de PLTA van 2004 nam Fraport tot 2009 verliezen ter hoogte van ongeveer [...] miljoen EUR op zich. Bijgevolg compenseerde Fraport op grond van de twee opeenvolgende PLTA's samen verliezen ter hoogte van in totaal [...] miljoen EUR, gemaakt tussen 2001 en 2009. Van dit bedrag behelst [...] miljoen EUR de afschrijving van activa en [...] miljoen EUR rentebetalingen voor leningen ter financiering van de infrastructuur.
- (47) In 2009 verkocht Fraport zijn volledige belang in FFHG aan de deelstaat Rijnland-Palts en beëindigde daarmee tevens de PLTA.

3.1.5. MAATREGEL 5: COMPENSATIE VAN FFHG VOOR BEVEILIGINGSCONTROLES

- (48) De deelstaat Rijnland-Palts int een veiligheidsbelasting van alle vertrekkende passagiers op de luchthaven Frankfurt-Hahn. De deelstaat voert de beveiligingscontroles niet zelf uit, maar heeft die taak uitbesteed aan de luchthaven, die op zijn beurt een beveiligingsbedrijf heeft ingeschakeld. Als vergoeding voor de beveiligingscontroles draagt de deelstaat de inkomsten van de veiligheidsbelasting in hun geheel aan de luchthaven over.

3.1.6. MAATREGEL 6: RECHTSTREEKSE SUBSIDIES VAN DE DEELSTAAT RIJNLAND-PALTS

- (49) Volgens de financiële verslagen voor de holdings ⁽¹⁹⁾ van de deelstaat Rijnland-Palts heeft de deelstaat aan FFHG de volgende subsidies verstrekt (zie tabel 6 voor een samenvatting).

⁽¹⁹⁾ Jaarverslagen voor de holdings van de deelstaat Rijnland-Palts voor de jaren 1999, 2001, 2003 en 2004.

Tabel 6

Rechtstreekse subsidies van de deelstaat Rijnland-Palts

Jaar	Rechtstreekse subsidies (EUR)
1997	[...]
1998	[...]
1999	[...]
2000	[...]
Totaal 1997-2000	[...]
2001	[...]
2002	[...]
2003	[...]
2004	[...]
Totaal 2001-2004	[...]

- (50) De vóór 12 december 2000 door de deelstaat Rijnland-Palts aan FFHG verstrekte rechtstreekse subsidies belopen [...] miljoen EUR, terwijl de tussen 2001 en 2004 door de deelstaat Rijnland-Palts aan FFHG verstrekte rechtstreekse subsidies [...] miljoen EUR bedragen.

**3.2. MOGELIJKE STAATSTEUN DOOR FFHG TEN BEHOEVE VAN RYANAIR EN ALLE ANDERE
LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN DIE PASSAGIERS VERVOEREN**

- (51) In 1999 trok FFHG zijn eerste lagekostenmaatschappij aan, Ryanair. FFHG sloot drie overeenkomsten met Ryanair in respectievelijk 1999, 2002 en 2005. Daarnaast voerde FFHG in 2001 en 2006 nieuwe luchthavengelden in.

3.2.1. MAATREGEL 7: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 1999

- (52) De eerste overeenkomst met Ryanair trad met terugwerkende kracht in werking op 1 april 1999 en had een duur van vijf jaar (hierna „de overeenkomst met Ryanair van 1999” genoemd). Ryanair begon op 22 april 1999 met het uitvoeren van vluchten van de luchthaven Frankfurt-Hahn naar London-Stansted, toen reeds overeenstemming was bereikt over alle wezenlijke voorwaarden van de overeenkomsten.
- (53) Tijdens de vergadering van 5 mei 1999 had de raad van bestuur van FFHG een *Deckungsbeitragsrechnung* (break-even-analyse) voor de overeenkomst met Ryanair van 1999 voorgelegd aan de raad van toezicht. Volgens Duitsland heeft de raad van toezicht van FFHG niet gestemd over de overeenkomst met Ryanair van 1999 of de break-even-analyse, aangezien de gesloten overeenkomst werd geacht onder de dagelijkse bedrijfsvoering te ressorteren die uitsluitend onder de bevoegdheid van de raad van bestuur van FFHG valt.
- (54) In tabel 7 worden de door Ryanair op grond van bijlage 1 bij de overeenkomst met Ryanair van 1999 verschuldigde tarieven samengevat.

Tabel 7

**Door Ryanair op grond van bijlage 1 bij de overeenkomst met Ryanair van 1999
verschuldigde tarieven**

Soort heffing/vergoeding/belasting	EUR
Vergoeding per aankomst/vertrek (per vlucht inclusief landingsheffing, platformafhandeling en passagiersafhandeling) ⁽¹⁾	[...]
Passagiersheffing (per aankomende passagier)	[...]
Veiligheidsbelasting (per vertrekkende passagier)	[...]
De-icingvloeistof inclusief warm water (per liter)	[...]

⁽¹⁾ De jaarlijks door Ryanair verschuldigde vergoeding per aankomst/vertrek in geval van ten hoogste zes vluchten per dag werd beperkt tot [...] EUR.

- (55) Overeenkomstig bijlage 3 bij de overeenkomst met Ryanair van 1999 ontving FFHG daarnaast een commissie van [...] % per ticket dat (in contanten of met een creditcard) werd gekocht of afgegeven aan de loketten van FFHG, een commissie van [...] % op de kosten van overbagage die door FFHG werden geïnd, [...] EUR voor elk vooraf betaald ticket dat door Ryanair werd verwerkt en een commissie van [...] % op elke huurauto die via FFHG werd geboekt.
- (56) Ryanair kon aanspraak maken op marketingsteun van ten hoogste [...] EUR per jaar, door FFHG in driemaandelijkse termijnen te betalen gedurende de eerste drie exploitatiejaren. De marketingsteun mocht uitsluitend gebruikt worden voor advertenties waarin reclame werd gemaakt voor vluchten vanaf de luchthaven Frankfurt-Hahn. Ryanair moest de facturen en gedetailleerde bewijzen overleggen van de wijze waarop het geld werd besteed.

3.2.2. MAATREGEL 8: LIJST VAN LUCHTHAVENGELDEN VAN 2001

- (57) Op 16 oktober 2001 werd de lijst van luchthavengelden van 2001 voor de luchthaven Frankfurt-Hahn goedgekeurd en gepubliceerd door de dienst Vervoer van de deelstaat Rijnland-Palts. Deze trad met terugwerkende kracht op 1 oktober 2001 in werking ⁽²⁰⁾.
- (58) Aangezien de bedrijfsstrategie van de luchthaven Frankfurt-Hahn gericht was op lagekostenmaatschappijen, die doorgaans gebruikmaken van vliegtuigen van het type Boeing 737 of Airbus A 319/320 met een maximale startmassa (Maximum Take-Off Weight, hierna „MTOW” genoemd) van ongeveer 50 tot 80 ton, schrapte de luchthaven de start- en landingsheffing voor vliegtuigen met een gewicht van tussen de 5,7 en 90 ton MTOW.
- (59) In tabel 8 worden de heffingen per vliegtuig samengevat voor de diensten in het kader van de gecentraliseerde grondaafhandelingsinfrastructuur die de luchtvaartmaatschappijen volgens de lijst van luchthavengelden van 2001 moeten betalen.

Tabel 8

Tarieven voor de diensten in het kader van de gecentraliseerde grondaafhandelingsinfrastructuur die de luchtvaartmaatschappijen volgens de lijst van luchthavengelden van 2001 moeten betalen

	Heffing per vliegtuig in EUR
Max. 90 ton MTOW	inbegrepen in de start- en landingsheffing
Meer dan 90 ton MTOW	50,00

⁽²⁰⁾ Dossier nr. V/21-1011/1.

- (60) De passagiersheffing werd vastgesteld op 4,35 EUR per aankomende passagier. De beveiligingsheffing op basis van het aantal passagiers dat zich bij vertrek aan boord van het vliegtuig bevindt, bedraagt 4,35 EUR per passagier en moet worden betaald aan de afdeling Luchtvervoer van de dienst Snelwegen en Vervoer van de deelstaat Rijnland-Palts.
- (61) Per nadering van een vliegtuig volgens de instrumentvliegvoorschriften is een naderingsheffing van de luchtverkeersleiding verschuldigd aan de exploitant van de luchthaven. Dat tarief voor commerciële of niet-commerciële vluchten is inbegrepen in de start- en landingsheffing als de vlucht wordt uitgevoerd voor andere doeleinden dan scholing en opleiding. Vliegtuigen waarvoor geen start- en landingsheffing is verschuldigd, hoeven derhalve niets te betalen.

3.2.3. MAATREGEL 9: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 2002

- (62) De tweede overeenkomst met Ryanair dateert van 14 februari 2002 (hierna „de overeenkomst met Ryanair van 2002” genoemd) en werd op 16 november 2001 aan de raad van toezicht van FFHG voorgelegd. Volgens de notulen van deze vergadering werd de overeenkomst bij meerderheid van de raad van toezicht goedgekeurd.
- (63) De kopie van de overeenkomst met Ryanair van 2002 die aan de Commissie werd toegezonden, is niet ondertekend. Volgens Duitsland wordt de overeenkomst, hoewel deze niet is ondertekend, desalniettemin sinds 14 februari 2002 toegepast.
- (64) Volgens Duitsland trad de overeenkomst met Ryanair van 2002 in plaats van de overeenkomst met Ryanair van 1999 en werd deze gesloten voor de duur van [...] jaar (tot [...]). De passagiersheffing bleef echter op het niveau van de overeenkomst van 1999. Ryanair heeft de mogelijkheid de overeenkomst tegen vergelijkbare voorwaarden te verlengen tot [...].
- (65) De overeenkomst met Ryanair van 2002 is gebaseerd op de standaardovereenkomst voor grondaafhandelingsdiensten van de International Air Transport Association (IATA), met aanpassingen aan de behoeften van de partijen. De overeenkomst bestaat uit de volgende elementen:
- i) De hoofdovereenkomst
 - ii) Bijlage A — Omschrijving van de grondaafhandelingsdiensten
 - iii) Bijlage B — 1.0 Locatie, overeengekomen diensten en tarieven voor de luchthaven Frankfurt-Hahn
 - iv) Tweede bijlage B — 1.0 Locatie, overeengekomen diensten en tarieven voor de luchthaven Frankfurt-Hahn
 - v) Bijlage 3 en aanhangsels 1-3 ⁽²¹⁾ bij de tweede bijlage B — 1.0
 - vi) Bijlage C — Luchthavengelden
 - vii) Bijlage D — Omschrijving van het pakket met grondaafhandelingsdiensten „Hahn-Smart”
 - viii) Derde bijlage B — Locatie, overeengekomen diensten en tarieven voor de luchthaven Frankfurt-Hahn — „Knooppuntovereenkomst”
 - ix) Bijlage E — Marketingovereenkomst
- (66) De hoofdovereenkomst, bijlage A en bijlage B — 1.0 zijn eenvoudigweg kopieën van de standaardovereenkomst. De partijen hebben geen van de velden ingevuld, aangezien dit gedeelte van de standaardovereenkomst niet van toepassing werd geacht.
- (67) De tweede bijlage B — 1.0 is wel ingevuld door de partijen, voor zover het de namen van de partijen, de bankrekeningen en de prijs van de-icingvloeistof ([...] EUR per liter) en warm water ([...] EUR per liter) betreft.
- (68) Bijlage 3 en de aanhangsels 1-3 behelzen „verdere strategische overeenkomsten” tussen de partijen. Deze hebben betrekking op de technische aspecten van de grondaafhandeling, de ticketuitgifte en de ruimte voor promotie op de luchthaven.

⁽²¹⁾ Bijlage 3: FFHG ontving een commissie van [...] % per ticket dat (in contanten of met een creditcard) werd gekocht of afgegeven aan de loketten van FFHG, een commissie van [...] % op de kosten van overbagage die door FFHG werden geïnd, [...] EUR voor elk vooraf betaald ticket dat door Ryanair werd verwerkt en een commissie van [...] % op elke huurauto die via FFHG werd geboekt.

- (69) Bijlage D bepaalt dat voor de grondaafhandeling de in tabel 9 samengevatte heffingen gelden, op voorwaarde dat de omlooptijd van 30 minuten niet wordt overschreden.

Tabel 9

Vergoeding voor grondaafhandelingsdiensten bij een omlooptijd van ten hoogste 30 minuten

Vliegtuig met een MTOW	Eenheid	EUR
Tot 5,7 ton	Afhandeling	[...]
Tot 14 ton	Afhandeling	[...]
Tot 20 ton	Afhandeling	[...]
Tot 90 ton	Afhandeling	[...]
Meer dan 90 ton	Afhandeling	[...]

- (70) De lege velden voor vliegtuigen met een MTOW „tot” en „meer dan” [...] ton lijken erop te duiden dat [...] wordt gerekend voor vliegtuigen met een MTOW tussen [...] en [...] ton ⁽²²⁾.
- (71) Bijlage E (d.w.z. de overeenkomst Hahn-Smart) bevestigt die analyse. Punt 1 van die overeenkomst bepaalt:
- „[...]”
- (72) De luchthavengelden werden bevroren tot 30 april 2004 en zouden daarna worden aangepast aan het Duitse indexcijfer van de consumptieprijzen, indien dit met meer dan [...] % steeg ten opzichte van het jaar ervoor.
- (73) In bijlage E wordt daarnaast voorzien in de betaling van marketingsteun. Ryanair heeft recht op de volgende marketingsteun:
- i) eenmalige betalingen [...] EUR voor elke nieuwe route vanaf de luchthaven Frankfurt-Hahn waarvan de exploitatie na 13 februari 2002 wordt aangevangen, en
 - ii) kortingen op de luchthavengelden afhankelijk van het aantal vliegtuigen dat op de luchthaven Frankfurt-Hahn is gestationeerd en het aantal landende passagiers (zie tabel 10 voor een samenvatting).

Tabel 10

Kortingen op de luchthavengelden

Aantal op de luchthaven Frankfurt-Hahn gestationeerde vliegtuigen	Marketingsteun per passagier (EUR)
Tot 2	[...]
3 tot 4	[...]
5 tot 8	[...] ⁽¹⁾
⁽¹⁾ [...].	

⁽²²⁾ Dit valt ook af te leiden uit punt 68 van de door PwC namens de deelstaat Rijnland-Palts ingediende toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie.

- (74) Bijlage E bepaalt tevens dat btw verschuldigd is over elke betaling of prijs in de overeenkomst, voor zover de wet op de omzetbelasting van toepassing is.
- (75) [...].
- (76) Tot slot betaalt de luchtvaartmaatschappij volgens de overeenkomst met Ryanair van 2002 de in tabel 11 samengevatte heffingen.

Tabel 11

Overzicht van door Ryanair te betalen luchthavengelden

Soort heffing/vergoeding/belasting	EUR
Passagiersheffing (per aankomende passagier)	[...]
Veiligheidsbelasting (per vertrekkende passagier)	[...]
De-icingvloeistof (per liter)	[...]
Warm water (per liter)	[...]
Inkomsten uit door Ryanair verwerkte vooraf betaalde tickets	[...]

3.2.4. MAATREGEL 10: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 2005

- (77) Op 4 november 2005 werd een wijziging van de overeenkomst met Ryanair van 2002, de „Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Delivery of aircraft 6 to 18 — year 2005 to year 2012” (hierna „de overeenkomst met Ryanair van 2005” genoemd), overeengekomen. Op 18 november 2005 werd het sluiten van de overeenkomst met Ryanair van 2005 goedgekeurd door de raad van toezicht van FFHG.
- (78) De relevante onderdelen van de overeenkomst met Ryanair van 2005 zijn:
- i) [...];
 - ii) [...];
 - iii) [...];
 - iv) [...].
- (79) De overeenkomst met Ryanair van 2005 is geldig tot [...]. De overige elementen van de overeenkomst met Ryanair van 2002, in het bijzonder de hoofdovereenkomst en bijlage E (d.w.z. de overeenkomst Hahn-Smart), werden verlengd tot [...].
- (80) In tabel 12 wordt het aantal vliegtuigen van Ryanair getoond dat is gestationeerd op de luchthaven Frankfurt-Hahn en het op grond van de overeenkomst met Ryanair van 2005 beoogde passagiersvolume:

Tabel 12

Vliegtuigen van Ryanair en op grond van de overeenkomst met Ryanair van 2005 beoogd passagiersvolume

[illegible]

- (81) In tabel 13 wordt een overzicht gegeven van de in 2005 in het kader van de overeenkomst met Ryanair van 2005 ingevoerde kortingsregeling voor luchthavengelden.

Tabel 13

Bij de overeenkomst met Ryanair van 2005 ingevoerde gewijzigde luchthavenkortingen

In EUR		Totale gemiddelde korting per passagier	Gemiddelde passagiersheffing
Korting op alle inkomende passagiers	[...]	[...]	[...]
Extra korting op alle vertrekkende passagiers boven de [...] miljoen, met een maximum van [...] miljoen per jaar	[...]	[...]	[...]
Extra korting op alle vertrekkende passagiers boven de [...] miljoen per jaar	[...]	[...]	[...]

- (82) [...].

3.2.5. MAATREGEL 11: LIJST MET LUCHTHAVENGELDEN VAN 2006

- (83) De lijst met luchthavengelden van 2006 voor de luchthaven Frankfurt-Hahn werd op 26 april 2006 ⁽²³⁾ goedgekeurd door de dienst Vervoer van de deelstaat Rijnland-Palts en trad op 1 juni 2006 in werking. Daarbij wordt uitgegaan van dezelfde basisbeginselen als bij de lijst met luchthavengelden van 2001 (zie overweging 57 e. v. hierboven).
- (84) De wijzigingen ten opzichte van de voorgaande lijst behelzen de start- en landingsheffingen, de passagiersheffing en de marketingsteun. In de lijst met luchthavengelden van 2006 zijn de twee grondbeginselen van de lijst met luchthavengelden van 2001 gehandhaafd:
- i) de luchtverkeersleidingsheffingen en de grondaafhandelingsheffingen zijn inbegrepen in de start- en landingsheffingen;
 - ii) vliegtuigen met een MTOW van meer dan 5,7 ton zijn vrijgesteld van start- en landingsheffingen (incl. luchtverkeersleidingsheffingen en de grondaafhandelingsheffingen).
- (85) In de lijst van 2006 worden echter twee beperkingen van deze beginselen ingevoerd. Ten eerste kunnen alleen passagiersvliegtuigen aanspraak maken op deze voordelen. Ten tweede blijven de voordelen beperkt tot vliegtuigen met een omlooptijd van minder dan 30 minuten.
- (86) Bovendien worden de passagiersheffingen vastgesteld per vertrekkende passagier, afhankelijk van het totaal aantal passagiers (vertrekkend en aankomend) dat wordt vervoerd door de luchtvaartmaatschappij waartoe het vliegtuig behoort. In tabel 14 wordt een overzicht gegeven van de volgens de lijst met luchthavengelden van 2006 te betalen vertrekkende en aankomende passagiersheffingen.

Tabel 14

Passagiersheffingen volgens de lijst met luchthavengelden van 2006

Totaal aantal vertrekkende en aankomende passagiers	Passagiersheffing per vertrekkende passagier in EUR	Minimumbedrag aan te betalen algemene luchthavengelden in EUR
Minder dan 100 000	5,35	
100 001 — 250 000	4,40	267 500,00

⁽²³⁾ Dossier nr. V/20-1011/1.

Totaal aantal vertrekkende en aankomende passagiers	Passagiersheffing per vertrekkende passagier in EUR	Minimumbedrag aan te betalen algemene luchthavengelden in EUR
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 per passagier 1 tot 3 000 000 2,24 per passagier 3 000 001 tot 5 400 000	Niet van toepassing
5 400 001 — 10 000 000	2,48 per passagier 1 tot 3 000 000 2,24 per passagier 3 000 001 tot 5 400 000 2,21 per passagier 5 400 001 tot 10 000 000	Niet van toepassing
Meer dan 10 000 000	2,48 per passagier 1 tot 3 000 000 2,24 per passagier 3 000 001 tot 5 400 000 2,21 per passagier 5 400 001 tot 10 000 000 2,19 per passagier	Niet van toepassing

- (87) In tabel 15 wordt het bedrag voor de marketingsteun getoond dat kan worden toegekend aan luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruikmaken.

Tabel 15

Marketingsteun

Totaal aantal vertrekkende passagiers	Minimum aantal bestemmingen en vluchtfrequentie vanaf de luchthaven Frankfurt-Hahn	Marketingsteun in EUR
5 000 — 100 000	[...]	[...]
100 001 — 250 000	[...]	[...]
250 001 — 500 000	[...]	[...]
500 001 — 750 000	[...]	[...]
750 001 — 1 000 000	[...]	[...]

- (88) De marketingsteun wordt bovendien geregeld in een afzonderlijk document dat kan worden ingezien op de website van de luchthaven Frankfurt-Hahn. Eenmalige marketingsteun wordt onder de volgende voorwaarden verleend:
- i) in aanmerking komen vluchten naar bestemmingen die de afgelopen 24 maanden niet vanaf de luchthaven Frankfurt-Hahn zijn bediend;
 - ii) de steun bedraagt ten hoogste 33,3 % van de aangetoonde marketingkosten voor een nieuwe bestemming;
 - iii) de luchtvaartmaatschappij moet de winstgevendheid op middellange termijn van de nieuwe bestemming aantonen door middel van passende bewijsstukken;
 - iv) FFHG kan terugbetaling van de marketingsteun verlangen indien de luchtvaartmaatschappij haar verplichtingen met betrekking tot de nieuwe bestemming niet nakomt.

*3.3. MAATREGELEN DIE BUITEN HET TOEPASSINGSGEBIED VAN HET BESLUIT TOT INLEIDING VAN DE
PROCEDURE VAN 2008 VALLEN (MAATREGEL 12)*

- (89) Duitsland verbond zich ertoe [...] miljoen EUR in te brengen in het kapitaal van FFHG om de leningen van FFHG te herfinancieren.
- (90) Hiermee worden infrastructuurmaatregelen geherfinancierd waartoe onherroepelijk door overheidsinstanties werd besloten vóór 31 december 2012, maar die niet werden gedekt door middel van de PLTA's, de kapitaalverhogingen of andere subsidies.

4. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE PROCEDURE EN EERSTE BEOORDELING

4.1. MOGELIJKE STAATSSTEUN TEN BEHOEVE VAN FFHG

4.1.1. MAATREGEL 1: PLTA VAN 2001

- (91) Met betrekking tot de PLTA van 2001 stelde de Commissie in het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 vast dat Fraport, een bedrijf dat overwegend in handen van de overheid is, de jaarlijkse verliezen op zich nam. De Commissie besloot derhalve te onderzoeken of Duitsland kon worden geacht betrokken te zijn geweest bij het sluiten van de PLTA van 2001.
- (92) Het Hof van Justitie oordeelde in de zaak-Stardust Marine ⁽²⁴⁾ dat de middelen van een onderneming die privaatrechtelijk is opgericht en waarvan de meerderheid van de aandelen in handen van de overheid is, staatsmiddelen zijn. De Commissie was van oordeel dat het sluiten van de overeenkomst eveneens diende te worden beschouwd als een aan de staat toerekenbare maatregel, aangezien dit onmogelijk zou zijn geweest zonder de door de overheid gestelde eisen in acht te nemen.
- (93) Daarnaast sprak de Commissie ten aanzien van de argumenten van Duitsland haar twijfels uit of een investeerder in een markteconomie een dergelijke overeenkomst zou zijn aangegaan, aangezien de overeenkomst voor FFHG een duidelijk voordeel leek op te leveren omdat FFHG zo van een financiële last werd bevrijd die hij anders had moeten dragen.
- (94) De Commissie was ook van oordeel dat de maatregel selectief was, aangezien alleen de verliezen van FFHG werden gedekt en de maatregel in kwestie de mededinging op de markt voor luchthavenexploitanten vervalste of dreigde te vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedde.
- (95) De Commissie stelde zich derhalve op het voorlopige standpunt dat bij de maatregel in kwestie mogelijk sprake was van staatssteun in de vorm van exploitatiesteun.
- (96) Aangezien Duitsland geen bewijzen of argumenten leverde waaruit blijkt dat dergelijke exploitatiesteun kan worden geacht verenigbaar te zijn met de interne markt overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, en in het licht van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005, uitte de Commissie ernstige twijfels of die steun als verenigbaar kon worden beschouwd.

⁽²⁴⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 16 mei 2002, Franse Republiek/Commissie, C-482/99, EU:C:2002:294, punt 51 e.v. (hierna ook soms „arrest Stardust Marine” genoemd).

4.1.2. MAATREGEL 2: KAPITAALVERHOOGING VAN 2001

- (97) In het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 oordeelde de Commissie dat Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts het kapitaal van FFHG met 27 miljoen EUR hadden verhoogd, met een bijdrage van respectievelijk 19,7 miljoen EUR en 7,3 miljoen EUR. Ten aanzien van de vraag of hierbij sprake was van steun wees de Commissie erop dat de middelen van Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts staatsmiddelen vormen, overeenkomstig de criteria die zijn vastgesteld in de zaak-Stardust Marine ⁽²⁵⁾. Voorts stelde de Commissie zich op het voorlopige standpunt dat de besluitvorming van Fraport waarschijnlijk ook aan de staat is toe te rekenen.
- (98) Bovendien gaf de Commissie aan dat zij er niet van overtuigd was dat voor de kapitaalverhoging aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie was voldaan. De Commissie heeft in beginsel aanvaard dat een beoordeling door een of meer onafhankelijke auditondernemingen kan dienen als bewijs dat een transactie tegen marktwaarde heeft plaatsgevonden ⁽²⁶⁾. De Commissie betwijfelde echter of op grond van het door PwC namens Fraport overgelegde verslag kan worden uitgesloten dat van een voordeel sprake was.
- (99) Deze twijfels waren te wijten aan de inhoud van de door PwC uitgevoerde toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, aangezien dit van louter kwalitatieve aard was en de kosten van een eventuele terugtrekking door Fraport niet werden beoordeeld. In het verslag werd evenmin ingegaan op de door BCG en de strategische dienst voor acquisities en deelnemingen van Fraport aangegeven „grote risico's”, die ook niet werden gekwantificeerd. Daarnaast bleef de beoordeling in het algemeen beperkt tot Fraport en werd voorbijgegaan aan de vraag of de deelstaat Rijnland-Palts optrad als investeerder in een markteconomie. De Commissie kon derhalve niet uitsluiten dat de kapitaalverhoging FFHG tot voordeel strekte.
- (100) De Commissie concludeerde tevens dat de maatregel selectief was, aangezien de kapitaalverhoging van 2001 alleen ten goede kwam aan FFHG en deze de mededinging op de markt voor luchthavenexploitanten vervalste of dreigde te vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedde.
- (101) De Commissie stelde zich derhalve op het voorlopige standpunt dat bij de maatregel in kwestie sprake zou kunnen zijn van staatssteun in de vorm van investeringssteun en twijfelde aan de verenigbaarheid ervan met de interne markt, met name gezien artikel 107, lid 3, onder c), VWEU en de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.

4.1.3. MAATREGEL 3: KAPITAALVERHOOGING VAN 2004

- (102) Met betrekking tot de tweede kapitaalverhoging merkte de Commissie op dat de bestaande aandeelhouders het maatschappelijk kapitaal van FFHG in 2004 met 10,75 miljoen EUR verhoogden, waarbij Fraport een aandeel van 10,21 miljoen EUR en de deelstaat Rijnland-Palts een aandeel van 0,54 miljoen EUR bijdroeg. Daarnaast trad de deelstaat Hessen toe als nieuwe aandeelhouder, met een bijdrage van nog eens 8,75 miljoen EUR. Verder verbonden de deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen er zich beide toe 11,25 miljoen EUR bij te dragen als kapitaalreserve.
- (103) De Commissie volgde voor deze kapitaalverhoging mutatis mutandis dezelfde redenering als voor die van 2001 (zie punt 4.1.2) om de vraag te beantwoorden of er sprake was van steun en twijfelde ook in dit geval aan de verenigbaarheid ervan met de interne markt.

4.1.4. MAATREGEL 4: PLTA VAN 2004

- (104) Volgens het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 nam Fraport op grond van de PLTA van 2004 verliezen van FFHG op zich ter hoogte van ten minste [...] miljoen EUR. De Commissie volgde hiervoor mutatis mutandis dezelfde redenering als voor de PLTA van 2001 (zie overweging 91 e.v.). De Commissie plaatste vraagtekens bij de betrouwbaarheid van de door PwC ingediende toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, aangezien de beoordeling overwegend kwalitatief van aard was. Derhalve was de Commissie van oordeel dat de PLTA van 2004 exploitatiesteun vormt en uitte zij haar twijfels over de verenigbaarheid ervan met de interne markt, met name gelet op de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.

⁽²⁵⁾ Arrest Stardust Marine, punt 51 e.v.

⁽²⁶⁾ Zie de mededeling van de Commissie betreffende staatssteunelementen bij de verkoop van gronden en gebouwen door openbare instanties, punt II.2.

4.1.5. MAATREGEL 5: COMPENSATIE VAN FFHG VOOR BEVEILIGINGSCONTROLES

- (105) De Commissie gaf in het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 aan dat beveiligingsdiensten op luchthavens niet van economische aard zijn en niet onder het toepassingsgebied van de staatssteunregels vallen ⁽²⁷⁾.
- (106) De Commissie merkte vervolgens op dat de economische analyse van PwC erop leek te duiden dat de deelstaat Rijnland-Palts FFHG overcompenseerde voor het uitvoeren van de beveiligingscontroles. In dat verband wees de Commissie erop dat dat voordeel werd gefinancierd uit staatsmiddelen en de mededinging kon vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kon beïnvloeden. Derhalve oordeelde de Commissie dat deze overcompensatie staatssteun vormde in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (107) Met betrekking tot de beoordeling van de verenigbaarheid van die exploitatiesteun volgde de Commissie mutatis mutandis dezelfde redenering als voor de PLTA van 2001 (zie overweging 95 e.v.). Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de interne markt is ook gekeken naar de rechtsgrondslag die wordt geboden door artikel 106, lid 2, VWEU. Duitsland verschaftte echter geen enkele aanwijzing dat er een openbaredienstverplichting aan FFHG was toevertrouwd. Derhalve oordeelde de Commissie dat er geen rechtsgrondslag was om de overcompensatie in verband met de veiligheidsheffing verenigbaar met de interne markt te verklaren.

4.1.6. MAATREGEL 6: RECHTSTREEKSE SUBSIDIES VAN DE DEELSTAAT RIJNLAND-PALTS

- (108) De Commissie merkte in haar besluit tot inleiding van de procedure van 2008 op dat het er alle schijn van heeft dat de rechtstreekse subsidies die in de periode 2001-2004 werden verleend, afkomstig waren uit staatsmiddelen (namelijk de algemene begroting van de deelstaat Rijnland-Palts) en op selectieve wijze werden toegekend (alleen aan FFHG) zonder dat daar een tegenprestatie tegenover stond. De Commissie was van oordeel dat die subsidies de mededinging zouden kunnen vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig zouden kunnen beïnvloeden. Derhalve stelde de Commissie zich op het voorlopige standpunt dat hier sprake was van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU in de vorm van investeringssteun.
- (109) Voorts plaatste de Commissie vraagtekens bij de verenigbaarheid van de steun met de interne markt, met name gezien artikel 107, lid 3, onder c), VWEU en de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.

4.2. MOGELIJKE STAATSSTEUN DOOR FFHG TEN BEHOEVE VAN RYANAIR EN ALLE ANDERE
LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN DIE PASSAGIERS VERVOEREN

4.2.1. MAATREGEL 7: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 1999

- (110) Met betrekking tot de overeenkomst met Ryanair van 1999 wees de Commissie er in het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 in het algemeen op dat een korting of een stelsel van kortingen waarbij aan één specifieke onderneming een preferentiële behandeling wordt toegekend waarschijnlijk binnen de werkingssfeer van artikel 107 VWEU valt.
- (111) De Commissie was van oordeel dat de middelen van FFHG staatsmiddelen zijn, aangezien het gaat om een bedrijf dat overwegend in handen van de overheid is. De Commissie wees er in verband met de overeenkomst met Ryanair van 1999 op dat de raad van toezicht, hoewel hij niet over die overeenkomst had gestemd, ook geen motie heeft aangenomen of een actie heeft ondernomen waaruit blijkt dat hij tegenstander van de overeenkomst was. Derhalve merkte de Commissie op dat zij niet over aanwijzingen beschikte die de conclusie rechtvaardigden dat de overeenkomst met Ryanair van 1999 niet aan de staat kan worden toegerekend.
- (112) Verder uitte de Commissie twijfels over de vraag of een particuliere investeerder in een markteconomie de overeenkomst met Ryanair van 1999 zou hebben gesloten. De Commissie merkte in dit verband op dat de door FFHG aan Ryanair opgelegde heffingen de volledige kosten van FFHG niet dekten en Ryanair derhalve voordeel leken op te leveren.

⁽²⁷⁾ Punt 33 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.

- (113) De Commissie wees er tevens op dat de kosten van de nieuwe terminal ter hoogte van ongeveer [...] miljoen EUR niet waren meegerekend in de door Duitsland ingediende toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. Ten voorlopige titel verwierp de Commissie het argument van Duitsland dat de luchthaven Frankfurt-Hahn in 1999 hoe dan ook een nieuwe passagiersterminal nodig had en dat de capaciteit van 1,25 miljoen passagiers ver boven het verwachte, door Ryanair te genereren passagiersvolume lag, aangezien Ryanair de enige grote luchtvaartmaatschappij voor passagiersvervoer was die in 1999 van de luchthaven Frankfurt-Hahn gebruikmaakte. Om die redenen twijfelde de Commissie aan de door Duitsland ingediende toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie.
- (114) De Commissie was tevens van oordeel dat de overeenkomst met Ryanair van 1999 een selectieve en specifieke maatregel is, aangezien alleen Ryanair dergelijke voorwaarden werd aangeboden tijdens de onderhandelingen met FFHG, en dat de bewuste maatregel de mededinging op de markt voor luchtvaartmaatschappijen vervalst of dreigt te vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.
- (115) Derhalve stelde de Commissie zich op het voorlopige standpunt dat de overeenkomst met Ryanair van 1999 staatssteun was in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, aangezien de overeenkomst niet aan de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie leek te voldoen en aan de staat kon worden toegerekend. Bovendien zag de Commissie geen rechtsgrondslag om permanente exploitatiesteun van een dergelijk kaliber voor een luchtvaartmaatschappij verenigbaar met de interne markt te verklaren.

4.2.2. MAATREGEL 8: LIJST MET LUCHTHAVENGELDEN VAN 2001

- (116) In het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 onderzocht de Commissie ook of de lijst met luchthavengelden van 2001 mogelijk staatssteun voor Ryanair vormde. Zij was in dit verband van oordeel dat de middelen van FFHG en Fraport staatsmiddelen zijn en dat hun handelingen tevens aan de staat konden worden toegerekend, aangezien het bedrijven betreft waarin de overheid een meerderheidsaandeel heeft.
- (117) De Commissie uitte twijfels bij de vraag of de tariefstructuur van de lijst met luchthavengelden van 2001 zodanig was vastgesteld dat de luchthaven met winst kon worden geëxploiteerd, aangezien Duitsland voor deze lijst geen toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie had ingediend. Aangezien Ryanair de enige luchtvaartmaatschappij voor passagiersvervoer leek te zijn die tussen 2001 en 2003 gebruikmaakte van de luchthaven en tot 2006 verantwoordelijk was voor meer dan 95 % van het passagiersvolume, fungeerden de resultaten van de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie voor de overeenkomst met Ryanair van 2002, die was gebaseerd op de lijst met luchthavengelden van 2001 en extra marketingsteun inhield, als benchmark. Op grond van de verstrekte inlichtingen betwijfelde de Commissie of voor de lijst met luchthavengelden van 2001 aan het criterium van de particuliere marktdeelnemer handelend in een markteconomie werd voldaan.
- (118) De Commissie was tevens van oordeel dat de maatregel selectief was, aangezien alleen luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven Frankfurt-Hahn gebruikten van de lijst met luchthavengelden van 2001 profiteren, en dat deze de mededinging vervalste of dreigde te vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedde.
- (119) Derhalve stelde de Commissie zich op het voorlopige standpunt dat in het geval van de lijst van luchthavengelden van 2001 mogelijk sprake was van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. Bovendien oordeelde de Commissie dat er geen rechtsgrondslag was om permanente exploitatiesteun van een dergelijk kaliber voor een luchtvaartmaatschappij verenigbaar met de interne markt te verklaren.

4.2.3. MAATREGEL 9: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 2002

- (120) Met betrekking tot de staatsmiddelen paste de Commissie mutatis mutandis dezelfde redenering toe als voor de overeenkomst met Ryanair van 1999, die wordt besproken in punt 4.2.1 (overweging 110 e.v.). Wat de toerekenbaarheid van de maatregel betreft, zij erop gewezen dat de overeenkomst met Ryanair van 2002 formeel werd goedgekeurd door de raad van toezicht van FFHG, die wordt gedomineerd door leden die door de overheid zijn voorgedragen. Derhalve stelde de Commissie zich op het voorlopige standpunt dat de overeenkomst met Ryanair van 2002 aan Duitsland kon worden toegerekend.
- (121) Voorts uitte de Commissie haar twijfels bij de vraag of een investeerder in een markteconomie de overeenkomst met Ryanair van 2002 zou hebben gesloten. In dit verband twijfelde de Commissie aan de berekening van de kosten, aangezien de door Duitsland becijferde kosten voor de algemene luchthaveninfrastructuur en het algemene beheer van de luchthaven waren gebaseerd op de marginale kosten in plaats van de gemiddelde kosten. Voorts werden de luchthavengelden bevroren tot 30 april 2004 en zouden deze vervolgens aan het Duitse indexcijfer van de consumptieprijzen worden aangepast, indien dit met meer dan [...] % steeg ten opzichte van het jaar daarvoor.

- (122) Wat de selectiviteit, de vervalsing van de mededinging en de ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer betreft, paste de Commissie mutatis mutandis dezelfde redenering toe als voor de overeenkomst met Ryanair van 1999 (zie punt 4.2.1, overweging 110 e.v.).
- (123) Derhalve stelde de Commissie zich op het voorlopige standpunt dat in het geval van de overeenkomst met Ryanair van 2002 mogelijk sprake was van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. Bovendien oordeelde de Commissie dat er geen rechtsgrondslag was om permanente exploitatiesteun van een dergelijk kaliber voor een luchtvaartmaatschappij verenigbaar met de interne markt te verklaren.

4.2.4. MAATREGEL 10: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 2005

- (124) Met betrekking tot de staatsmiddelen paste de Commissie mutatis mutandis dezelfde redenering toe als voor de overeenkomst met Ryanair van 1999, die wordt besproken in punt 4.2.1 (overweging 110 e.v.). Met betrekking tot de vraag of er sprake is van economisch voordeel, uitte de Commissie haar twijfels bij de door Duitsland ingediende toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, aangezien er onvoldoende informatie beschikbaar was om de juistheid van de berekeningen te controleren en omdat er op geen enkele manier rekening werd gehouden met de investeringen als gevolg van de toename van het aantal passagiers en deze op geen enkele wijze aan Ryanair werden toegerekend.
- (125) De Commissie wees er voorts op dat de overeenkomst met Ryanair van 2005 weliswaar verschilde van de overeenkomsten met Ryanair van 1999 en 2002, door de invoering van een soort contractuele boeteregeling voor het geval Ryanair het contractueel vastgestelde passagiersvolume niet zou halen, maar dat zij betwijfelde of deze sancties effectief waren.
- (126) Wat de selectiviteit, de vervalsing van de mededinging en de ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer betreft, paste de Commissie mutatis mutandis dezelfde redenering toe als voor de overeenkomst met Ryanair van 1999 (zie punt 4.2.1, overweging 110 e.v.).
- (127) De Commissie concludeerde dat in het geval van de overeenkomst met Ryanair van 2005 sprake zou kunnen zijn van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. De Commissie oordeelde dat er geen rechtsgrondslag was om permanente exploitatiesteun van een dergelijk kaliber voor een luchtvaartmaatschappij verenigbaar met de interne markt te verklaren.

4.2.5. MAATREGEL 11: LIJST MET LUCHTHAVENGELDEN VAN 2006

- (128) Met betrekking tot de lijst met luchthavengelden van 2006 had Duitsland de Commissie slechts deels een economische rechtvaardiging verstrekt in de vorm van een toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. De Commissie wees er in haar besluit tot inleiding van de procedure van 2008 op dat zij op basis van onvolledige informatie niet kon controleren of, zoals Duitsland aanvoerde, schaalvoordelen de differentiatie van passagiersheffingen rechtvaardigden. Daarnaast lieten de rechtvaardigingen op economische gronden van de lijst met luchthavengelden van 2006 diverse vragen onbeantwoord, zoals welke kosten deel uitmaken van de gemiddelde kosten en waarom de marketingsteun niet werd opgenomen in de economische rechtvaardiging van de lijst.
- (129) De Commissie was tevens van oordeel dat de maatregel selectief was, aangezien alleen luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven Frankfurt-Hahn gebruikten van de lijst met luchthavengelden van 2006 profiteren, en dat de bewuste maatregel de mededinging vervalste of dreigde te vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedde.
- (130) Derhalve stelde de Commissie zich op het voorlopige standpunt dat in het geval van de lijst van luchthavengelden van 2006 mogelijk sprake was van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. Bovendien oordeelde de Commissie dat er geen rechtsgrondslag was om permanente exploitatiesteun van een dergelijk kaliber voor een luchtvaartmaatschappij verenigbaar met de interne markt te verklaren.

5. OPMERKINGEN VAN DUITSLAND

- (131) In de loop van deze procedure diende Duitsland uitgebreide opmerkingen en economische analyses in.

5.1. ALGEMENE OPMERKINGEN

- (132) In zijn opmerkingen verschaft Duitsland eerst en vooral algemene achtergrondinformatie over de luchthaven Frankfurt-Hahn. Duitsland benadrukte dat de verbouwing van de luchthaven Frankfurt-Hahn tot doel had om van de luchthaven een winstgevende particuliere onderneming te maken. Derhalve raakte Fraport strategisch

betrokken bij het project met het oog op de winstgevendheid van de luchthaven op lange termijn. Met zijn bedrijfsmodel op basis van lagekostenmaatschappijen, zijn aanzienlijk vereenvoudigde infrastructuur en lage kapitaalkosten vervult de luchthaven Frankfurt-Hahn volgens Duitsland een voortrekkersrol in Europa. Duitsland betoogde echter dat de termijn die noodzakelijk was om bij een infrastructuurproject van dat kaliber positieve bedrijfsresultaten te boeken ongeveer twintig jaar bedraagt. Duitsland wees erop dat de luchthaven Frankfurt-Hahn in 2006 voor het eerst een positief bedrijfsresultaat (EBITDA) heeft geboekt, d.w.z. nog geen acht jaar na zijn toetreding tot de markt, hetgeen als bewijs kan worden beschouwd voor zijn economische levensvatbaarheid. Volgens Duitsland was de luchthaven Frankfurt-Hahn de snelst groeiende luchthaven van Duitsland.

- (133) Voorts is Duitsland van mening dat bij de maatregelen omtrent de luchthaven Frankfurt-Hahn uitsluitend volgens het beginsel van de investeerder in een markteconomie is gehandeld. Duitsland is van mening dat als een particuliere onderneming van dezelfde grootte en in vergelijkbare omstandigheden de financiering op commerciële gronden op zich zou hebben genomen, dit zou uitsluiten dat er sprake is van voordelen. Duitsland betoogde dat de Commissie alleen dient te beoordelen of de maatregel in kwestie commercieel verantwoord was en niet of deze met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid succesvol zou zijn. Daarnaast wees Duitsland op het beginsel van gelijke behandeling van openbare bedrijven en particuliere ondernemingen dat voorschrijft dat door de staat in overeenstemming met de marktvoorwaarden aan een onderneming toegekende middelen niet als staatssteun worden beschouwd. Al bij al waren volgens Duitsland alle steunmaatregelen die aan de luchthaven Frankfurt-Hahn zijn toegekend in overeenstemming met de marktvoorwaarden; de door Duitsland overgelegde toetsingen aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie zouden dit bewijzen. Duitsland ging vervolgens dieper in op de algemene opmerkingen over de in het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 beoordeelde maatregelen.

5.2. VERMEENDE STAATSTEUN TEN BEHOEVE VAN FFHG

5.2.1. MAATREGEL 1: PLTA VAN 2001

- (134) Duitsland betoogde dat de regels inzake staatssteun niet gelden voor de PLTA van 2001, aangezien deze in augustus 1999 werd gesloten, d.w.z. vóór het arrest van het Hof van Justitie in de zaak-Aéroports de Paris ⁽²⁸⁾ van 24 oktober 2002. Volgens Duitsland werd het arrest in de procedure in eerste aanleg pas definitief nadat het Hof van Justitie arrest had gewezen en werd verduidelijkt dat luchthavens als ondernemingen werden beschouwd en derhalve binnen het toepassingsgebied van de regels inzake staatssteun vielen. Die benadering zou later zijn bevestigd door het arrest in de zaak-Leipzig-Halle ⁽²⁹⁾.
- (135) Duitsland merkte verder op dat er geen staatsmiddelen waren ingezet. In dat verband gaf Duitsland verder aan dat de verliezen die Fraport op zich had genomen de staatsbegroting niet bezwaarden. Daarnaast betoogde Duitsland dat de door Fraport genomen besluiten niet konden worden toegerekend aan Duitsland, aangezien de publieke aandeelhouders geen bepalende invloed konden uitoefenen. In dit verband beklemtoonde Duitsland dat in elk afzonderlijk geval zou moeten worden beoordeeld of de middelen van een bedrijf feitelijk onder toezicht van de staat stonden. Volgens Duitsland is het feit dat de meerderheid van de aandeelhouders publiek was niet voldoende grond om aan te nemen dat met de PLTA van 2001 staatsmiddelen gemoeid zijn.
- (136) Volgens Duitsland kunnen de aandeelhouders de handelwijze van de raad van bestuur van een Duitse naamloze vennootschap, een *Aktiengesellschaft*, zoals Fraport, niet bepalen. Naar het oordeel van Duitsland is Fraport een onafhankelijke beursgenoteerde vennootschap en oefent de regionale overheid geen doorlopende zeggenschap over haar middelen uit. Duitsland verklaarde dat volgens artikel 76 van de Duitse wet op de naamloze vennootschappen (*Aktiengesetz*), de raad van bestuur verregaande beslissingsbevoegdheden heeft, onafhankelijk van de aandeelhouders. Duitsland betoogde dat het Hof van Justitie in de zaken Stadtwerke Brixen AG ⁽³⁰⁾ en Carbotermo ⁽³¹⁾ de aard van de Duitse beursgenoteerde onderneming en de grote mate van autonomie van de raad van bestuur ten opzichte van de aandeelhouders reeds heeft erkend. In dat verband kon de overheid geen zeggenschap uitoefenen over de dagelijkse bedrijfsvoering van Fraport.
- (137) In dat verband wees Duitsland erop dat Fraport op geen enkele manier deel uitmaakte van de overheidsstructuren, geen verantwoording was verschuldigd aan Duitsland en op geen enkele wijze onder de overheid ressorteerde.

⁽²⁸⁾ Arrest van het Gerecht van 12 december 2000, Aéroports de Paris/Commissie, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, bevestigd door het arrest van het Hof van Justitie van 24 oktober 2002, Aéroports de Paris/Commissie, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁹⁾ Arrest van het Gerecht van 24 maart 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG en Flughafen Leipzig Halle GmbH/Commissie, gevoegde zaken T-443/08 en T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, in het bijzonder de punten 93 en 94, bevestigd door het arrest van het Hof van Justitie van 19 december 2012, Mitteldeutsche Flughafen en Flughafen Leipzig-Halle/Commissie, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:82.

⁽³⁰⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 13 oktober 2005, Parking Brixen, C-458/03, ECLI:EU:C:2005:605, punt 67.

⁽³¹⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 11 mei 2006, Cabotermo, C-340/04, ECLI:EU:C:2006:308, punt 36 e.v.

Hoewel Duitsland toegaf dat de publieke aandeelhouders betrokken waren bij de besluitvorming tijdens de algemene aandeelhoudersvergadering waarop over de PLTA van 2001 werd beslist, betoogde het dat dit niet betekende dat de publieke aandeelhouders meer hadden gedaan dan het uitoefenen van hun wettelijke rechten en plichten als aandeelhouders.

- (138) Daarnaast verklaarde Duitsland dat de PLTA van 2001 FFHG geen voordeel opleverde. In dat verband verwees Duitsland naar de door PwC uitgevoerde toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, op grond waarvan werd geoordeeld dat ook een investeerder in een markteconomie die overeenkomst zou hebben gesloten. Voorts verklaarde Duitsland dat de risico's en voordelen van de PLTA van 2001 gelijkelijk waren verdeeld en dat deze overeenkomst ook uit fiscaal oogpunt zinnig was. Uit de beschrijving van Duitsland komt de PLTA van 2001 in het algemeen naar voren als een voor een groep ondernemingen doodnormale maatregel ter toepassing van een algemeen of sectoraal structuurbeleid.

5.2.2. MAATREGEL 2: KAPITAALVERHOGING VAN 2001

- (139) Duitsland lichtte toe dat de kapitaalverhoging van 2001 noodzakelijk was, aangezien een externe financiering van de investeringen in de infrastructuur de jaarresultaten van FFHG op korte termijn te zeer zou hebben belast.
- (140) Duitsland verklaarde dat op 14 december 2001 door de raad van toezicht van FFHG tot de kapitaalverhoging van 2001 werd besloten en dat dit besluit leidde tot een wijziging van de statuten van FFHG op 9 januari 2002. Derhalve betwistte Duitsland dat de regels voor staatssteun voor die maatregel gelden en wees in dit verband ook naar zijn argumenten met betrekking tot de PLTA van 2001 (zie overweging 134).
- (141) Duitsland betoogde verder dat de door Fraport geïnvesteerde middelen (19,7 miljoen EUR van 27 miljoen EUR) geen staatsmiddelen vormden, aangezien de staat geen zeggenschap had over Fraport. In dat verband verwees Duitsland naar zijn argumenten met betrekking tot staatsmiddelen in verband met de PLTA van 2001 (zie overweging 136). Bovendien voerde Duitsland aan dat de kapitaalverhoging evenmin aan Duitsland kon worden toegerekend en verwees het hierbij naar zijn toelichting bij de toerekenbaarheid in verband met de PLTA van 2001 (zie overweging 134). Duitsland voegde daaraan toe dat de goedkeuring door de aandeelhouders van FFHG van de kapitaalverhoging van 2001 geen bepalende factor kon zijn voor de toerekenbaarheid ervan aan de staat. Naar het oordeel van Duitsland moeten de handelingen van de onderneming die de mogelijke steun heeft verleend toerekenbaar zijn, niet die van de onderneming die van de steun profiteert. Aangezien FFHG de begunstigde onderneming was, betekent de goedkeuring door FFHG van de kapitaalverhoging niet dat de toekenning van de steun aan Duitsland kan worden toegerekend. Volgens Duitsland kan de goedkeuring door de raad van toezicht van Fraport evenmin worden beschouwd als een aanwijzing voor toerekenbaarheid, aangezien de raad van toezicht op dat tijdstip bestond uit tien vertegenwoordigers van de werknemers en tien vertegenwoordigers van de aandeelhouders met medezeggenschap.
- (142) Duitsland betoogde tevens dat er geen voordeel was verleend aan FFHG door middel van de kapitaalverhoging van 2001. Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts hadden daarbij gehandeld als een willekeurige investeerder in een markteconomie.
- (143) Duitsland was het oneens met de twijfels van Commissie in verband met de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie met betrekking tot het besluit van Fraport tot de kapitaalverhoging van 2001. Duitsland diende alle gevraagde aanvullende documenten in bij de Commissie. Volgens Duitsland werd het besluit van Fraport in 2001 om het kapitaal te verhogen ingegeven door een analyse van de maatregel door BCG en twee algemene onderzoeken in opdracht van Fraport naar de ontwikkeling van het luchtverkeer. Duitsland beklemtoonde dat Fraport het kapitaal had verhoogd omdat volgens de analyse van BCG de luchthaven Frankfurt-Hahn zonder aanvullende bouwwerkzaamheden en infrastructuurmaatregelen nooit winstgevend zou kunnen zijn. Bij de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie werd rekening gehouden met al deze documenten.
- (144) Na de twijfels die de Commissie uitte over de door PwC uitgevoerde toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie legde Duitsland een tweede evaluatie van PwC over ter aanvulling op en ter verfijning van de eerste toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. Die verfijnde analyse komt tot dezelfde conclusie als de eerste, namelijk dat is voldaan aan de toetsing aan het criterium van de particuliere investeerder in een markteconomie. Duitsland wees de twijfels van de Commissie van de hand dat PwC een eventuele terugtrekking door Fraport niet had beoordeeld en dat het daarom, zonder dat de kosten van een terugtrekking bekend waren, onmogelijk zou zijn om te bepalen of Fraport had gehandeld als een investeerder in een markteconomie. Duitsland betoogde dat de kosten van een terugtrekking geen verschil maakten voor de evaluatie. Bovendien wees Duitsland erop dat Fraport terugtrekking

weliswaar had overwogen, maar dat dit gedurende de volgende vijf jaar niet mogelijk zou zijn geweest vanwege de PLTA van 2001. Verder bleek uit de evaluatie van PwC dat de investeringen op lange termijn positieve resultaten zouden opleveren voor Fraport.

- (145) Na het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 legde Duitsland ook een toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie voor in verband met de handelwijze van de deelstaat Rijnland-Palts en zijn besluit om het kapitaal van FFHG met 7,3 miljoen EUR te verhogen. Volgens deze evaluatie, die ook door PwC werd uitgevoerd, had de deelstaat Rijnland-Palts gehandeld als een marktdeelnemer handelend in een markteconomie, aangezien de investeringsmaatregelen waartoe in 2001 werd besloten noodzakelijk waren en dat de kapitaalverhoging derhalve commercieel verantwoord was.

5.2.3. MAATREGEL 3: KAPITAALVERHOOGING VAN 2004

- (146) Duitsland betoogde dat na het arrest in de zaak-Aéroports de Paris de regels voor staatssteun evenmin zouden gelden voor de kapitaalverhoging van 2004. Volgens Duitsland waren destijds de richtsnoeren luchtvaartsteun van 1994 van kracht en waren infrastructuurmaatregelen op grond van die richtsnoeren niet relevant voor de toepassing van de regels voor staatssteun.
- (147) Duitsland voerde aan dat, in tegenstelling tot wat de Commissie in het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 stelt, de kapitaalverhoging van 2004 op 30 maart 2005 werd overeengekomen en op 19 mei 2005 werd ingeschreven in het handelsregister. Bovendien gaat de basisovereenkomst over deze kapitaalverhoging terug op een overeenkomst van 2002. Duitsland lichtte toe dat deze overeenkomst voorzag in de vaststelling van een luchthavensysteem tussen de luchthaven Frankfurt-Main en de luchthaven Frankfurt-Hahn op grond van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad ⁽³²⁾. Volgens Duitsland moet de evaluatie van de kapitaalverhoging van 2004 tegen deze achtergrond worden beoordeeld.
- (148) Duitsland wees erop dat, volgens de door PwC ingediende toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, Fraport, de deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen alle hebben gehandeld als investeerders in een markteconomie wat de kapitaalverhoging van 2004 betreft, hetgeen wordt bevestigd door aanvullende evaluaties na het besluit tot inleiding van de procedure van 2008. Wat de argumenten voor Fraport betreft, herinnerde Duitsland aan zijn argumenten in verband met de kapitaalverhoging van 2001 (zie overweging 140 e.v.). In zowel de eerste als de aanvullende toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie concludeerde PwC, net als Duitsland, dat de kapitaalverhoging van 2004 en het sluiten van een nieuwe PLTA moesten worden beschouwd als gunstig voor Fraport op dat moment, zowel in kwalitatief als in kwantitatief opzicht. Volgens Duitsland was deze overeenkomst gerechtvaardigd door de vaststelling van PwC dat het rendement op het door Fraport in FFHG geïnvesteerde kapitaal hoger lag dan het rendement op een gelijkwaardige kapitaalinvestering.
- (149) Met betrekking tot de deelstaat Rijnland-Palts wees Duitsland op de conclusie van PwC dat ook de deelstaat handelde als een investeerder in een markteconomie, aangezien het rendement op het geïnvesteerde kapitaal voor de deelstaat, net als voor Fraport, boven dat van een vergelijkbare investering lag.
- (150) Wat de handelwijze van de deelstaat Hessen betreft, betoogde Duitsland dat de beperkte groeimogelijkheden van de luchthaven Frankfurt-Main als gevolg van onder meer het verbod op nachtvluchten de verdere uitbouw van de luchthaven Frankfurt-Hahn in de ogen van de deelstaat Hessen noodzakelijk maakte. Anders had de luchthaven Frankfurt-Main ernstige economische gevolgen ondervonden. Duitsland wees erop dat deze ontwikkeling noodzakelijk was teneinde ten volle te kunnen profiteren van de groeimogelijkheden in het kader van de 24-uurs exploitatievergunning van de luchthaven Frankfurt-Hahn en de beoogde invoering van het luchthavensysteem tussen de luchthaven Frankfurt-Main en de luchthaven Frankfurt-Hahn. Derhalve was betrokkenheid van de deelstaat Hessen bij de kapitaalverhoging volgens Duitsland onvermijdelijk.

5.2.4. MAATREGEL 4: PLTA VAN 2004

- (151) Duitsland verklaarde dat de PLTA van 2004 alleen kon worden beschouwd in het licht van de kapitaalverhoging en de wijzigingen van de aandeelhoudersstructuur in 2004, met name aangezien de deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen tot de herverdeling van de aandelen in FFHG waren overgegaan na het sluiten van de PLTA van 2004 tussen Fraport en FFHG tot 2014.

⁽³²⁾ Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8).

- (152) Duitsland herinnerde aan zijn argumenten in verband met de kapitaalverhoging van 2004 en betoogde dat de regels voor staatssteun evenmin van toepassing waren op de PLTA van 2004 (zie overweging 146 e.v.).
- (153) Wat het gebruik van staatsmiddelen betreft, verwees Duitsland naar zijn toelichtingen bij de PLTA van 2001 (zie overweging 134 e.v.). Derhalve was Duitsland van mening dat er in het geval van de middelen van Fraport geen sprake was van staatsmiddelen, aangezien Fraport niet onder de zeggenschap van de staat viel.
- (154) Duitsland betoogde tevens dat voor de goedkeuring van de PLTA van 2004 een meerderheid van 75 % vereist was, terwijl de publieke aandeelhouders slechts ongeveer 70 % van de aandelen in handen hadden en derhalve feitelijk niet in staat waren om de besluitvorming van Fraport naar hun hand te zetten. Bovendien was de resterende 30 % van de deelnemingen in Fraport verdeeld over verschillende aandeelhouders. De PLTA van 2004 werd aangenomen met 99,992 % stemmen voor, dus ook de investeerders in een markteconomie stemden in met de PLTA van 2004.
- (155) Wat het bestaan van een economisch voordeel betreft, verwees Duitsland opnieuw naar de toelichtingen bij de PLTA van 2001 (zie overweging 137), waarin de verdeling van winsten en verliezen wordt beschreven als een doodnormale maatregel voor een groep van ondernemingen. Bovendien zou elke investeerder in een markteconomie volgens PwC hetzelfde besluit hebben genomen ten aanzien van het sluiten van de PLTA van 2004, aangezien er op dat moment vanaf het jaar 2008/2009 een winst viel te verwachten. Duitsland merkte verder op dat op grond van de door de Commissie geuite twijfels PwC die maatregelen in het kader van de aanvullende evaluatie aan de hand van kwalitatieve berekeningen opnieuw had onderzocht en tot dezelfde conclusie was gekomen.
- (156) Duitsland betoogde verder dat de PLTA van 2004 een voorwaarde was voor de kapitaalverhoging van 2004 en het gezien de verwachte positieve ontwikkelingen vanaf 2008/2009 in het belang van Fraport was de PLTA van 2004 voor ten minste vijf jaar te sluiten. Tevens lichtte Duitsland toe dat Fraport alle winsten van FFHG tot ten minste 31 december 2024 had mogen opstrijken, maar in het tegenovergestelde scenario de overeenkomst uiterlijk op 31 december 2010 had mogen annuleren. Derhalve merkte Duitsland op dat Fraport met slechts 65 % van de aandelen voor de volle 100 % van de overeenkomst had kunnen profiteren en de dagelijkse bedrijfsvoering van FFHG had kunnen sturen. Duitsland stelde zich tevens op het standpunt dat de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie wordt ondersteund door het feit dat ook de particuliere investeerders, die op dat moment 30 % van de aandeelhouders bij Fraport uitmaakten, het besluit goedkeurden.

5.2.5. MAATREGEL 5: COMPENSATIE VAN FFHG VOOR BEVEILIGINGSCONTROLES

- (157) In dit verband verklaarde Duitsland dat er met de maatregel geen staatsmiddelen gemoeid waren. Duitsland verwees naar het arrest in de zaak-Preussen-Elektra ⁽³³⁾ van het Hof van Justitie en verklaarde dat er alleen sprake van staatssteun kan zijn indien betalingen worden gedaan door een van overheidswege ingesteld of aangewezen publiek- of privaatrechtelijk lichaam. Duitsland verklaarde verder dat de vergoedingen voor beveiligingscontroles door de luchtvaartmaatschappijen werden betaald aan de deelstaat Rijnland-Palts en alleen door de deelstaat aan FFHG werden overgedragen als vergoeding voor de beveiligingscontroles die FFHG namens de deelstaat uitvoerde. Derhalve waren de vergoedingen volgens Duitsland nooit onderdeel van de middelen van de deelstaat.
- (158) Duitsland verklaarde dat volgens artikel 5 van de Duitse wet inzake luchtverkeersveiligheid (*Luftsicherheitsgesetz*) de staat de passagiers en hun bagage controleert om het luchtverkeer tegen terreuraanslagen te beschermen. Duitsland voerde verder aan dat de autoriteiten bij de luchtvaartmaatschappijen voor deze activiteit heffingen per passagier in rekening brengen. Duitsland verklaarde dat de hoogte van de veiligheidsheffing afhankelijk is van de specifieke omstandigheden op de luchthaven en uiteenlopen van 2 tot 10 EUR per passagier. Op de luchthaven Frankfurt-Hahn bedraagt de heffing 4,35 EUR, een in vergelijking met andere luchthavens passend bedrag.
- (159) Deze beveiligingstaak kan ook door de autoriteiten aan de luchthavenexploitant worden overgedragen, zoals in dit geval: de door FFHG uitgevoerde beveiligingscontroles zijn overgedragen aan een extern beveiligingsbedrijf.

⁽³³⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 8 maart 2001, Preussen-Elektra, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:134, punt 58.

- (160) Daarnaast verklaarde Duitsland dat de beveiligingscontroles tot de overheidstaken behoren en geen economische activiteit vormen.
- (161) Duitsland sluit zich aan bij het oordeel van Commissie dat er in dit verband geen sprake mag zijn van overcompensatie voor de door FFHG geleverde diensten. Duitsland benadrukte echter dat er geen sprake was van overcompensatie van FFHG, aangezien de luchthaven alle kosten voor de beveiligingscontroles moet dragen.

5.2.6. MAATREGEL 6: RECHTSTREEKSE SUBSIDIES VAN DE DEELSTAAT RIJNLAND-PALTS

- (162) Duitsland verklaarde dat de deelstaat Rijnland-Palts tussen 2001 en 2004 de volgende betalingen aan FFHG heeft gedaan. Ten eerste ondersteunde de deelstaat Rijnland-Palts FFHG bij een aantal van zijn infrastructuurinvesteringen en kende hij in 2001 met dit doel [...] EUR toe aan FFHG. Volgens Duitsland waren deze subsidies gebaseerd op reeds in de jaren 1999 en 2000 genomen beslissingen. Duitsland betoogde dat toen die beslissingen werden genomen de regels voor staatssteun niet golden voor luchthavens als ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (163) Ten tweede verklaarde Duitsland dat de deelstaat Rijnland-Palts de financiering van de personeelskosten voor de beveiligingscontroles gedeeltelijk op zich nam voor de jaren 2001 (60 % van de totale kosten), 2002 (50 %), 2003 (40 %) en 2004 (30 %).
- (164) Ten derde gaf Duitsland toe dat de deelstaat Rijnland-Palts twee wetenschappelijke studies had medegefinancierd die door FFHG waren besteld, maar die volgens Duitsland voornamelijk in het algemeen belang waren. Duitsland verklaarde dat de deelstaat Rijnland-Palts de kosten van de eerste studie naar de gevolgen voor de regionale economie van de luchthaven Frankfurt-Hahn voor 90 % heeft gesubsidieerd en de totale kosten van de tweede studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden van het luchtvrachtverkeer voor 70 %. Duitsland betoogde dat de deelstaat Rijnland-Palts die subsidies uitsluitend had verstrekt omdat de deelstaat zelf belang had bij de studies en deze net zo goed zelf had kunnen bestellen. Duitsland zag niet hoe deze gedeeltelijke financiering van voordeel was voor FFHG, aangezien de studies in het algemeen belang waren, en evenmin hoe deze financiering de mededinging zou kunnen vervalsen. Voor zover die studies voor FFHG van belang waren, had FFHG er ook financieel aan bijgedragen.

5.3. MOGELIJKE STAATSSTEUN DOOR FFHG TEN BEHOEVE VAN RYANAIR EN ALLE ANDERE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN DIE PASSAGIERS VERVOEREN

5.3.1. MAATREGEL 7: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 1999

- (165) Wat de overeenkomst met Ryanair van 1999 betreft, merkte Duitsland in het algemeen op dat de luchthaven Frankfurt-Hahn vanaf het begin slechts over een zeer eenvoudige infrastructuur beschikte, zodat deze luchthaven een kosteneffectieve en innovatieve partner kon zijn voor lagekostenmaatschappijen. Volgens Duitsland vormen de zogeheten „*anchor clients*” ook bij andere Europese luchthavens van nature de drijvende kracht achter de eerste ontwikkelingsfase van de luchthaven. Voor de luchthaven Frankfurt-Hahn was Ryanair de anchor client, d.w.z. de klant die het mogelijk maakte om een positie op de markt te veroveren.
- (166) Duitsland betoogde dat het begrip luchthaven voor lagekostenmaatschappijen nog in de kinderschoenen stond toen de eerste overeenkomst met Ryanair werd gesloten. Derhalve werd middels deze overeenkomst een stimulans geboden aan Ryanair om met vluchten naar de nauwelijks gebruikte luchthaven Frankfurt-Hahn te beginnen. Duitsland verklaarde dat het binnenhalen van een luchtvaartmaatschappij van dat kaliber ertoe heeft geleid dat ook met andere luchtvaartmaatschappijen overeenkomsten werden gesloten (het zogeheten „*follow-on principle*”). Door het zogeheten „*domino-effect*” leidde dit uiteindelijk ook tot een toename van de winsten in andere sectoren dan de luchtvaartsector.
- (167) Duitsland was van mening dat, gezien deze dynamiek, luchtvaartmaatschappijen als Ryanair een sterke onderhandelingspositie hadden, aangezien vele andere kleine regionale luchthavens destijds probeerden om overeenkomsten met Ryanair te sluiten.
- (168) Daarnaast verklaarde Duitsland dat er via de overeenkomst met Ryanair van 1999 geen staatsmiddelen werden toegekend. Bovendien betoogde Duitsland dat de contractuele verhouding tussen de exploitant van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij de luchtvaartmaatschappij geen voordeel opleverde. Naar het oordeel van Duitsland moet de verantwoordelijkheid voor het sluiten van de overeenkomst uitsluitend worden toegerekend aan de raad van bestuur, aangezien het sluiten van de overeenkomst met Ryanair van 1999 onderdeel was van de dagelijkse

bedrijfsvoering en de raad van toezicht dienaangaande geen besluit had genomen. Naar het oordeel van Duitsland mag de Commissie het sluiten van de overeenkomst met Ryanair van 1999 niet beschouwen als toerekenbaar aan Duitsland, omdat de raad van toezicht niets heeft gedaan om dit te voorkomen. Dergelijke acties vallen volgens Duitsland niet onder de verantwoordelijkheden en taken van de raad van toezicht. Daarnaast zouden de door het Hof van Justitie in het arrest in de zaak-Stardust Marine vermelde criteria tot het absurde worden doorgevoerd indien het feit dat een toezichthoudende instantie van een naamloze vennootschap *niet* handelde zou volstaan om te concluderen dat de maatregel aan de staat kan worden toegerekend. Derhalve kon de overeenkomst volgens Duitsland op geen enkele wijze aan de staat worden toegerekend.

- (169) Bovendien betoogde Duitsland dat de overeenkomst met Ryanair van 1999 Ryanair geen voordeel opleverde, aangezien elke investeerder in een markteconomie een dergelijke overeenkomst zou hebben gesloten. Duitsland legde met name de nadruk op het feit dat deze overeenkomst niet tot verliezen heeft geleid, in tegenstelling tot wat de Commissie in haar besluit tot inleiding van de procedure van 2008 betoogde, maar juist zeer lucratief was en de gemaakte kosten dubbel en dwars heeft goedgemaakt.
- (170) In dit verband beklemtoonde Duitsland dat de luchthaven Frankfurt-Hahn de „single-tillaanpak” volgde, waarbij de inkomsten uit de luchtvaart en uit andere activiteiten in één gemeenschappelijke pot terechtkomen („single till”). Derhalve moeten volgens Duitsland de door de luchtvaartmaatschappijen en de passagiers op de luchthaven gegenereerde inkomsten uit de luchtvaart en andere activiteiten worden meegerekend. Zoals Duitsland eerder verklaarde, concludeerde PwC dat een investeerder in een markteconomie met een langetermijnstrategie de overeenkomst met Ryanair van 1999 zou hebben ondertekend, met name indien men de toestand van de luchthaven Frankfurt-Hahn in 1999 in aanmerking neemt. Volgens Duitsland had de luchthaven Frankfurt-Hahn destijds te kampen met hoge vaste kosten in verband met het onderhoud van lucht- en grondinfrastructuur, terwijl de capaciteit van de luchthaven slecht werd benut. Derhalve was Duitsland van mening dat de mogelijkheid om extra passagiersvolume te generen een kans bood om de verliezen te beperken en klanten met groeimogelijkheden aan te trekken.
- (171) Duitsland is van mening dat de voor het sluiten van de overeenkomst vastgestelde kosten, zoals de kosten van de algemene luchthaveninfrastructuur en het algemeen beheer van de luchthaven (met andere woorden, de kosten die ongeacht de overeenkomst met Ryanair van 1999 werden gemaakt), niet mogen worden opgenomen in de analyse van de winstgevendheid van de overeenkomst met Ryanair van 1999, en PwC onderschrijft dit standpunt van Duitsland. Duitsland betoogde met name dat alleen luchthavens met een netwerk van bestaande klanten hun klanten kunnen vragen om een gedeelte van de kosten van infrastructuurmaatregelen te dragen en dat dit niet gold voor de luchthaven Frankfurt-Hahn.
- (172) Daarnaast betoogde Duitsland dat men gezien de feitelijke kosten van het bouwen van de nieuwe terminal ten hoogste het beoogde passagiersvolume dat door Ryanair wordt gegenereerd in aanmerking zou kunnen nemen. Duitsland stelde zich op het standpunt dat in dat geval een afschrijvingsperiode van 25 jaar passend zou zijn, wat zou neerkomen op een afschrijving van [...] EUR per jaar. Duitsland betoogde dat dit zelfs bij een afschrijvingsperiode van 15 jaar, zoals door de Commissie is voorgesteld, zou neerkomen op een afschrijving van [...] EUR per jaar, zodat de algehele winstgevendheidsanalyse nog steeds gunstig zou uitvallen. Derhalve stelde Duitsland zich op het standpunt dat dit, gezien de aanlooptijd van de luchthaven Frankfurt-Hahn, had volstaan voor een investeerder in een markteconomie om de overeenkomst te sluiten.

5.3.2. MAATREGEL 8: LIJST MET LUCHTHAVENGELDEN VAN 2001

- (173) De lijst met luchthavengelden van 2001 kan volgens Duitsland niet als staatssteun worden beschouwd. Duitsland betoogde dat er geen staatsmiddelen werden toegekend en verwees in dit verband naar zijn toelichtingen bij de overeenkomst met Ryanair van 1999 (zie punt 5.3.1 en met name overweging 167). Duitsland verklaarde dat de lijst met luchthavengelden van 2001 inkomsten had opgeleverd voor FFHG en dat niet mocht worden verwacht of geëist dat de lijst met luchthavengelden zou leiden tot volledige dekking van alle door FFHG gemaakte kosten. Volgens Duitsland zou dat alleen mogelijk zijn als de inkomsten uit de andere sectoren dan de luchtvaartsector in aanmerking zouden worden genomen en de single-tillaanpak zou worden gevolgd (zie overweging 169).
- (174) Duitsland betwistte ook dat de maatregel aan de staat kon worden toegerekend vanwege de goedkeuring van de luchthavengelden door de dienst Vervoer van de deelstaat Rijnland-Palts. Deze goedkeuring diende niet te worden opgevat als bewijs voor economische en politieke afhankelijkheid, maar was eenvoudigweg een formaliteit die krachtens de Duitse wet vereist is en waaraan elke luchthaven, al dan niet in publieke handen, volgens de wet moet voldoen. Deze wet heeft tot doel de luchtvaartmaatschappijen te beschermen tegen mogelijk misbruik van zijn monopoliepositie door de luchthaven bij het vaststellen van de prijzen voor het gebruik ervan.

- (175) Bovendien voerde Duitsland aan dat de lijst met luchthavengelden van 2001 de luchthaven Frankfurt-Hahn geen voordeel opleverde. Duitsland was het eens met de Commissie dat de resultaten van de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie van de overeenkomst met Ryanair van 2002, die gebaseerd is op de lijst met luchthavengelden van 2001 en extra marketingsteun inhoudt, als benchmark kunnen dienen. Op grond daarvan betoogde Duitsland dat voor de lijst met luchthavengelden van 2001 geen ander resultaat kan gelden, aangezien de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie van de overeenkomst met Ryanair van 2002 een positief resultaat oplevert. Wat de door de Commissie geuite twijfels bij de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie betreft, herinnerde Duitsland aan zijn argumenten in verband met het criterium van de particuliere investeerder in een markteconomie voor de overeenkomst met Ryanair van 2002 (zie overweging 178 e.v.).
- (176) Daarnaast was Duitsland het nadrukkelijk oneens met de Commissie met betrekking tot de evaluatie van de selectiviteit van de lijst met luchthavengelden van 2001. Duitsland betoogde dat de lijst met luchthavengelden van 2001 algemeen van aard was en van toepassing was op alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruikmaken en dat deze derhalve niet selectief of specifiek kon zijn. Volgens Duitsland omvatte de lijst met luchthavengelden van 2001 geen differentiaties op grond waarvan bepaalde luchtvaartmaatschappijen worden bevoordeeld en bevatte de lijst evenmin een kortingsregeling. Derhalve stelde Duitsland zich op het standpunt dat aan geen enkele luchtvaartmaatschappij een selectief voordeel werd toegekend.
- (177) Tot slot betoogde Duitsland dat de handelwijze in verband met de lijst met luchthavengelden van 2001 marktconform was en als zodanig de mededinging tussen de luchthavens of op de interne markt niet kon vervalsen.

5.3.3. MAATREGEL 9: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 2002

- (178) Duitsland was van oordeel dat, in tegenstelling tot wat in het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 wordt gesteld, de overeenkomst met Ryanair van 2002 geen verliezen opleverde, maar in plaats daarvan een bron van inkomsten vormde voor FFHG. Wat de toerekenbaarheid van de overeenkomst met Ryanair van 2002 en het gebruik van staatsmiddelen betreft, wees Duitsland op zijn toelichtingen bij de overeenkomst met Ryanair van 1999 (zie overweging 167 e.v.). Verder merkte Duitsland op dat in 2002, toen de overeenkomst werd gesloten, het merendeel van de aandelen van FFHG al in handen van Fraport was, wiens middelen geen staatsmiddelen zijn en wiens handelingen niet aan de staat vallen toe te rekenen, zoals Duitsland reeds in verband met de PLTA van 2001 (zie overweging 134 e.v.) vermeldde.
- (179) Volgens Duitsland werd de raad van toezicht van FFHG, die het sluiten van de overeenkomst met Ryanair van 2002 goedkeurde, niet beheerst door de staat. In dit verband voerde Duitsland aan dat in punt 18 van het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 een verkeerde voorstelling is gegeven van de leden van de raad van toezicht van FFHG. Duitsland verklaarde dat Fraport volgens de statuten van FFHG zes vertegenwoordigers had en de deelstaat Rijnland-Palts acht, van wie er drie de lokale autoriteiten vertegenwoordigden. Volgens Duitsland hadden de leden echter niet evenveel stemmen en had de particuliere onderneming Fraport altijd de meerderheid van de stemmen in handen. Dit was een gevolg van het feit dat de vertegenwoordigers van Fraport elk 12 stemmen hadden, terwijl de vertegenwoordigers van de deelstaat elk slechts 5 stemmen hadden en die van de lokale overheden elk slechts één. Derhalve beschikte Fraport volgens Duitsland over 72 stemmen, terwijl de vertegenwoordigers van de deelstaat en de lokale overheden slechts 28 stemmen hadden. Aangezien de raad van toezicht bij gewone meerderheid besluit, was Duitsland van oordeel dat het niet mogelijk was geweest de overeenkomst met Ryanair van 2002 te sluiten zonder de stemmen van Fraport en dat het sluiten van de overeenkomst derhalve niet aan de staat kon worden toegerekend.
- (180) Bovendien verwierp Duitsland de twijfels van de Commissie bij het toekennen van een voordeel en de in dit verband door PwC ingediende toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. Duitsland betoogde dat het geraamde aantal van [...] passagiers per vlucht niet te hoog was, omdat reeds in 2002 [...] % van de vluchten van Ryanair werd uitgevoerd met toestellen van het type Boeing 737-800 en de gemiddelde bezettingsgraad van die vluchten [...] % bedroeg, hetgeen inhoudt dat het aantal passagiers per vliegtuig in feite gemiddeld [...] per door Ryanair uitgevoerde vlucht was. Derhalve stelde Duitsland zich op het standpunt dat de raming van het aantal passagiers van [...] redelijk en niet te hoog was, met name aangezien FFHG had ingecalculleerd dat Ryanair weldra van de Boeing 737-200 op de Boeing 737-800 zou overstappen.
- (181) Wat de twijfels van de Commissie bij de kosten van de algemene luchthaveninfrastructuur en het algemeen beheer van de luchthaven betreft, verwees Duitsland naar zijn argumenten in verband met de overeenkomst met Ryanair van 1999 (zie overweging 171 e.v.). Daarnaast wees het land op zijn verklaringen over de lijst met luchthavengelden van 2001 (zie overweging 176) wat de selectiviteit van de maatregel betreft.

5.3.4. MAATREGEL 10: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 2005

- (182) In verband met de vraag of er sprake was van staatsmiddelen en toerekenbaarheid, verwees Duitsland naar zijn verklaringen over de overeenkomsten met Ryanair van 1999 en 2002 (zie overweging 167 e.v., en overweging 178 e.v.). Verder verklaarde Duitsland dat de raad van toezicht van FFHG ten tijde van het sluiten van de overeenkomst met Ryanair van 2005 zo was samengesteld dat de overheid geen bepalende invloed op het besluit kon uitoefenen. Fraport had destijds 156 stemmen in handen, terwijl de deelstaat Rijnland-Palts en de deelstaat Hessen elk 42 stemmen hadden. Derhalve betoogde Duitsland dat de staat geen bepalende invloed kon uitoefenen, aangezien hij slechts over 84 van de 240 stemmen beschikte.
- (183) Verder stelde Duitsland zich op het standpunt dat er middels deze overeenkomst geen voordeel aan Ryanair was verleend. Duitsland verklaarde dat PwC, in tegenstelling tot de suggestie van de Commissie in het besluit tot inleiding van de procedure van 2008, over alle relevante cijfers beschikte, omdat het bedrijf anders niet in staat was geweest om de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie op een alomvattende, onpartijdige en onafhankelijke manier uit te voeren. Duitsland verwierp bovendien de twijfels van de Commissie of de door Ryanair teweeggebrachte investeringen wel op de juiste manier waren toegerekend. Duitsland verklaarde dat PwC in zijn aanvullende evaluatie een tweede evaluatie had opgenomen waarin werd toegelicht dat een aanzienlijk deel van de kosten in verband met de door de luchthaven gedane investeringen algemeen van aard waren en los stonden van de aan Ryanair verleende diensten. Wat Duitsland betreft, zijn de met de afhandeling van de passagiers van Ryanair gemoeide kosten toe te rekenen aan Ryanair.
- (184) Duitsland verwierp ook de twijfels van de Commissie bij de doeltreffendheid van het boeteregelingsregime die met de overeenkomst met Ryanair van 2005 werd ingevoerd. Duitsland verklaarde dat de handelwijze in verband met deze boeteregelingsregime marktconform was. Duitsland betoogde dat het vaststellen van nog meer sancties, boven op de overeengekomen sancties, onnodig en ongewenst zou zijn geweest, aangezien Ryanair geen exclusieve gebruiksrechten voor de luchthaven had en ook risico op zich nam.
- (185) Daarnaast verklaarde Duitsland dat de overeenkomst geen selectieve maatregel vormde omdat de overeengekomen heffingen gebaseerd waren op de algemene lijst met luchthavengelden van 2006. Duitsland betoogde tevens dat de door FFHG gemaakte verliezen niet het gevolg waren van de overeenkomst met Ryanair van 2005, maar van de noodzakelijke investeringen in de luchthaven Frankfurt-Hahn, terwijl de door Ryanair teweeggebrachte investeringen waren gedekt door de inkomsten uit de overeenkomst met Ryanair van 2005.

5.3.5. MAATREGEL 11: LIJST MET LUCHTHAVENGELDEN VAN 2006

- (186) Ten aanzien van de lijst met luchthavengelden van 2006 merkte Duitsland in het algemeen op dat bij de vaststelling van deze luchthavengelden uitsluitend was uitgegaan van economische overwegingen waarbij rekening werd gehouden met het bedrijfsmodel van de luchthaven Frankfurt-Hahn als luchthaven voor lagekostenmaatschappijen, d.w.z. in de verwachting dat de exploitatiekosten op korte termijn zouden worden gedekt en dat er op lange termijn een duurzame winst zou worden gemaakt.
- (187) Wat de vraag betreft of er sprake was van het gebruik van staatsmiddelen en de toerekenbaarheid, verwees Duitsland naar zijn argumenten in verband met de overeenkomsten met Ryanair van 1999, 2002 en 2005 (zie overweging 167 e.v., overweging 178 e.v. en overweging 182 e.v.) en in verband met de lijst met luchthavengelden van 2001 (zie overweging 173 e.v.).
- (188) Duitsland betoogde dat Ryanair geen voordeel werd verleend middels de lijst van luchthavengelden van 2006. Ten eerste rechtvaardigde Duitsland de verschillende passagiersheffingen die zijn vastgesteld om lagekostenmaatschappijen te stimuleren en tegelijkertijd de exploitatiekosten van de luchthaven te dekken. Kortingen afhankelijk van het passagiersvolume zijn volgens Duitsland gebruikelijk bij nationale en internationale luchthavens, iets wat het Hof van Justitie reeds had aanvaard. Wanneer dergelijke volumekortingen worden verleend, moeten deze worden gerechtvaardigd op grond van objectieve en niet-discriminerende criteria en dit was volgens Duitsland het geval op de luchthaven Frankfurt-Hahn. Aangezien de kortingsdrempel erg laag lag, namelijk bij 100 000 passagiers per jaar, werden deze kortingen ook aan kleinere luchtvaartmaatschappijen toegekend.
- (189) Ten tweede betoogde Duitsland dat de economische rechtvaardiging van de luchthavengelden is gebaseerd op de single-tillaanpak, onder verwijzing naar zijn verklaringen in verband met de overeenkomst met Ryanair van 1999 (zie overweging 169). Duitsland rechtvaardigde tevens de differentiatie op basis van de omlooptijd (turnaround-time) van minder of meer dan 30 minuten door toe te lichten dat met een omlooptijd van meer dan 30 minuten daadwerkelijk meer kosten gemoeid zijn. Duitsland verklaarde tevens dat, hoewel de luchthavengelden de kosten niet voor 100 % dekten, een marktdeelnemer handelend in een markteconomie toch voor deze tariefstructuur zou hebben gekozen, aangezien het niet mogelijk was een infrastructuur als een luchthaven op zo korte termijn

kostendeckend te krijgen. FFHG verwachtte echter dat de lijst met luchthavengelden van 2006 voor meer passagiers zou zorgen en dat de kosten tegen 2008 volledig gedekt zouden zijn. Volgens de door PwC voor deze lijst met luchthavengelden uitgevoerde evaluatie was dit economisch gezien realistisch toen de luchthavengelden werden ingevoerd, zoals ook werd bevestigd door de aanvullende evaluatie van PwC.

- (190) In verband met de op grond van de lijst met luchthavengelden van 2006 toegekende marketingsteun voerde Duitsland aan dat deze in werkelijkheid geen deel van de lijst uitmaakt. Duitsland betoogde tevens dat elke investeerder in een markteconomie dezelfde marketingsteun ter beschikking had gesteld aan luchtvaartmaatschappijen, aangezien er aan de opening van een nieuwe route grote risico's zijn verbonden. Deze steun wordt uitsluitend geboden voor nieuwe routes, d.w.z. routes die nog nooit of de afgelopen 24 maanden niet zijn aangeboden. De hoogte van de steun is afhankelijk van het aantal vertrekkende passagiers dat binnen één jaar wordt bediend. Aan de hand van criteria als het op de luchthaven Frankfurt-Hahn aangeboden aantal tijdelijke routes, het aantal verbindingen per week en de duur van de vluchtactiviteiten, wordt ervoor gezorgd dat de steun daadwerkelijk leidt tot een uitbreiding van het vluchtnetwerk dat door de luchtvaartmaatschappijen wordt aangeboden.
- (191) Duitsland betoogde dat de marketingsteun niet mag worden beschouwd als een eenzijdige prestatie van de luchthaven. Volgens Duitsland heeft de promotie van nieuwe routes geleid tot een hogere winst voor de luchthaven, aangezien een hoger aantal passagiers een stijging van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten tot gevolg zou hebben. Daarnaast lichtte Duitsland toe dat bij het vaststellen van de steunbedragen is uitgegaan van redelijke overwegingen.
- (192) Duitsland verwierp tevens de twijfels van de Commissie of het marketingrisico hoger was voor luchtvaartmaatschappijen die nog niet op de luchthaven Frankfurt-Hahn actief waren. Luchtvaartmaatschappijen met een groot aantal passagiers die een aantrekkelijk netwerk bedienen, moeten volgens Duitsland meer marketingkosten maken, wat meer marketingsteun van de luchthaven rechtvaardigt, mede gezien het feit dat een hoger aantal passagiers meer winst oplevert voor de luchthaven. Het steunbedrag zou in elk geval niet meer bedragen dan een derde van de daadwerkelijke marketingkosten, waardoor discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven Frankfurt-Hahn reeds bedienen en andere luchtvaartmaatschappijen uitgesloten is. Daarnaast argumenteerde Duitsland dat grotere luchtvaartmaatschappijen in het algemeen over een groter marketingbudget zullen beschikken, zodat de verleende steun in vergelijking met kleinere luchtvaartmaatschappijen in werkelijkheid lager zal zijn in verhouding tot het volledige budget.
- (193) Tot slot merkte Duitsland op dat aan de hand van de door PwC uitgevoerde toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie was vastgesteld dat deze marketingsteun op marktconforme wijze was verleend.
- (194) Wat de selectiviteit van de maatregel en de vervalsing van de mededinging op de interne markt betreft, verwees Duitsland naar zijn verklaringen over de lijst met luchthavengelden van 2001 (zie overweging 176 e.v.).
- (195) Duitsland betoogde zodoende dat er in het geval van de lijst met luchthavengelden van 2006 geen sprake was van staatssteun. Mocht de Commissie vaststellen dat de luchthavengelden wel staatssteun vormen, voerde Duitsland subsidiair aan dat de steun verenigbaar was met de interne markt.

5.4. VERENIGBAARHEID VAN DE MAATREGELEN MET DE INTERNE MARKT

5.4.1. VERENIGBAARHEID VAN DE INVESTERINGSSTEUN TER FINANCIERING VAN DE LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR

- (196) Volgens Duitsland zou deze steun op grond van artikel 107, lid 3, VWEU en de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 geacht kunnen worden verenigbaar te zijn, indien zou worden geoordeeld dat in het geval van de maatregelen 1 tot en met 6 sprake was van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, voor zover zij gericht waren op de financiering van de luchthaveninfrastructuur op de luchthaven Frankfurt-Hahn.

5.4.1.1. *Bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang*

- (197) Wat de duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang betreft, merkte Duitsland op dat de financiering van de luchthaveninfrastructuur van de luchthaven Frankfurt-Hahn altijd tot doel had de economische structuur van de economisch achtergebleven en dunbevolkte regio Hunsrück te verbeteren.

- (198) In dit verband verklaarde Duitsland dat de ondersteuning van FFHG in de eerste plaats tot doel had een bijdrage te leveren aan de bestrijding van de structurele zwakte van de economie van de regio Hunsrück. Duitsland betoogde dat de luchthaven Frankfurt-Hahn wordt omringd door een aantal gebieden die worden beschouwd als regio's die in aanmerking komen voor steun in het kader van de gemeenschappelijk taak „Verbetering van de regionale economische structuur” (*Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur”*) ⁽³⁴⁾, een taak die door de federale en de lokale overheden wordt gedeeld. In dit verband merkte Duitsland op dat de vier regio's die de luchthaven omringen, te weten Landkreis Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell en Rhein-Hunsrück-Kreis, gemiddeld maar half zo dichtbevolkt zijn als de rest van de deelstaat Rijnland-Palts. Duitsland wees erop dat voor gebieden waarvan de economie afhankelijk is van voornamelijk kleine en middelgrote ondernemingen werkgelegenheid de voornaamste barrière vormt tegen een verdere achteruitgang van de regionale economie en dat de luchthaven Frankfurt-Hahn een voorname rol speelt als werkgever en afnemer.
- (199) Ten tweede betoogde Duitsland dat de luchthaven Frankfurt-Hahn een voorname rol vervult bij de strategische bevordering van het inkomend (ongeveer 33 % van de passagiers, oftewel ongeveer 1 miljoen passagiers in 2005) en uitgaand toerisme (ongeveer 67 % van de passagiers) voor de deelstaat Rijnland-Palts. Duitsland verklaarde dat 88 % van de inkomende passagiers goed is voor diverse overnachtingen in de regio. Duitsland merkte op dat het inkomende toerisme op de luchthaven Frankfurt-Hahn in 2005 ongeveer 5,7 miljoen overnachtingen genereerde ⁽³⁵⁾. Volgens Duitsland is het aantal overnachtingen verder toegenomen: in 2011 verwelkomde de deelstaat Rijnland-Palts 8,2 miljoen gasten, die goed waren voor 21,5 miljoen overnachtingen. Duitsland wees er verder op dat met name het aantal gasten uit de Oost- en Zuid-Europese landen is toegenomen en dat vanuit die landen een groot aantal vluchten naar Frankfurt-Hahn wordt uitgevoerd. Volgens Duitsland heeft het toerisme in Rijnland-Palts gezorgd voor een banengroei van ongeveer 198 000. De resulterende gevolgen voor de inkomens en de werkgelegenheid vloeien met name voort uit het inkomende toerisme. De luchthaven Frankfurt-Hahn speelt daarbij een essentiële rol als toegangspoort voor toeristen tot de regio Hunsrück en Rijnland-Palts meer in het algemeen, verklaarde Duitsland. Duitsland gaf aan dat het aantal toeristen tussen 1990 en 2001 met 70 % is gestegen voor de regio Hunsrück en met 35 % voor Rijnland-Palts. Volgens Duitsland is het aantal toeristen uit het buitenland in die periode in de regio Hunsrück met 163 % toegenomen. Aangezien 88 % van de toeristen die via Frankfurt-Hahn binnenkomen ten minste eenmaal overnacht en meer dan 80 % van hen zelfs twee- tot tienmaal overnacht, leveren zij een voordeel op van in totaal ongeveer 133,7 miljoen EUR per jaar. Bovendien betoogde Duitsland dat ook het uitgaand toerisme (67 %) inkomen genereert voor de luchthaven Frankfurt-Hahn, uit activiteiten buiten de luchtvaart.
- (200) Ten derde verklaarde Duitsland dat de luchthaven Frankfurt-Hahn, rekening houdend met alle onderdelen van de luchthavenactiviteiten, in 2012 goed was voor 3 063 nieuwe banen in de regio Hunsrück, waarbij het in 74 % van de gevallen om voltijdbanen ging. Volgens Duitsland woont 90 % van de betrokken werknemers in deze regio. Duitsland betoogde verder dat door de luchthaven Frankfurt-Hahn het vertrek van jonge, gekwalificeerde werknemers naar andere regio's en de sociaaleconomische achteruitgang van de regionale gemeenschappen en hun infrastructuur wordt tegengegaan. Daarnaast wees Duitsland erop dat de aanwezigheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn niet alleen de vermelde rechtstreekse gevolgen voor de arbeidsmarkt heeft, maar tevens aanzienlijke onrechtstreekse gevolgen heeft die te danken zijn aan een toename van het aantal economische en toeristische activiteiten. In dit verband wees Duitsland op de positieve secundaire gevolgen voor de regio, namelijk minder werkloosheid en meer belastingbetalers, waardoor de gemeenten in de regio's over de financiële middelen beschikken om de lokale economie te ondersteunen. In totaal werden op die manier via het inkomend toerisme ongeveer 11 000 banen voor heel Rijnland-Palts gecreëerd.
- (201) Duitsland betoogde dat de financiering van de infrastructuur op de luchthaven Frankfurt-Hahn tevens heeft bijgedragen aan de verwezenlijking van de duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang om overbelasting in het luchtverkeer op de grote luchthavenknooppunten in de EU tegen te gaan. In dit verband wees Duitsland op het feit dat de capaciteitsgrenzen van de luchthaven Frankfurt-Main in het verleden voortdurend werden overschreden. Duitsland merkte op dat de luchthaven Frankfurt-Hahn, met name dankzij zijn 24-uurs exploitatievergunning, extra capaciteit kon leveren en op die manier de luchthaven Frankfurt-Main kon ontlasten.
- (202) Voorts merkte Duitsland op dat de steun aan de luchthaven Frankfurt-Hahn tevens de doelstelling van gemeenschappelijk belang dient om voor meer mobiliteit van de EU-burgers te zorgen. In dit verband wees Duitsland erop dat de luchthaven Frankfurt-Hahn de enige luchthaven in Duitsland is vanwaar rechtstreeks wordt gevlogen op Kaunas (Letland), Kerry (Ierland), Kos (Griekenland), Montpellier (Frankrijk), Nador (Marokko), Plovdiv (Bulgarije), Pula (Kroatië), Rhodos (Griekenland), Santiago de Compostela (Spanje) en Volos (Griekenland). Daarnaast draagt de luchthaven Frankfurt-Hahn volgens Duitsland bij aan de beroepsmobiliteit van jonge mensen, die de regio Hunsrück en de deelstaat Rijnland-Palts tegen lage prijzen kunnen bereiken. Voorts wees Duitsland

⁽³⁴⁾ Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz” van 6 oktober 1969 (BGBl. I, blz. 1861), zoals laatst gewijzigd bij artikel 8 van de wet van 7 september 2007 (BGBl. I, blz. 2246).

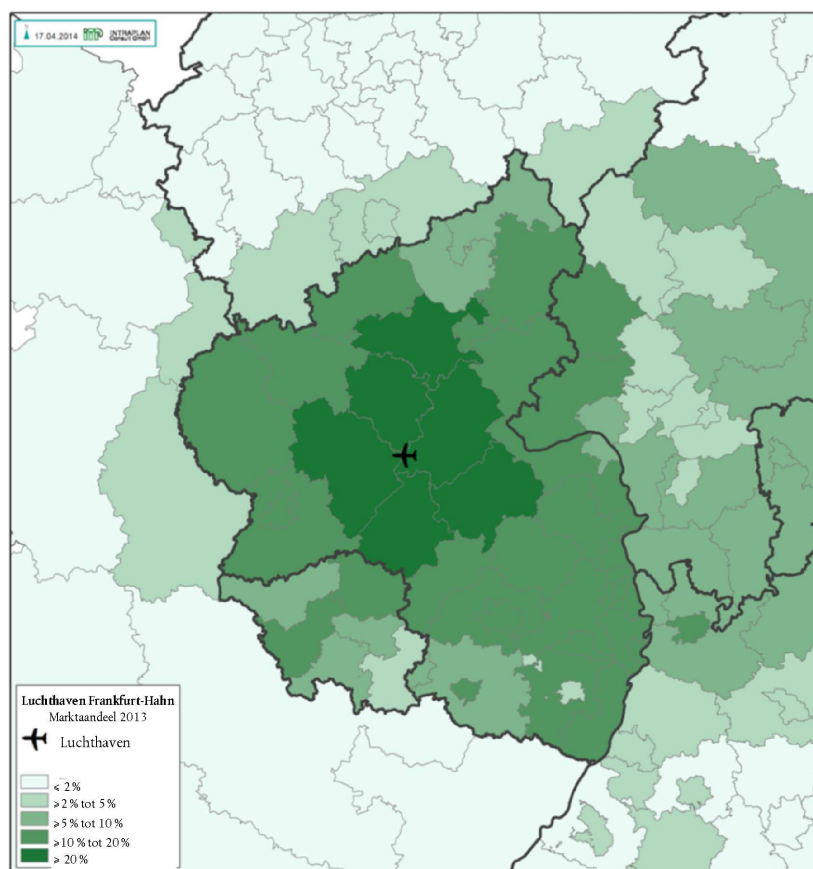
⁽³⁵⁾ Flughafen Frankfurt Hahn — Regionaloekonomische Effekte, ZFL Studie, maart 2007.

erop dat de hoogwaardige universiteiten en instellingen voor hoger onderwijs in Koblenz, Mainz, Kaiserslautern, Trier, Wiesbaden, Mannheim, Bonn enz., die voor het overgrote deel geen collegegeld verlangen, nu gemakkelijk toegankelijk zijn voor studenten uit heel Europa.

- (203) Duitsland betoogde daarnaast dat het in het gemeenschappelijk belang is dat de regio Hunsrück en de omliggende regio's van Rijnland-Palts verbonden worden met andere perifere gebieden, bijvoorbeeld Limerick, zoals blijkt uit het feit dat inmiddels verscheidene stedenpartnerschappen zijn aangegaan. Duitsland verklaarde dat het als de op drie na grootste nationale economie ter wereld niet alleen de grote Europese luchthavenknooppunten met elkaar wil verbinden, maar ook de regio's. Volgens Duitsland is het belangrijk dat Europa zijn afhankelijkheid van de grote luchthavenknooppunten, zoals Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol en Frankfurt-Main verkleint, aangezien dit niet alleen leidt tot meer rechtstreekse verbindingen, maar ook met name het vrachtverkeer meer zekerheid biedt, aangezien regionale luchthavens minder hinder ondervinden van annuleringen als gevolg van de weersomstandigheden, stakingen, terrorisme of andere risico's.
- (204) Tot slot benadrukte Duitsland in het algemeen dat de nabijheid van de luchthaven van Zweibrücken niet leidt tot overlappings binnen hetzelfde verzorgingsgebied, aangezien de luchthaven van Zweibrücken 127 km van de luchthaven Frankfurt-Hahn vandaan ligt. Volgens Duitsland staat deze afstand gelijk aan een reistijd van 1 uur en 27 minuten met de auto of ongeveer 4 uur met de trein. Duitsland voerde derhalve aan dat geen enkele weldenkende medewerker, transporteur of toerist wiens plaats van vertrek in de regio Hunsrück ligt voor de luchthaven van Zweibrücken zou kiezen in plaats van de luchthaven Frankfurt-Hahn om zijn eindbestemming te bereiken. Voorts merkte Duitsland op dat er, gelet op het passagiers- en luchtvrachtverkeer tussen 2005 en 2012, niet kan worden geconcludeerd dat er vervanging tussen de luchthavens optreedt. Volgens Duitsland zijn de passagiers van de luchthaven Frankfurt-Hahn voor het overgrote deel afkomstig uit de regio Hunsrück-Mosel-Nahe (zie figuur 5).

Figuur 2

Marktaandeel in luchtvervoer van reizigers via de luchthaven Frankfurt-Hahn in 2013 ⁽³⁶⁾



⁽³⁶⁾ Verklaring door Duitsland van september 2014.

5.4.1.2. De infrastructuur is nodig en staat in verhouding tot het gestelde doel

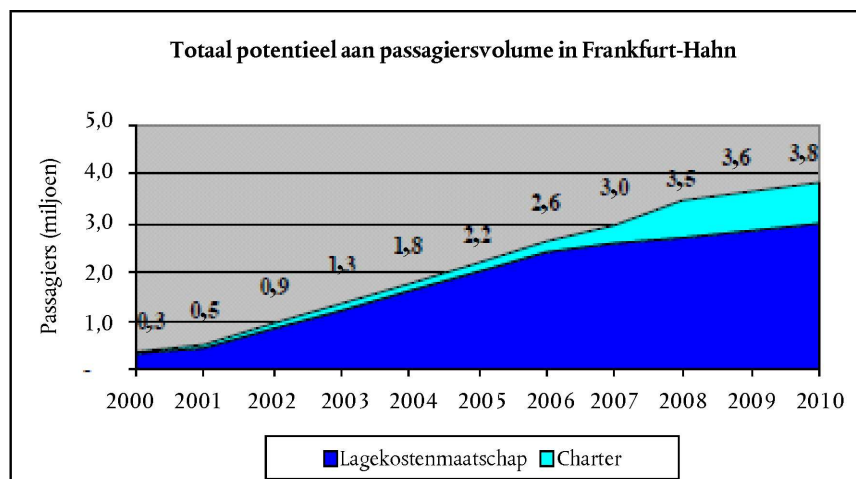
- (205) Duitsland benadrukte dat de gefinancierde investeringen nodig waren en in verhouding stonden tot de doelstelling van gemeenschappelijk belang (zie overweging 197 e.v.). Volgens Duitsland werden de uitgevoerde investeringen afgestemd op de behoeften en had de luchthaven de aangelegde infrastructuur nodig om de bereikbaarheid te garanderen, de ontwikkeling van de regio mogelijk te maken en de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten. Duitsland wees erop dat de infrastructuur, gezien de behoeften van de gebruikers van de luchthaven, niet onevenredig groot of overdreven waren. Daarom was Duitsland van oordeel dat aan deze voorwaarde voor verenigbaarheid werd voldaan.

5.4.1.3. De infrastructuur biedt voldoende gebruiksvooruitzichten op middellange termijn

- (206) Duitsland merkte op dat Fraport voorafgaand aan het besluit om de luchthaveninfrastructuur uit te breiden voorspellende verkeersonderzoeken heeft laten uitvoeren om de potentiële verkeersbehoefte van de luchthaven Frankfurt-Hahn te bepalen. Duitsland verstrekke deze onderzoeken die namens Fraport zijn uitgevoerd door luchtvaartdeskundigen. In figuur 3, figuur 4 en figuur 5 worden de resultaten van een van deze onderzoeken naar de verwachte ontwikkeling van het personen- en goederenvolume op de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 2000 en 2011 samengevat.

Figuur 3

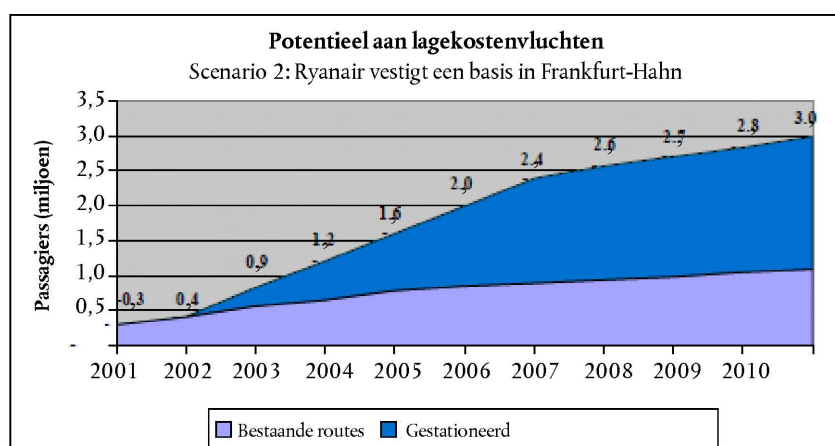
Totaal potentieel aan passagiersvolume op de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 2000 en 2010



Bron: SH & E

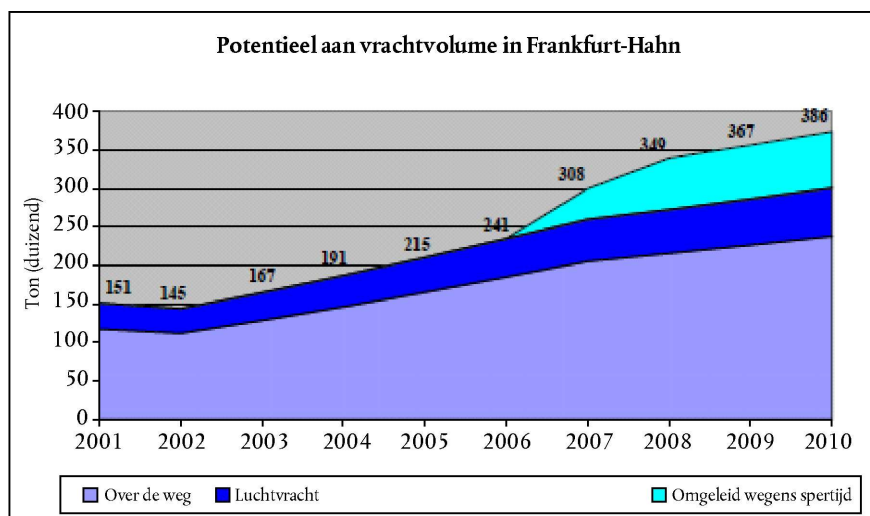
Figuur 4

Potentieel aan lagekostenvluchten voor passagiers (ervan uitgaand dat Ryanair een basis vestigt) op de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 2001 en 2011



Bron: SH & E

Figuur 5

Totaal potentieel aan vrachtvolume op de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 2001 en 2010

Bron: SH & E

5.4.1.4. Gelijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur

- (207) Volgens de door Duitsland verstrekte informatie is de infrastructuur van de luchthaven voor alle potentiële gebruikers gelijk en zonder discriminatie toegankelijk. Duitsland merkte op dat de differentiatie van de voor het gebruik van de infrastructuur te betalen luchthavengelden commercieel gezien gerechtvaardigd was en dat de lijst van luchthavengelden door alle potentiële gebruikers op transparante en niet-discriminerende wijze kan worden geraadpleegd.

5.4.1.5. Het handelsverkeer wordt niet ongunstig beïnvloed in een mate die strijdig is met het algemeen belang

- (208) Ten eerste verklaarde Duitsland dat er geen sprake is van vervangingseffecten tussen Frankfurt-Hahn en andere luchthavens in het verzorgingsgebied, zoals de luchthaven van Zweibrücken en de luchthaven Frankfurt-Main. Volgens Duitsland kunnen er geen ongewenste negatieve effecten op de mededinging met die luchthavens worden aangetoond als gevolg van de aan FFHG toegekende steun, noch in verband met het passagiersverkeer, noch in verband met het vrachtverkeer. Duitsland betoogde dat lagekostenmaatschappijen zich de afgelopen jaren juist gedwongen zagen om steeds meer vluchten naar de grote luchthavenknooppunten aan te bieden, omdat de traditionele luchtvaartmaatschappijen hun prijzen hebben verlaagd en beginnen door te dringen tot de markt voor goedkope vluchten. In dit verband verklaarde Duitsland dat regionale luchthavens, zoals Frankfurt-Hahn, nu meer concurrentie ondervinden van de luchthavenknooppunten wat het toeristisch verkeer betreft. Duitsland concludeerde derhalve dat de verleende financiële steun niet heeft geleid tot ongewenste negatieve effecten op de mededinging, maar daarentegen bevorderlijk is gebleken voor de aanpassing aan een stabiel bedrijfsmodel voor de toekomst.
- (209) Ten tweede betoogde Duitsland dat het feit dat Fraport, alvorens betrokken te raken bij Frankfurt-Hahn, reeds exploitant van de luchthaven Frankfurt-Main was, aantoont dat er geen vervangingseffecten van Frankfurt-Main richting Frankfurt-Hahn te verwachten waren. In plaats daarvan investeerde Fraport in mogelijkheden om de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten en de extra capaciteit van de luchthaven Frankfurt-Hahn te benutten, aangezien het luchthavenknooppunt Frankfurt-Main naar verwachting weldra op de grenzen van zijn capaciteit zou stuiten. Volgens Duitsland speelde het verbod op nachtvluchten op de luchthaven Frankfurt-Main een voorname rol in deze gedachtegang, aangezien de luchthaven Frankfurt-Hahn over een 24-uurs exploitatievergunning beschikte.
- (210) Tot slot betoogde Duitsland dat de gevolgen van steun ten behoeve van FFHG beperkt zijn gebleven tot positieve regionale gevolgen voor de regio Hunsrück, terwijl er geen ongewenste negatieve gevolgen optraden in verband met andere luchthavens, aangezien de luchthaven Frankfurt-Hahn simpelweg wordt gebruikt om Frankfurt-Main te ontlasten. Bovendien verklaarde Duitsland dat er afgezien van de luchthaven Luxemburg, die op 1 uur en

30 minuten reizen (111 km) van de luchthaven Frankfurt-Hahn ligt, verder geen concurrerende buitenlandse luchthavens zijn die hetzelfde verzorgingsgebied bedienen. Zelfs voor Luxemburg kan er volgens Duitsland geen negatieve mededingingsvervalsende werking als gevolg van de verleende steun worden vastgesteld.

5.4.1.6. *Stimulerend effect, noodzaak en evenredigheid*

- (211) Duitsland verklaarde dat de economische bedrijvigheid op de luchthaven zonder investeringssteun aanzienlijk lager zou zijn. Duitsland merkte op dat de steun noodzakelijk was, aangezien hiermee uitsluitend de financieringskosten werden gecompenseerd en een lager bedrag tot lagere investeringen zou leiden.

5.4.2. VERENIGBAARHEID VAN DE EXPLOITATIESTEUN TER FINANCIERING VAN DE BEDRIJFSVOERING VAN DE LUCHTHAVEN

- (212) De richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 bevatten voorwaarden waaronder exploitatie- en investeringssteun ten behoeve van luchthavens kan worden geacht verenigbaar te zijn met de interne markt als bedoeld in artikel 107, lid 3, onder c), VWEU. Op 17 april 2014 lichtte Duitsland zijn standpunt toe over de verenigbaarheid van de maatregelen op grond van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014. Duitsland betoogde dat, zelfs als de onderzochte maatregelen exploitatiesteun aan FFHG zouden vormen, deze verenigbaar zouden zijn met de interne markt overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU en punt 5.1.2 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

5.4.2.1. *Bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang*

- (213) Wat betreft de duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang, merkte Duitsland op dat de dekking van de exploitatiekosten van FFHG altijd tot doel had de regionale economische structuur van de economisch achtergebleven en dunbevolkte regio Hunsrück te verbeteren. Duitsland gebruikte in dit verband dezelfde redenering als voor de beoordeling van de verenigbaarheid van de investeringssteun ter financiering van de luchthaveninfrastructuur (zie deel 5.4.1.1).

5.4.2.2. *Noodzaak van overheidsmaatregelen*

- (214) Wat de noodzaak van staatssteun betreft, legde Duitsland uit waarom Frankfurt-Hahn verlieslatend is en waarom deze exploitatieverliezen moeten worden gecompenseerd. Naar het oordeel van Duitsland is het voor een luchthaven als Frankfurt-Hahn met 1 tot 3 miljoen passagiers een vrij ambitieuze doelstelling om winstgevend te worden en de exploitatiekosten te dekken. Volgens Duitsland was het onmogelijk om deze ambitieuze doelstelling te realiseren in de beginjaren, omdat de luchthaven gebukt ging onder zeer hoge infrastructuurinvesteringen die via de kapitaalmarkt werden gefinancierd en waarover een hoge rente moest worden betaald. Daarnaast verklaarde Duitsland dat het passagiers- en vooral het vrachtvervoer sinds het uitbreken van de wereldwijde economische en financiële crisis een stagnering liet optekenen.
- (215) Duitsland merkte op dat er in het licht van deze omstandigheden behoefte was aan staatssteun om de exploitatieverliezen te compenseren, omdat FFHG anders failliet was gegaan. Volgens Duitsland zou dit hebben geleid tot intrekking van de 24-uurs exploitatievergunning, hetgeen zou hebben betekend dat FFHG gedurende het faillissement alle vluchten had moeten staken, wat dan weer een uittocht van klanten, zoals luchtvaartmaatschappijen en luchtvrachtondernemingen, tot gevolg had gehad. Duitsland wees erop dat het in dat geval ook zeer moeilijk was geworden om een nieuwe exploitant voor de luchthaven te vinden.

5.4.2.3. *Geschiktheid van de steunmaatregelen als beleidsinstrument*

- (216) Duitsland merkte op dat dekking van de exploitatiekosten een geschikte maatregel was om de beoogde doelstelling te verwezenlijken. Duitsland betoogde in dit verband dat, als de luchthaven Frankfurt-Hahn de exploitatie had moeten staken en zich van de betrokken markten had moeten terugtrekken, het niet langer mogelijk was geweest om de doelstellingen van gemeenschappelijk belang in verband met de verbouwing van een voormalige luchtmachtbasis van de VS tot een volledig werkende burgerluchthaven en de ontwikkeling van de regio Hunsrück te verwezenlijken. In dit verband benadrukte Duitsland dat publieke investeerders, in tegenstelling tot investeerders in een markteconomie, rekening moeten houden met die doelstellingen, omdat het alternatief sluiting van de luchthaven zou hebben betekend.

5.4.2.4. *Aanwezigheid van een stimulerend effect*

- (217) Duitsland betoogde dat het met het oog op de verdere exploitatie van de luchthaven Frankfurt-Hahn een noodzakelijke voorwaarde was om de exploitatiekosten te dekken, omdat FFHG anders failliet zou zijn gegaan. Een succesvolle exploitatie van de luchthaven vormde dan weer de grondslag voor de verwezenlijking van de doelstellingen van gemeenschappelijk belang die in overweging 213 e.v. worden beschreven. Verder betoogde Duitsland dat zonder exploitatiesteun de financiële consolidatie van de luchthaven ondenkbaar was geweest, aangezien de luchthaven steeds meer schulden zou hebben gemaakt en deze in weerwil van het huidige bezuinigingsprogramma nooit meer te boven was gekomen.

5.4.2.5. *Evenredigheid van het steunbedrag (steun beperkt tot een minimum)*

- (218) Duitsland betoogde dat de in de leningen vervatte steunelementen beperkt bleven tot de exploitatieverliezen van de luchthaven Frankfurt-Hahn en het absoluut noodzakelijke minimum vormden om Frankfurt-Hahn in bedrijf te houden en te behoeden voor faillissement.

5.4.2.6. *Vermijden van ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten*

- (219) Ten eerste verklaarde Duitsland dat er geen sprake is van vervangingseffecten tussen Frankfurt-Hahn en andere luchthavens in het verzorgingsgebied, zoals de luchthaven van Zweibrücken en de luchthaven Frankfurt-Main. Volgens Duitsland kunnen er geen ongewenste negatieve effecten op de mededinging met deze luchthavens worden aangetoond als gevolg van de aan FFHG toegekende steun, noch in verband met het passagiersverkeer, noch in verband met het vrachtverkeer. Duitsland merkte op dat de luchthaven Frankfurt-Hahn daarentegen te maken heeft met aanzienlijke vervangingseffecten doordat passagiers er de voorkeur aan geven om vanaf de luchthavenknooppunten, zoals Keulen/Bonn of Frankfurt-Main, te vliegen met lagekostenmaatschappijen en de luchthaven Frankfurt-Hahn links laten liggen. Duitsland betoogde dat goedkope luchtvaartmaatschappijen zich de afgelopen jaren gedwongen zagen steeds meer vluchten naar de grote luchthavenknooppunten aan te bieden, omdat traditionele luchtvaartmaatschappijen hun prijzen hebben verlaagd en beginnen door te dringen tot de markt voor goedkope vluchten. In dit verband verklaarde Duitsland dat regionale luchthavens, zoals Frankfurt-Hahn, nu meer concurrentie ondervinden van de luchthavenknooppunten wat het toeristisch verkeer betreft. Duitsland concludeerde derhalve dat de dekking van de exploitatiekosten niet heeft geleid tot ongewenste negatieve effecten op de mededinging, maar daarentegen bevorderlijk is gebleken voor de aanpassing aan een stabiel bedrijfsmodel voor de toekomst.
- (220) Ten tweede betoogde Duitsland dat het feit dat Fraport, alvorens betrokken te raken bij Frankfurt-Hahn, reeds exploitant van de luchthaven Frankfurt-Main was, aantoont dat er geen vervangingseffecten van Frankfurt-Main richting Frankfurt-Hahn te verwachten waren. In plaats daarvan investeerde Fraport in mogelijkheden om de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten en de extra capaciteit van de luchthaven Frankfurt-Hahn te benutten, aangezien het luchthavenknooppunt Frankfurt-Main naar verwachting weldra op de grenzen van zijn capaciteit zou stuiten. Volgens Duitsland speelde het verbod op nachtvluchten op de luchthaven Frankfurt-Main een voorname rol in deze gedachtegang, aangezien de luchthaven Frankfurt-Hahn over een 24-uurs exploitatievergunning beschikte.
- (221) Tot slot betoogde Duitsland dat de gevolgen van de financiering van FFHG beperkt bleven tot de positieve regionale gevolgen voor de regio Hunsrück als geheel, terwijl er geen ongewenste negatieve gevolgen optraden in verband met andere luchthavens, aangezien de luchthaven Frankfurt-Hahn simpelweg wordt gebruikt om Frankfurt-Main te ontlasten. Bovendien verklaarde Duitsland dat er afgezien van de luchthaven Luxemburg, die op 1 uur en 30 minuten reizen (111 km) van de luchthaven Frankfurt-Hahn ligt, verder geen concurrerende buitenlandse luchthavens zijn die hetzelfde verzorgingsgebied bedienen. Zelfs voor Luxemburg kan er volgens Duitsland geen negatieve mededingingsverstoringe werking als gevolg van de verleende steun worden vastgesteld.

6. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

6.1. RYANAIR

- (222) Ryanair maakt bezwaar tegen het besluit van de Commissie om de formele onderzoeksprocedure in te leiden voor de overeenkomsten van 1999, 2002 en 2005 tussen Ryanair en de luchthaven Frankfurt-Hahn. Ryanair verklaarde dat deze overeenkomsten voldeden aan het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie en derhalve geen staatssteun vormden.

- (223) Het argument van Ryanair komt er in wezen op neer dat er geen voordeel aan de luchtvaartmaatschappij is toegekend omdat de overeenkomsten een afspiegeling zijn van de normale marktvoorwaarden. In dit verband voerde Ryanair aan dat de contractuele verplichtingen niet moeten worden vergeleken met die van andere Duitse luchthavens, maar met de verplichtingen die Ryanair overeenkwam met andere luchthavens die met lagekostenmaatschappijen werken, zoals de luchthavens van Blackpool en Charleroi.
- (224) Wat de marketingsteun betreft, betoogde Ryanair dat de heffing voor nieuwe bestemmingen vluchtfrequenties beloont en de door de luchthaven Frankfurt-Hahn verleende kortingen niet afwijken van de gangbare praktijk in de sector, aangezien vele publieke en private luchthavens dezelfde of hogere kortingen verleenden voor nieuwe bestemmingen.
- (225) Wat de heffing van luchthavengelden betreft, voerde Ryanair aan dat normale marktheffingen, d.w.z. heffingen die niet ongewoon laag waren, in overeenstemming zijn met het beginsel van de investeerder in een markteconomie. Volgens Ryanair veronderstelde dit beginsel niet dat er onmiddellijk winst zou worden gemaakt. De vooruitzichten voor de winstgevendheid op middellange tot lange termijn waren wat Ryanair betreft voldoende. Daarnaast betwist Ryanair het argument van de Commissie dat de luchthaven Frankfurt-Hahn alleen rekening had gehouden met de specifieke kosten van de overeenkomst met Ryanair wat betreft de dekking van de kosten uit de aan Ryanair betaalde heffingen, en niet met de kosten van de gemeenschappelijke luchthaveninfrastructuur en het algemeen beheer. Wat de dekking van de kosten betreft, verklaarde Ryanair dat er geen plannen waren om het gebruik van de luchthaven Frankfurt-Hahn exclusief aan Ryanair voor te behouden. In dit verband wees Ryanair op het feit dat de luchthaven Frankfurt-Hahn ook in aanzienlijke mate werd gebruikt als vrachtluchthaven. Daarnaast wees Ryanair erop dat het bedrijf minder diende te betalen dan andere luchtvaartmaatschappijen, omdat het door zijn eisen op het gebied van afhandeling en manier van werken de kosten voor de luchthaven tot een minimum beperkt.
- (226) Ryanair voerde verder aan dat de exploitant van de luchthaven Frankfurt-Hahn zich liet leiden door prognoses over de te verwachten winstgevendheid. Volgens Ryanair had de luchthaven Frankfurt-Hahn vóór het sluiten van de overeenkomsten een financiële en strategische analyse laten uitvoeren, zoals van een investeerder in een markteconomie mag worden verwacht. Ryanair verklaarde dat aan zijn toezegging om een hoger passagiersvolume te leveren sinds 2005 ook een contractuele boete was verbonden, en dat op grond van deze overeenkomst het risico grotendeels aan Ryanair toeviel, waardoor de overeenkomst voor de luchthaven Frankfurt-Hahn zeer gunstig uitpakte. Voorts hebben de overeenkomsten de luchthaven Frankfurt-Hahn in staat gesteld om financieel orde op zaken te stellen. Bij het sluiten van de overeenkomst was de luchthaven Frankfurt-Hahn zich ervan bewust dat vergelijkbare overeenkomsten tussen Ryanair en luchthavens overal in Europa zeer winstgevend waren gebleken.
- (227) Tot slot wijst Ryanair erop dat zijn overeenkomsten met de luchthaven Frankfurt-Hahn geen exclusiviteitsclausule bevatten, zodat andere luchtvaartmaatschappijen van dezelfde voorwaarden (konden) profiteren als Ryanair, mits zij bereid waren dezelfde toezeggingen te doen aan de luchthaven als Ryanair.
- (228) Daarnaast heeft Ryanair een reeks nota's van Oxera en een analyse van professor Damien P. McLoughlin ingediend.

Nota 1 van Oxera — Vaststelling van de referentiemarktwaarde in de vergelijkende analyse met het oog op de toetsing aan het criterium van de particuliere investeerder in een markteconomie. Staatssteunzaken betreffende Ryanair, nota van Oxera aan Ryanair van 9 april 2013

- (229) Oxera vindt de methode van de Commissie waarbij alleen rekening wordt gehouden met referentieluchthavens in hetzelfde verzorgingsgebied als de luchthaven waarop het onderzoek betrekking heeft, niet correct.
- (230) Oxera voert tevens aan dat de referentieprijzen op de markt die bij de referentieluchthavens werden verkregen, niet negatief zijn beïnvloed door de staatssteun die aan de naburige luchthavens is toegekend. Bij de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie kan dus een betrouwbare referentiemarktwaarde worden geschat.
- (231) De redenen hiervoor zijn de volgende:
- a) bij de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie op andere gebieden dan staatssteun wordt veelvuldig gebruikgemaakt van referentieanalyses;
 - b) ondernemingen oefenen slechts een wederzijdse invloed uit op hun prijsbesluiten voor zover hun producten substitueerbaar of complementair zijn;

- c) luchthavens in hetzelfde verzorgingsgebied concurreren niet noodzakelijk met elkaar en de referentieluchthavens in de verstrekte verslagen ondervinden slechts beperkte concurrentie van luchthavens in staatshanden in hun respectieve verzorgingsgebied (minder dan een derde van de commerciële luchthavens in het verzorgingsgebied van de referentieluchthavens is volledig in staatshanden en naar geen van deze wordt een staatssteunonderzoek gevoerd (vanaf april 2013));
- d) zelfs wanneer de referentieluchthavens concurrentie ondervinden van luchthavens in staatshanden in hetzelfde verzorgingsgebied, kan hun gedrag worden geacht in overeenstemming te zijn met het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie (bijvoorbeeld wanneer de particuliere sector een aanzienlijke deelneming heeft of de luchthaven onder particulier beheer staat);
- e) luchthavens die voldoen aan het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie zullen geen prijzen vaststellen die lager zijn dan de incrementele kosten.

Nota 2 van Oxera — Beginselen die de kosten-batenanalyse met het oog op de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie ondersteunen. Staatssteunzaken betreffende Ryanair, nota van Oxera aan Ryanair van 9 april 2013

- (232) Oxera stelt dat de winstgevendheidsanalyse die Oxera in haar aan de Commissie overgelegde verslagen heeft uitgevoerd, gebaseerd is op de beginselen die ook zouden worden gehanteerd door een rationele marktdeelnemer uit de particuliere sector en de aanpak weerspiegelt die uit de Commissieprecedenten blijkt.
- (233) De beginselen die de kosten-batenanalyse ondersteunen zijn:
 - a) de waardering wordt op incrementele basis verricht;
 - b) een vooraf opgesteld ondernemingsplan is niet noodzakelijk vereist;
 - c) in het geval van een niet-verzadigde luchthaven is de single-tillaanpak de geschikte tarifieringsmethode;
 - d) alleen de inkomsten uit de economische activiteiten van de luchthaven moeten in aanmerking worden genomen;
 - e) er moet rekening worden gehouden met de totale duur van de overeenkomst, inclusief eventuele verlengingen;
 - f) de toekomstige geldstromen moeten worden verdisconteerd om de winstgevendheid van de overeenkomsten te beoordelen;
 - g) de uit de overeenkomsten van Ryanair met de luchthavens voortvloeiende incrementele winstgevendheid moet worden geëvalueerd op basis van ramingen van de interne opbrengstvoet of op basis van op de netto contante waarde gebaseerde gegevens.

Analyse van professor Damien P. McLoughlin — Consolidatie van een merk: waarom en hoe kleine merken moeten investeren in marketing, nota opgesteld ten behoeve van Ryanair, 10 april 2013

- (234) Het doel van dit document was het beschrijven van de commerciële logica die schuilgaat achter de beslissingen van regionale luchthavens om via AMS advertentieruimte op Ryanair.com te kopen.
- (235) In het document wordt beargumenteerd dat er heel wat zeer sterke, zeer bekende, populaire luchthavens zijn. De zwakkere concurrenten moeten actie ondernemen tegen het statische aankoopgedrag van de consument, willen ze groeien. Kleinere regionale luchthavens moeten een middel vinden om de boodschap in verband met hun merk voortdurend over te brengen naar een zo groot mogelijk publiek. De traditionele vormen van marketingcommunicatie zijn voor hen gewoon te duur.

Nota 3 en 4 van Oxera — Hoe moeten de AMS-overeenkomsten in de winstgevendheidsanalyse worden behandeld als onderdeel van de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie? 17 en 31 januari 2014

- (236) Ryanair diende nog andere verslagen in die waren opgesteld door zijn consultant Oxera. In deze verslagen behandelde Oxera de beginselen die, volgens de luchtvaartmaatschappij, in het kader van de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie in acht moeten worden genomen in de winstgevendheidsanalyse van enerzijds de overeenkomsten voor luchthavendiensten tussen Ryanair en de luchthavens en anderzijds de overeenkomsten voor marketingdiensten tussen AMS en diezelfde luchthavens.

Ryanair benadrukte dat deze verslagen geen invloed hebben op zijn eerder bekendgemaakte standpunt dat de overeenkomsten voor luchthavendiensten en de overeenkomsten voor marketingdiensten moeten worden geanalyseerd in het kader van afzonderlijke toetsingen aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie.

- (237) In de verslagen werd aangegeven dat, in een gezamenlijke analyse van de winstgevendheid, de winst van AMS moet worden opgenomen als inkomsten en de uitgaven als kosten. Hiervoor wordt in de verslagen voorgesteld om een op de kasstromen gebaseerde methode toe te passen op de gezamenlijke winstgevendheidsanalyse. Dit houdt in dat de uitgaven van luchthavens voor AMS zouden kunnen worden behandeld als incrementele exploitatiekosten.
- (238) In de verslagen werd benadrukt dat marketingactiviteiten bijdragen tot de totstandbrenging en ondersteuning van de waarde van een merk. De mogelijke effecten en voordelen ervan zijn bovendien niet alleen voelbaar tijdens de looptijd van de overeenkomst, maar ook erna. Dit zou in het bijzonder het geval zijn als andere luchtvaartmaatschappijen zich op de luchthaven komen vestigen als gevolg van de overeenkomst met Ryanair. Hierdoor zullen ook meer winkels zich op de luchthaven willen vestigen en zullen bijgevolg de niet-luchtvaartgebonden inkomsten van de luchthaven toenemen. Volgens Ryanair moet de Commissie, als zij een gezamenlijke winstgevendheidsanalyse uitvoert, deze voordelen in aanmerking nemen door de kosten van AMS als incrementele exploitatiekosten te beschouwen, na aftrek van de betalingen van AMS.
- (239) Verder is Ryanair van oordeel dat er een restwaarde (die overeenstemt met de gegenereerde waarde na het verstrijken van de overeenkomst) moet worden opgenomen in de verwachte incrementele winst aan het einde van de looptijd van de overeenkomst inzake luchtdiensten. De restwaarde zou kunnen worden bepaald op basis van de waarschijnlijkheid van „verlenging”, waarbij de verwachting wordt gemeten dat er ook winst zal worden gemaakt na de beëindiging van de overeenkomst met Ryanair of wanneer gelijksoortige voorwaarden met andere luchtvaartmaatschappijen worden afgesproken. Ryanair is van mening dat het dan mogelijk zou zijn om de ondergrens te berekenen van de gezamenlijke voordelen van de overeenkomst met AMS en de overeenkomst inzake luchthavendiensten, die de onzekerheid over de incrementele winsten na de beëindiging van de overeenkomst inzake luchthavendiensten zou weergeven.
- (240) Ter aanvulling van deze benadering werd in de verslagen een samenvatting van de resultaten opgenomen van de studies over de effecten van marketing op de merkwaarde. Deze studies erkennen dat marketing de waarde van een merk kan ondersteunen en een klantenbestand kan helpen uitbouwen. Volgens de verslagen geldt voor luchthavens die adverteren op Ryanair.com, dat met name de zichtbaarheid van hun merk toeneemt. Bovendien vermelden de verslagen dat kleinere regionale luchthavens die hun luchtverkeer willen zien toenemen, met dit doel in het bijzonder de waarde van hun merk kunnen vergroten door overeenkomsten voor marketingdiensten te sluiten met AMS.
- (241) Tot slot gaven de verslagen aan dat een op de kasstromen gebaseerde benadering, waarbij de kosten voor de door AMS verleende marketingdiensten zouden worden beschouwd als kapitaaluitgaven voor een immaterieel actief (d. w.z. de waarde van het merk), de voorkeur verdient boven de kapitalisatiebenadering ⁽³⁷⁾. Bij de kapitalisatiebenadering zou alleen rekening worden gehouden met het deel van de marketinguitgaven dat kan worden toegeschreven aan de immateriële activa van een luchthaven. De marketingkosten zouden worden beschouwd als kapitaaluitgaven voor een immaterieel actief en vervolgens worden afgeschreven gedurende de looptijd van de overeenkomst, met inachtneming van een restwaarde op de geplande vervaldatum van de overeenkomst voor luchthavendiensten. Bij deze benadering zou geen rekening worden gehouden met de incrementele winst die voortvloeit uit een overeenkomst voor luchthavendiensten met Ryanair. Het is ook moeilijk om de waarde van het immateriële actief te berekenen vanwege de uitgaven voor het merk en de periode waarin het actief wordt gebruikt. De kasstroommethode is geschikter dan de kapitalisatiebenadering, aangezien de kapitalisatiebenadering geen rekening zou houden met de verwachte positieve effecten voor de luchthaven van een overeenkomst voor luchthavendiensten met Ryanair.

Oxera — Economische beoordeling van het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie: Luchthaven Frankfurt-Hahn, 11 augustus 2014

- (242) Ryanair diende nog een door Oxera opgesteld verslag in over de overeenkomsten tussen de luchthaven Frankfurt-Hahn en Ryanair van 1999, 2002 en 2005. De evaluatie van de overeenkomst met Ryanair van 2005 houdt tevens rekening met de rechtstreeks met de deelstaat Rijnland-Palts gesloten marketingovereenkomst. Bij de evaluatie van de overeenkomsten met Ryanair gaat Oxera uit van de informatie waarover de luchthaven ten tijde van het ondertekenen van de overeenkomst beschikte.

⁽³⁷⁾ Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? — Practical application”, 31 januari 2014, opgesteld ten behoeve van Ryanair.

De overeenkomst met Ryanair van 1999

- (243) Volgens het verslag is de analyse van de overeenkomst met Ryanair van 1999 gebaseerd op het ondernemingsplandocument dat op 25 mei 1999 door FFHG werd overgelegd, een document dat werd opgesteld voordat de overeenkomst werd ondertekend. In het verslag wordt gesteld dat de luchtvaartgebonden inkomsten zijn berekend op basis van de heffingen die in de overeenkomst met Ryanair van 1999 zijn vastgesteld. De ramingen van de incrementele exploitatiekosten zijn gebaseerd op de schattingen van FFHG zelf. In het verslag wordt erop gewezen dat de kosten van brandbestrijding, die gewoonlijk als openbare taak worden beschouwd, niet in aanmerking werden genomen. Hetzelfde geldt voor de infrastructuurinvesteringen.

Tabel 16

Analyse van Oxera van de incrementele winstgevendheid van de overeenkomst met Ryanair van 1999 ⁽³⁸⁾

[...]

De overeenkomst met Ryanair van 2002

- (244) In het verslag wordt uitgelegd dat de prognoses van de totale passagiersaantallen zijn ontleend aan het ondernemingsplan van FFHG dat in november 2002 werd opgesteld, aangezien dit het enige beschikbare document is dat verkeersprognoses bevat voor de relevante periode. Volgens het verslag zijn de luchtvaartgebonden inkomsten berekend op basis van de in de overeenkomst met Ryanair van 2002 vermelde heffingen. De niet-luchtvaartgebonden inkomsten zijn ontleend aan het ondernemingsplan van FFHG dat in november 2002 werd opgesteld, aangezien dit het enige document is dat schattingen van de niet-luchtvaartgebonden bevat en werd opgesteld ten tijde van de overeenkomst met Ryanair van 2002.
- (245) De ramingen van de exploitatiekosten per passagier zijn gebaseerd op de analyse van FFHG zelf van de incrementele exploitatiekosten per vertrekkende passagier van Ryanair. Het investeringsschema werd in november 2000 opgesteld.

Tabel 17

Analyse van Oxera van de incrementele winstgevendheid van de overeenkomst met Ryanair van 2002 ⁽³⁹⁾

[...]

6.2. LUFTHANSA EN BDF

- (246) Lufthansa en het Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (hierna „BDF” genoemd) hebben uitvoerige inlichtingen en opmerkingen verstrekt over het besluit tot inleiding van de procedure van 2008, die hieronder zijn samengevat.
- (247) Lufthansa en BDF verklaarden dat de door FFHG en zijn voorgangers gemaakte verliezen tussen 1998 en 2009 161 miljoen EUR bedroegen en dat FFHG, anders dan wat hij aanvoert, ook in 2006 geen positief EBITDA-resultaat heeft behaald. In dit verband voeren Lufthansa en BDF aan dat het licht positieve EBITDA-resultaat alleen mogelijk was na de vrijval van oude verplichtingen, waardoor de exploitatieverliezen werden verminderd. Derhalve stellen Lufthansa en BDF voor dat de Commissie inzage tracht te krijgen in alle jaarbalansen van FFHG. In dit verband betoogde Lufthansa dat de afschrijving van de investeringen, anders dan door Duitsland werd aangevoerd, in de loop der jaren niet noemenswaardig is toegenomen en in het niet valt bij de kosten in verband

⁽³⁸⁾ Volgens Oxera zijn de afschrijvingskosten niet opgenomen, aangezien de overeenkomst met Ryanair van 1999 werd ondertekend vóór het arrest in de zaak-Aéroports de Paris van 12 december 2000. Oxera verklaarde tevens dat de gegevens nominaal worden weergegeven. Oxera voerde ter verduidelijking aan dat de ramingen voor 1999 en 2004 zijn aangepast aan de begin- en einddatum van de overeenkomst van 1999 in april 1999 respectievelijk maart 2004.

⁽³⁹⁾ Oxera voerde ter verduidelijking aan dat het model waarop de afschrijving is gebaseerd, neutraal is qua netto contante waarde. Volgens Oxera garandeerde deze benadering dat de som van de contante waarde van de afschrijving tijdens de levensduur van een actief gelijk is aan het oorspronkelijke bedrag van de kapitaaluitgaven. Oxera verklaarde dat de gegevens nominaal worden weergegeven. Oxera voerde ter verduidelijking aan dat de ramingen voor 2002 en 2017 zijn aangepast aan de begin- en einddatum van de overeenkomst van 2002 in februari 2002 respectievelijk februari 2017.

met de marketingsteun voor Ryanair, die zijn opgenomen onder „andere kosten in verband met de exploitatie”, zoals uit tabel 18 blijkt. Lufthansa en BDF stellen ook voor dat de Commissie verzoekt om de volledige, niet-gepubliceerde jaarbalansen van FFHG.

Tabel 18

Verhouding tussen afschrijving en andere kosten in verband met de exploitatie

In EUR	2000	2001	2002	2003	2004
Afschrijvingen	4 477 257	5 325 627	5 423 627	6 045 387	7 699 330
Verliezen	8 217 199	13 355 347	19 993 895	17 832 868	16 797 889
Andere kosten in verband met de exploitatie	[...]	5 692 808	11 434 306	10 521 273	11 454 363

- (248) Lufthansa en BDF voerden tevens aan dat een door Duitsland ingediende studie met statistieken van de impact van FFHG op het toerisme in de regio Hunsrück en de deelstaat Rijnland-Palts niet aanmerking mag worden genomen, aangezien de cijfers over de groei van het aantal passagiers en de werkgelegenheid in de omgeving van de luchthaven door FFHG werden verstrekt en door de auteurs van de studie niet werden gecontroleerd. Lufthansa en BDF voerden verder aan dat al ten tijde van de uitvoering van de studie bekend was dat de verstrekte cijfers niet realistisch waren.
- (249) Bovendien merkten Lufthansa en BDF op dat het FFHG aan een duidelijk bedrijfsmodel ontbrak, wat bleek uit de verandering van de plannen voor de toevoeging van bijvoorbeeld winkelcentra en bestemmingen voor excursies, die geen verband hielden met de exploitatie van de luchthaven. Verder wijzen ook de tegenstrijdige verklaringen van FFHG dat de luchthaven Frankfurt-Hahn tegen 2005, dan tegen 2008 en tot slot tegen 2013 winstgevend zou zijn volgens Lufthansa en BDF in dezelfde richting, namelijk dat er geen consistent ondernemingsplan werd gevolgd. De laatste prognose, namelijk dat de luchthaven Frankfurt-Hahn vanaf 2016 winstgevend zou zijn, lijkt om dezelfde reden twijfelachtig, terwijl er bij deze prognose blijkbaar zelfs van was uitgegaan dat er opnieuw fors geïnvesteerd zou worden. Het was volgens Lufthansa en BDF echter volslagen onduidelijk waar deze investeringen vandaan moesten komen.
- (250) Bovendien verklaarden Lufthansa en BDF dat PwC, anders dan wat Duitsland aanvoert, geen behoorlijke toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie heeft uitgevoerd, aangezien PwC bij zijn evaluatie op ten minste twee punten geen rekening heeft gehouden met de jurisprudentie van het Hof van Justitie.
- (251) Ten eerste verwezen Lufthansa en BDF naar de argumenten van Duitsland dat de opgebouwde verliezen van FFHG door Fraport als aandeelhouder zouden kunnen worden gecompenseerd. In dit verband voerden Lufthansa en BDF aan dat het niet van belang is of de verliezen binnen een groep van ondernemingen kunnen worden gecompenseerd, maar wel of een investeerder in een markteconomie de individuele maatregelen als zodanig al dan niet zou hebben getroffen en dat deze argumentatie derhalve onaanvaardbaar was.
- (252) Ten tweede merkten Lufthansa en BDF op dat de argumentatie in de evaluatie van PwC niet onomstotelijk aantoonde dat een investeerder in een markteconomie hetzelfde besluit zou hebben genomen, aangezien PwC bijvoorbeeld met betrekking tot de overeenkomst met Ryanair van 1999 betoogde dat de verliezen konden worden verminderd door het passagiersvolume te vergroten. Lufthansa en BDF verwezen naar het arrest in de zaak-WestLB, waarin werd gesteld dat een investeerder in een markteconomie „een redelijke maximalisatie van het rendement van zijn investering [zal] trachten te verkrijgen naargelang van de gegeven omstandigheden en de bevrediging van zijn belangen op korte, middellange en lange termijn. Dit geldt ook voor het geval van een investering in een onderneming waarin hij reeds een aandelenparticipatie bezit” ⁽⁴⁰⁾. Derhalve zou een maatregel ook bij vermindering van de verliezen de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie niet doorstaan en derhalve kan worden gesteld dat PwC de jurisprudentie van het Hof van Justitie in dit verband heeft genegeerd,

⁽⁴⁰⁾ Arrest van het Gerecht van 6 maart 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale en Land Nordrhein-Westfalen/Commissie, gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99, EU:T:2003:57, punt 314.

aldus Lufthansa en BDF. Daarnaast wezen Lufthansa en BDG erop dat de namens FFHG ingediende evaluatie zelf geen toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie omvatte, aangezien er uitsluitend werd verwezen naar de door PwC uitgevoerde toetsing.

- (253) Verder betwistten Lufthansa en BDF de stelling van PwC in verband met de kapitaalverhogingen, namelijk dat lange planningsperioden van meer dan dertig jaar en een afschrijving van de investeringen over een periode van twintig jaar in het bedrijfsleven normaal zijn voor infrastructuurinvesteringen (zie punt 103 van het besluit tot inleiding van de procedure van 2008). In dit verband voerden Lufthansa en BDF aan dat de door PwC aangevoerde vergelijkingen met concessiecontracten voor de luchthaven van Boedapest, de luchthavens Leonardo da Vinci en Ciampino van Rome, de luchthaven van Sparta en Belfast City Airport geen hout snijden, aangezien geen van deze luchthavens in de verste verte in vergelijkbare omstandigheden verkeerden als FFHG en de luchthaven Frankfurt-Hahn. Lufthansa en BDF betoogden dat de luchthaven Frankfurt-Hahn, in tegenstelling tot de door PwC genoemde luchthavens, een militaire luchthaven was die pas in 1999 overwegend voor de burgerluchtvaart in gebruik werd genomen en vervolgens steun kreeg in het kader van de uitbouw van de infrastructuur die geheel op de behoeften van Ryanair was toegesneden. Daarom is de winstgevendheidsanalyse volgens Lufthansa en BDF niet nauwkeurig, aangezien de kosten voor de terminal niet zijn meegerekend.
- (254) Lufthansa en BDF betoogden op grond van het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 ook dat de overcompensatie van de beveiligingsvergoedingen een duidelijk geval van staatssteun vormt. In dit verband betoogden Lufthansa en BDF ten eerste dat de beveiligingscontroles niet openbaar waren aanbesteed. Volgens Lufthansa en BDF zijn de regels inzake overheidsopdrachten niet gevolgd en is de dienst derhalve niet tegen de voordeligste prijs ingekocht. Ten tweede voerden Lufthansa en BDF aan dat deze beveiligingsvergoedingen krachtens de Duitse wet op de werkelijk gemaakte en noodzakelijke kosten moeten zijn afgestemd. Lufthansa en BDF wezen er echter op dat de vergoedingen op de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 2003 en 2008 gelijk bleven, terwijl op andere luchthavens sprake was van schommelingen in het verkeersaanbod.
- (255) In tegenstelling tot de opmerkingen van Duitsland over de juridische beoordeling waren Lufthansa en BDF van mening dat de door Fraport aan FFHG verleende steun afkomstig was uit staatsmiddelen. Volgens Lufthansa en BDF had Fraport nadrukkelijk toegegeven in al zijn jaarbalansen tussen 2001 en 2006 dat het vanwege een consortiumovereenkomst tussen de publieke aandeelhouders een „afhankelijke onderneming is die in handen van de overheid is”. In dit verband wijzen Lufthansa en BDF op een aantal tekenen die erop wijzen dat de middelen van Fraport staatsmiddelen waren volgens het arrest in de zaak-Stardust Marine ⁽⁴¹⁾ en artikel 2, lid 1, onder b), van Richtlijn 2006/111/EG van de Commissie ⁽⁴²⁾.
- (256) Verder waren Lufthansa en BDF van mening dat ook de handelingen van Fraport aan de staat kunnen worden toegerekend. In dit verband verwezen Lufthansa en BDF naar aanwijzingen voor de toerekenbaarheid, zoals het feit dat de aandeelhoudersvergadering van FFHG, d.w.z. de deelstaat Rijnland-Palts en Fraport, instemden met het sluiten van de overeenkomsten met Ryanair. Verder voerden Lufthansa en BDG aan dat er een opvallende samenhang in de tijd is tussen de tweede kapitaalverhoging en het verzoek om de erkenning van een gemeenschappelijk luchthavensysteem in 2005. Volgens Lufthansa en BDF besloten de aandeelhouders van FFHG binnen twee weken tot de kapitaalverhoging, waardoor de financiële moeilijkheden van FFHG werden opgelost, waarna Duitsland overging tot het indienen van een verzoek om een gemeenschappelijke luchthaven. Lufthansa en BDF voerden derhalve aan dat de publieke aandeelhouders dit verzoek door de nieuwe kapitaalverhoging mogelijk hebben gemaakt.
- (257) Lufthansa en BDF voerden bovendien aan dat geen enkele investeerder in een markteconomie bereid zou zijn gevonden om FFHG te financieren en erin te investeren, aangezien volgens de jurisprudentie van de het Hof van Justitie een investeerder in een markteconomie altijd naar winst streeft. Vermindering van de verliezen alleen zou niet hebben volstaan om een investeerder in een markteconomie te overtuigen en hij zou geen rekening hebben gehouden met sociale of politieke overwegingen van plaatselijke aard.
- (258) Tot slot stelden Lufthansa en BDF dat de aan FFHG verleende steun ten behoeve van de nieuwe infrastructuur alsook de aan Ryanair verleende steun niet verenigbaar zijn met de interne markt op grond van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 en de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014. In dit verband voerden Lufthansa en BDF aan dat er in dit geval geen sprake was van de verbouwing van een militaire luchthaven, aangezien de luchthaven zes jaar na de beëindiging van het militaire gebruik was aangelegd. Voorts stelden zij dat de luchthaven Frankfurt-Hahn de luchthaven Frankfurt-Main niet ontlast en met name dat het twijfelachtig was of de luchthaven bijdroeg aan de ontwikkeling van de regio en de werkgelegenheid aldaar. Volgens Lufthansa en BDF kon dit argument in geen geval dienen ter rechtvaardiging van de steun, aangezien pas in 1999 een begin werd gemaakt met het

⁽⁴¹⁾ Arrest Stardust Marine, punten 33 en 34.

⁽⁴²⁾ Richtlijn 2006/111/EG van de Commissie van 16 november 2006 betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven en de financiële doorzichtigheid binnen bepaalde ondernemingen (PB L 318 van 17.11.2006, blz. 17).

creëren van banen, zes jaar nadat het militaire gebruik van de luchthaven was beëindigd. Zelfs als een dergelijke rechtvaardiging zou worden geaccepteerd, zouden de door FFHG in zijn studies verstrekte cijfers de gevolgen voor de economie en de werkgelegenheid volledig overschatten.

- (259) Verder voerden Lufthansa en BDF aan dat de middelen de luchthavengelden verleende kortingen voor passagiers-aantallen van 1 tot 3 miljoen of meer discriminerend van aard waren. Lufthansa en BDF betoogden dat alleen Ryanair voor deze kortingen in aanmerking kwam, aangezien dat de enige luchtvaartmaatschappij was die zoveel passagiers genereerde en de luchthaven Frankfurt-Hahn niet eens over de capaciteit beschikte voor nog een luchtvaartmaatschappij die dergelijke aantallen passagiers had kunnen leveren. Ook de toekenning van marketingsteun was naar het oordeel van Lufthansa en BDF discriminerend van aard, aangezien de hoogte van de marketingsteun afhankelijk is van het aantal passagiers dat de luchtvaartmaatschappij al naar de luchthaven heeft gebracht en het aantal bestemmingen dat al door de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven wordt aangeboden. Aangezien deze factoren geen enkel verband houden met de hoogte van de marketingsteun voor nieuwe bestemmingen, zorgt deze regeling ervoor dat Ryanair veel meer marketingsteun ontvangt, wat volgens Lufthansa en BDF niet te rechtvaardigen valt.
- (260) Wat de exploitatiesteun aan de luchthaven betreft, beklemtoonden Lufthansa en BDF dat het overduidelijk is dat de op de luchthaven Frankfurt-Hahn gevolgde single-tillaanpak niet werkt, aangezien over het geheel beschouwd de inkomsten de verliezen niet kunnen dekken. Derhalve vormt de vergoeding van deze verliezen middels de financiering van FFHG exploitatiesteun.
- (261) Wat de steun aan Ryanair betreft, verklaarden Lufthansa en BDF dat Ryanair voordelen heeft ontvangen middels de luchthavengelden en de overeenkomsten met de luchthaven Frankfurt-Hahn. Lufthansa en BDF stelden dat geen enkele investeerder in een markteconomie deze maatregelen zou hebben getroffen, aangezien het overduidelijk is dat de luchthaven Frankfurt-Hahn op deze basis niet winstgevend kan worden geëxploiteerd. Lufthansa en BDF voerden aan dat Ryanair door de lijst met luchthavengelden van 2001 respectievelijk 2006 een extra voordeel had ontvangen in de vorm van extra kortingen die waren toegekend in verband met het totale aantal vertrekkende passagiers van de luchtvaartmaatschappij.
- (262) Lufthansa en BDF voerden aan dat FFHG een openbare onderneming is en dat zijn middelen derhalve als staatsmiddelen dienen te worden beschouwd, aangezien Fraport moet worden beschouwd als een onderneming die in handen van de overheid is. De door FFHG aan Ryanair toegekende voordelen zijn ook toe te rekenen aan de staat, volgens Lufthansa en BDF, aangezien de PLTA tevens een overeenkomst tot regeling van de zeggenschap (*Beherrschungsvertrag*) omvat en de publieke aandeelhouders het gedrag van FFHG kunnen sturen. In dit verband voerden Lufthansa en BDF aan dat ook het feit dat de leidinggevende van FFHG altijd een medewerker van Fraport is in aanmerking moet worden genomen.
- (263) Lufthansa en BDF betoogden dat geen van de steunmaatregelen ten behoeve van Ryanair verenigbaar is met de interne markt. De overeenkomsten met Ryanair en de lijst met luchthavengelden van 2001 dienen rechtstreeks te worden getoetst aan artikel 107, lid 3, onder c), VWEU. In dit verband dient ook rekening te worden gehouden met de beschikking van de Commissie in de zaak-Charleroi⁽⁴³⁾. Op grond hiervan stelden Lufthansa en BDF dat de steun aan Ryanair niet kon worden gerechtvaardigd, aangezien deze voor een deel exploitatiesteun vormde, die in geen geval kon worden gerechtvaardigd, en voor een deel aanloopsteun, die geen legitiem doel nastreefde en niet op transparante en niet-discriminerende wijze werd toegekend. Lufthansa en BDF verklaarde verder dat de lijst met luchthavengelden van 2006 niet verenigbaar is met de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005, aangezien niet aan de verenigbaarheidsvoorwaarden in punt 79 van de richtsnoeren is voldaan met betrekking tot marketingsteun en de via de passagiersheffingen verstrekte exploitatiesteun. Dit is volgens Lufthansa en BDF te wijten aan het feit dat de marketingsteun discriminerend van aard is en dat de passagiersheffingen onbeperkt geldig zijn en geen stimulerend effect hebben. Daarnaast is alle aan Ryanair verleende steun naar het oordeel van Lufthansa en BDF cumulatief van aard en derhalve niet in overeenstemming met de verenigbaarheidsvoorwaarden. Derhalve dient steun deze naar hun mening als onverenigbaar met de interne markt te worden beschouwd.

6.3. ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES (AEA)

- (264) De AEA verklaarde dat het feit dat FFHG al sinds zijn openstelling verlies maakt en dat de aangekondigde break-evendatum steeds is uitgesteld aantoonde dat het bedrijfsmodel in het beste geval twijfelachtig is en dat het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie met voeten wordt getreden.

⁽⁴³⁾ Arrest van het Gerecht van 17 december 2008, Ryanair/Commissie („Charleroi”), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

- (265) Wat de mogelijke steun aan Ryanair betreft, was de AEA van mening dat deze steun negatieve gevolgen heeft gehad voor concurrerende luchtvaartmaatschappijen en dat de overeenkomsten met Ryanair discriminerende maatregelen vormden. Volgens de AEA zijn deze overeenkomsten discriminerend van aard, aangezien zij werden gesloten toen werd begonnen met het commerciële gebruik van de luchthaven, wat betekent dat de luchthaven was toegesneden op de behoeften van Ryanair.

6.4. AIR FRANCE

- (266) Air France merkte in het algemeen op dat zij een groot voorstander was van het optreden van de Commissie op het gebied van staatssteun in de luchtvaartsector. Meer bepaald met betrekking tot het geval van de luchthaven Frankfurt-Hahn, stemde Air France in met de voorlopige analyse van de Commissie dat de maatregelen ten behoeve van FFHG en Ryanair staatssteun vormden. Air France is met name van oordeel dat de drie commerciële overeenkomsten met Ryanair duidelijk discriminerend zijn, aangezien dezelfde voorwaarden aan geen enkele andere luchtvaartmaatschappij die van hetzelfde luchthavensysteem gebruikmaakt, zijn aangeboden. Derhalve concludeerde Air France dat dergelijke maatregelen onomstotelijk bijdragen aan een aanzienlijke vervalsing van de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen uit de EU die op de interne markt actief zijn.

6.5. OPMERKINGEN DIE ZIJN INGEDIEND IN VERBAND MET DE TOEPASSING VAN DE RICHTSNOEREN LUCHTVAARTSTEUN VAN 2014 OP DE AANHANGIGE ZAAK

6.5.1.1. Lufthansa

- (267) Lufthansa verklaarde dat de overeenkomsten met Ryanair van 1999, 2002 en 2005 niet-verenigbare staatssteun vormen en diende aanvullende opmerkingen over de overeenkomsten in kwestie in.
- (268) Wat de overeenkomst met Ryanair van 1999 betreft, merkte Lufthansa op dat de kosten voor terminal 1 van de luchthaven volledig in aanmerking moeten worden genomen bij de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. Om deze stelling te staven, verwijst Lufthansa naar de verklaring van Ryanair tijdens een parlementaire hoorzitting. Volgens Lufthansa verklaarde Ryanair dat de luchthaven was aangelegd voor het bedrijf. Lufthansa betwistte dat een gedeelte van de kosten van de terminal ook aan andere luchtvaartmaatschappijen zou kunnen worden toegerekend.
- (269) Volgens Lufthansa worden bij de door PwC in verband met de overeenkomst met Ryanair van 2002 uitgevoerde toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie de marketingkosten voor het openen van nieuwe routes in 2002 onderschat. Volgens Lufthansa was algemeen bekend dat er in 2002 ten minste zeven nieuwe routes zouden worden geopend. Derhalve verklaarde Lufthansa dat de marketingsteun in 2002 met ten minste [...] EUR werd onderschat.
- (270) Met betrekking tot de overeenkomst met Ryanair van 2005 verklaarde Lufthansa dat de prognoses van het passagiersvolume die ten grondslag liggen aan de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie van die overeenkomst lijken te zijn overschat. Lufthansa stelde dat de luchthaven in het ergste geval verwachtte dat Ryanair tussen 2006 en 2012 3 miljoen passagiers zou opleveren. Volgens Lufthansa waren deze verwachtingen echter niet gebaseerd op een daadwerkelijke toezegging van Ryanair.
- (271) Bovendien verklaarde Lufthansa dat de deelstaat Rijnland-Palts en Ryanair in 2005 een marketingovereenkomst sloten, die geen voorwerp van het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 was ⁽⁴⁴⁾. Volgens Lufthansa wordt Ryanair op grond van deze overeenkomst marketingsteun ter hoogte van ten minste [...] miljoen EUR per jaar toegekend.
- (272) Wat de steun ter financiering van de infrastructuur van de luchthaven betreft, is Lufthansa van mening dat de infrastructuur op Ryanair is toegesneden en dat de verenigbaarheidscriteria in de richtsnoeren derhalve niet van toepassing zijn.

⁽⁴⁴⁾ De marketingovereenkomst van 2005 was evenmin het voorwerp van het besluit tot inleiding van de procedure van 2011.

6.5.1.2. *Transport & Environment*

- (273) Deze ngo laat zich kritisch uit over de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 en de besluitvorming van de Commissie ten aanzien van de luchtvaartsector, vanwege de vermeende negatieve gevolgen van deze richtsnoeren voor het milieu.

7. OPMERKINGEN VAN DUITSLAND OVER DE OPMERKINGEN VAN DERDEN

7.1. REACTIE OP DE OPMERKINGEN VAN RYANAIR

- (274) Wat de opmerkingen van Ryanair betreft, verklaarde Duitsland dat deze de door het land gedane vaststellingen in alle opzichten bevestigden en aanvulden. De opmerkingen van Ryanair onderstrepen volgens Duitsland met name dat de overeenkomsten met Ryanair van dusdanige aard zijn dat een willekeurige investeerder in een markteconomie ze zou hebben gesloten en dat vele andere Europese luchthavens inderdaad vergelijkbare overeenkomsten met Ryanair hebben gesloten.
- (275) Bovendien benadrukte Duitsland dat de door FFHG vastgestelde luchthavengelden volgens Ryanair doodnormaal waren in de sector van de lagekostenmaatschappijen en niet bijzonder gunstig waren voor Ryanair.

7.2. REACTIE OP DE OPMERKINGEN VAN LUFTHANSA EN BDF

- (276) Wat de opmerkingen van Lufthansa betreft, verwierp Duitsland het argument dat de resultaten van de studie naar de impact van de luchthaven Frankfurt-Hahn op de regionale economie en de werkgelegenheid twijfelachtig zouden zijn en beklemtoonde daarentegen dat studie is gebaseerd op gedegen onderzoek van de deskundige auteurs. Duitsland merkte op dat de cijfers in de studie uiteraard deel uitmaken van een prognose en niet noodzakelijk overeenkomen met de daadwerkelijk behaalde cijfers, met name gezien de mondiale economische crisis. Volgens Duitsland was de prognose realistisch ten tijde van de publicatie en leidde zij tot de conclusie van PwC dat FFHG, vooraf beschouwd, handelde als een investeerder in een markteconomie.
- (277) Duitsland verwierp ook de twijfels van Lufthansa en BDF of de luchthaven Frankfurt-Hahn ooit winstgevend zou zijn. Duitsland verklaarde dat het mogelijk is dat de prognose over de winstgevendheid in de loop der tijd moet worden aangepast vanwege meerdere factoren, zoals de besluitvorming omtrent investeringen en uitbreiding van de onderneming. PwC heeft hoe dan ook betrouwbare evaluaties ingediend waaruit blijkt dat alle onderzochte maatregelen economisch verantwoord waren.
- (278) De stelling van Lufthansa en BDF dat de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie geen echte rechtvaardiging biedt, is derhalve niet houdbaar volgens Duitsland, met name omdat Lufthansa geen inzage had in de door PwC uitgevoerde toetsing aan het criterium van de particuliere investeerder in een markteconomie.
- (279) Wat de kapitaalverhogingen betreft, verklaarde Duitsland dat sluiting van de luchthaven Frankfurt-Hahn uitgesloten was; de luchthaven is immers sedert 1993 in gebruik als burgerluchthaven, dus ook toen Fraport erbij betrokken raakte. Duitsland geeft aan dat de luchthaven Frankfurt-Hahn niet was bedoeld als een project om Ryanair van een luchthaven te voorzien, zoals Lufthansa aanvoerde, maar bedoeld was als goedkope luchthaven voor gebruik onder gelijke en niet-discriminerende voorwaarden door elke luchtvaartmaatschappij. Dat sommige luchthavens meer door bepaalde luchtvaartmaatschappijen worden gebruikt is normaal, stelde Duitsland. Zo is bijvoorbeeld het gebruik van een terminal op de luchthaven van München voorbehouden aan Lufthansa.
- (280) Daarnaast verklaarde Duitsland dat de regeling voor marketingsteun geen discriminatie inhield. De hoogte van de toegekende marketingsteun is op een redelijke en niet-discriminerende wijze vastgesteld. De betaling van de marketingsteun in tranches, had, in tegenstelling tot wat Lufthansa en BDF aanvoeren, uitsluitend tot doel de risico's van de eventuele sluiting van een route kort na de opening ervan tot een minimum te beperken. Dit risico was naar de mening van Duitsland niet in dezelfde mate aanwezig als een luchtvaartmaatschappij reeds op de luchthaven Frankfurt-Hahn aanwezig was en reeds meer dan 1 miljoen passagiers bediende. Volgens Duitsland heeft Ryanair evenmin geheime of ongerechtvaardigde marketingsteun van FFHG ontvangen.

- (281) In verband met de vraag of de steun afkomstig was uit staatsmiddelen betoogde Duitsland dat in tegenstelling tot wat Lufthansa en BDF aanvoerden, er geen conclusies konden worden verbonden aan de jaarbalansen van Fraport waarin de onderneming verklaarde dat het gaat om een „afhankelijke onderneming die in handen van de overheid is”. Deze verklaring werd alleen in het financieel jaarverslag opgenomen om de betrekkingen met de ondernemingen en personen die nauw bij Fraport zijn betrokken te verduidelijken, maar heeft geen gevolgen voor de beoordeling in het licht van de staatssteunregels. Hieruit kon dus in geen geval worden afgeleid dat de kapitaalverhogingen aan de staat toerekenbaar waren.
- (282) Wat de vraag betreft of de aan FFHG verleende steun verenigbaar is met de interne markt, stelde Duitsland dat het argument van Lufthansa en BDF dat het gebruik door de burgerluchtvaart pas zes jaar na de beëindiging van het militaire gebruik een aanvang nam, even onjuist als irrelevant was. Met het gebruik door de burgerluchtvaart is al in 1993 begonnen en de infrastructuur voor gebruik door de burgerluchtvaart was reeds voorhanden. De uitbreiding van de infrastructuur ter voorbereiding van de luchthaven op commercieel passagiersvervoer was onontkoombaar.
- (283) Duitsland verwierp het argument van Lufthansa en BDF dat de luchthaven Frankfurt-Hahn de luchthaven Frankfurt-Main niet hielp ontlasten en wees erop dat Lufthansa en BDF hun stelling niet met bewijs hadden gestaafd.
- (284) Duitsland keerde zich met name tegen het argument van Lufthansa en BDF dat het twijfelachtig was of de luchthaven Frankfurt-Hahn wel voor zoveel banen had gezorgd. In dit verband voerde Duitsland aan dat het niet kon worden betwijfeld dat de luchthaven Frankfurt-Hahn van grote invloed was geweest op de economische en sociale ontwikkeling van het structureel zwakke gebied eromheen.
- (285) Bovendien wees Duitsland van de hand dat er sprake was van de discriminerende gevolgen die volgens Lufthansa en BDF van de passagiersheffingen en marketingsteun zouden zijn uitgegaan. Duitsland verzekerde dat deze op grond van economische overwegingen en berekeningen waren vastgesteld en dat alle luchtvaartmaatschappijen op uniforme en niet-discriminerende wijze daarvan gebruik kunnen maken.
- (286) Tot slot verwierp Duitsland de door Lufthansa en BDF geuite twijfels bij de single-tilaanpak op de luchthaven Frankfurt-Hahn. Duitsland verklaarde dat deze benadering vanuit economisch oogpunt gerechtvaardigd was, zoals de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie door PwC had aangetoond, en dat het niet mogelijk was geweest luchtvaartmaatschappijen warm te maken voor de luchthaven Frankfurt-Hahn als de passagiersheffingen zo hoog waren geweest dat een winstgevende exploitatie van de luchthaven vanaf het begin was gegarandeerd.
- (287) Wat de stellingen van Lufthansa en BDF over de aan Ryanair in het kader van de overeenkomsten met Ryanair van 1999, 2002 en 2005 verleende steun betreft, verwees Duitsland naar de gedetailleerde, door PwC uitgevoerde toetsingen aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie en verklaarde dat deze overeenkomsten geen staatssteun kunnen zijn, aangezien ze voldoen aan het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie. Volgens Duitsland zijn de door Lufthansa en BDF overgelegde berekeningen ongeloofwaardig en gebaseerd op onjuiste passagiersaantallen. Duitsland wees er nogmaals op dat het niet mogelijk was om een luchthaven als Frankfurt-Hahn meteen vanaf het begin winstgevend te maken, maar alleen op middellange en lange termijn.
- (288) Daarnaast verklaarde Duitsland dat de door Lufthansa en BDF geuite twijfels over de vraag of de steun aan Ryanair gerechtvaardigd was, ongegrond waren. Duitsland betoogde verder dat dergelijke marketingsteun, zelfs als deze Ryanair voordeel zou opleveren, hetgeen niet het geval was volgens Duitsland, in dat geval verenigbaar zou zijn met de interne markt op grond van de in punt 79 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 vastgestelde criteria.

7.3. REACTIE OP DE OPMERKINGEN VAN AIR FRANCE EN DE AEA

- (289) Duitsland wees er in verband met de opmerkingen van de AEA op dat deze niet door enig bewijs werden gestaafd. Verder betoogde Duitsland dat zelfs als er, zoals de AEA aanvoert, negatieve gevolgen waren voor concurrerende luchthavens, deze luchthavens hierover niet geklaagd hadden en zelfs geen opmerkingen hadden gemaakt over het besluit tot inleiding van de procedure van 2008.

8. BEOORDELING: DE VRAAG OF ER SPRAKE IS VAN STEUN

- (290) Krachtens artikel 107, lid 1, VWEU „zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt”.
- (291) De criteria van artikel 107, lid 1, VWEU zijn cumulatief. Daarom moet, om te bepalen of de betrokken maatregel een steunmaatregel is in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, aan alle onderstaande voorwaarden zijn voldaan. De financiële steun moet met name:
- a) door de staat of met staatsmiddelen worden bekostigd;
 - b) bepaalde ondernemingen of bepaalde producties begunstigen;
 - c) de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen, en
 - d) het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

8.1. STEUNKARAKTER VAN DE TEN BEHOEVE VAN DE LUCHTHAVEN GETROFFEN MAATREGELEN**8.1.1. MAATREGEL 1: PLTA VAN 2001****TOEPASBAARHEID VAN STAATSSTEUNREGELS OP LUCHTHAVENS**

- (292) Duitsland merkt op dat de PLTA van 2001 in werking trad voordat de financiering door de overheid van luchthavens werd geacht staatssteun te vormen, en dat deze niet werd veranderd totdat zij door de PLTA van 2004 werd vervangen.
- (293) Derhalve moet de Commissie eerst vaststellen of de staatssteunregels van toepassing waren op de PLTA van 2001 toen deze overeenkomst werd gesloten. In dat verband herinnert de Commissie eraan dat een steunmaatregel bestaande steun is als bedoeld in artikel 1, onder b), v), van Verordening (EG) nr. 659/1999, als kan worden vastgesteld dat hij op het moment van inwerkingtreding geen staatssteun vormde, maar vervolgens steun is geworden vanwege de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt, zonder dat de betrokken lidstaat er wijzigingen in heeft aangebracht.
- (294) Tot voor kort werden bij de ontwikkeling van luchthavens vaak louter territoriale overwegingen, en soms militaire eisen, in acht genomen. De exploitatie ervan was georganiseerd als onderdeel van de bestuurlijke taken en niet als commerciële onderneming. Ook de concurrentie tussen luchthavens en luchthavenexploitanten was beperkt, maar nam geleidelijk toe. Rekening houdend met die voorwaarden werd overheidsfinanciering van luchthavens en luchthaveninfrastructuur door de Commissie enige tijd beschouwd als een algemene economische beleidsmaatregel waarop de Commissie geen invloed kan uitoefenen op grond van de voorschriften inzake steunmaatregelen van de staten van het VWEU.
- (295) De marktomstandigheden zijn echter veranderd. In 2000 heeft het EU-Gerecht in zijn arrest in de zaak-Aéroports de Paris verklaard dat de exploitatie van een luchthaven, die de levering van luchthavendiensten aan luchtvaartmaatschappijen en de verschillende dienstverleners op een luchthaven omvat, een economische activiteit is ⁽⁴⁵⁾. Bijgevolg is het na de vaststelling van dat arrest (12 december 2000) niet langer mogelijk om de bouw en exploitatie van luchthavens te beschouwen als een overheidstaak die principieel niet onder het staatssteuntoezicht valt.

⁽⁴⁵⁾ Arrest van het Gerecht van 12 december 2000, Aéroports de Paris/Commissie, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290 (bevestigd door het arrest van het Hof van Justitie van 24 oktober 2002, Aéroports de Paris/Commissie, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, punt 75 en de daarin aangehaalde rechtspraak).

- (296) Zoals bevestigd door het Gerecht in het arrest in de zaak-Flughafen Leipzig-Halle kan niet bij voorbaat worden uitgesloten dat luchthavens binnen het toepassingsgebied van de regels inzake staatssteun vallen, aangezien de exploitatie van een luchthaven een economische activiteit is waarvan de bouw van de luchthaveninfrastructuur een onschiedbaar deel is ⁽⁴⁶⁾. Zodra een luchthaven zich gaat bezighouden met economische activiteiten die losstaan van zijn juridische statuut en zijn financieringswijze, is het een onderneming in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en zijn de regels van het Verdrag inzake staatssteun daarop van toepassing ⁽⁴⁷⁾.
- (297) FFHG houdt zich bezig met het bouwen, onderhouden en exploiteren van de luchthaven Frankfurt-Hahn. In dit verband biedt FFHG luchthavendiensten aan en laat het de gebruikers — zowel commerciële luchtvaartexploitanten als niet-commerciële algemene luchtvaartgebruikers — betalen voor het gebruik van de luchthaveninfrastructuur, en exploiteert de infrastructuur dus commercieel. Derhalve moet met ingang van het arrest in de zaak-Aéroports de Paris (d.w.z. 12 december 2000) worden geconcludeerd dat FFHG een economische activiteit uitoefent.
- (298) Gelet op de ontwikkeling (zoals uiteengezet in de overwegingen 294 tot en met 296) is de Commissie echter van oordeel dat de overheid, voorafgaand aan het arrest van het Gerecht in de zaak-Aéroports de Paris, terecht van oordeel kon zijn dat financieringsmaatregelen ten behoeve van luchthavens geen staatssteun vormden en dienovereenkomstig niet aan de Commissie hoefden te worden gemeld. Derhalve mag de Commissie op grond van de voorschriften inzake staatssteun individuele financieringsmaatregelen (die niet op grond van een steunregeling zijn toegekend ⁽⁴⁸⁾) die definitief werden vastgesteld vóór het arrest in de zaak-Aéroports de Paris, niet in twijfel trekken.
- (299) Dienovereenkomstig moet de Commissie ten eerste beoordelen of de PLTA van 2001 in werking trad vóór het arrest in de zaak-Aéroports de Paris (op 12 december 2000), en ten tweede of die maatregel later is gewijzigd.
- (300) De PLTA van 2001 werd onherroepelijk overeengekomen op 31 augustus 1999 en op 24 november 2000 bij notariële akte bevestigd. Derhalve is de Commissie van oordeel dat de PLTA van 2001 onherroepelijk in werking trad vóór het arrest in de zaak-Aéroports de Paris. Bovendien werd de PLTA van 2001 pas gewijzigd toen zij door de PLTA van 2004 werd vervangen.
- (301) Derhalve konden de autoriteiten er terecht van uit gaan dat een PLTA ter dekking van de jaarlijkse verliezen van FFHG geen staatssteun vormde.

CONCLUSIE

- (302) Gelet op overweging 292 e.v. concludeert de Commissie dat toen de PLTA van 2001 in werking trad, de overheid er terecht van uit kon gaan dat een PLTA ter dekking van de jaarlijkse verliezen van FFHG geen staatssteun vormde.

8.1.2. MAATREGEL 2: KAPITAALVERHOOGING VAN 2001

- (303) In 2001 verhoogden Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts het kapitaal van FFHG met 27 miljoen EUR. Fraport droeg 19,7 miljoen EUR bij; de deelstaat Rijnland-Palts 7,3 miljoen EUR. De kapitaalverhoging werd voor het eerst goedgekeurd door de raad van toezicht van Fraport (wat betreft zijn bijdrage) op 14 december 2001 en vervolgens door de aandeelhouders van FFHG op 9 januari 2002 ⁽⁴⁹⁾. De kapitaalverhoging door Fraport en de deelstaat ging op 9 januari 2002 in.

⁽⁴⁶⁾ Arrest van het Gerecht van 24 maart 2011, *Mitteldeutsche Flughafen AG en Flughafen Leipzig Halle GmbH/Commissie*, gevoegde zaken T-443/08 en T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117 met name de punten 105 en 106.

⁽⁴⁷⁾ Zie met name het besluit van de Commissie van 17 juni 2008 in de zaak C-29/08, *Flughafen Frankfurt Hahn — Mogelijke staatssteun aan de luchthaven en de overeenkomst met Ryanair* (PB C 12 van 17.1.2009, blz. 6), punten 204-208, en het besluit van de Commissie van 21 maart 2012 in de zaak C-76/2002, *Brussels South Charleroi Airport — Mogelijke staatssteun aan de luchthaven en aan Ryanair* (PB C 248 van 17.8.2012, blz. 1).

⁽⁴⁸⁾ Volgens artikel 1, onder d), van Verordening (EG) nr. 659/1999 wordt onder „steunregeling” begrepen „elke regeling op grond waarvan aan ondernemingen die in de regeling op algemene en abstracte wijze zijn omschreven, individuele steun kan worden toegekend zonder dat hiervoor nog uitvoeringsmaatregelen vereist zijn, alsmede elke regeling op grond waarvan steun die niet gebonden is aan een specifiek project voor onbepaalde tijd en/of voor een onbepaald bedrag aan een of meer ondernemingen kan worden toegekend”.

⁽⁴⁹⁾ Voortgangverslag van FFHG voor 2002, blz. 5.

8.1.2.1. *Het begrip onderneming en economische activiteit*

- (304) Zoals in overweging 293 e.v. uiteengezet werd, moet FFHG met ingang van 12 december 2000 voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU worden beschouwd als een onderneming die een economische activiteit uitoefent.

8.1.2.2. *Staatsmiddelen en toerekenbaarheid*

- (305) Om staatssteun te vormen, moeten de maatregelen in kwestie met staatsmiddelen worden bekostigd en moet de beslissing om de maatregel te verlenen aan de staat toe te rekenen zijn.
- (306) Het begrip staatssteun is van toepassing op ieder voordeel dat uit staatsmiddelen wordt bekostigd en wordt toegekend door de staat of door instanties die hun activiteiten verrichten op grond van een overheidsmandaat ⁽⁵⁰⁾. Voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU worden middelen van decentrale overheden als staatsmiddelen beschouwd ⁽⁵¹⁾. In dat verband moeten overeenkomstig de vaste praktijk van de Commissie en ongeacht of een overheidsonderneming verlieslatend of winstgevend is al haar middelen als staatsmiddelen worden beschouwd ⁽⁵²⁾.

Het aandeel van de deelstaat Rijnland-Palts in de kapitaalverhoging van 2001

- (307) De deelstaat Rijnland-Palts heeft zijn aandeel in de kapitaalverhoging van 2001 rechtstreeks uit zijn algemene begroting gefinancierd. Derhalve kan worden geconcludeerd dat die maatregel uit staatsmiddelen werd gefinancierd en aan de staat kan worden toegerekend.

Het aandeel van Fraport in de kapitaalverhoging van 2001

Staatsmiddelen

- (308) Naar de mening van Duitsland kan het aandeel van Fraport in de kapitaalverhoging van 2001 niet worden beschouwd als financiering uit staatsmiddelen, aangezien Fraport destijds een onafhankelijke beursgenoteerde vennootschap naar privaatrecht was en de overheid geen doorlopende zeggenschap over haar middelen uitoefende.
- (309) Overeenkomstig de jurisprudentie moeten de middelen van een onderneming worden beschouwd als staatsmiddelen wanneer de staat, door uitoefening van een dominerende invloed over dergelijke ondernemingen, in staat is het gebruik van de middelen te sturen ⁽⁵³⁾.
- (310) De Commissie is van oordeel dat in deze zaak de staat op ieder tijdstip rechtstreeks of onrechtstreeks zeggenschap uitoefende over de betrokken middelen. De Commissie merkt op dat de meerderheid van de aandelen in Fraport, toen onherroepelijk tot de kapitaalverhoging van 2001 werd besloten, in handen van de overheid was. Vóór 11 juni 2001 hadden publieke aandeelhouders 100 % van de aandelen in Fraport in handen ⁽⁵⁴⁾. Op 11 juni 2001 werd Fraport naar de beurs gebracht en werd 29,71 % van de aandelen verkocht aan particuliere aandeelhouders. Daarna had de deelstaat Hessen 32,04 % van de aandelen in handen, Stadtwerke Frankfurt am Main GmbH (voor 100 % eigendom van de gemeente Frankfurt am Main) 20,47 % en de Bondsrepubliek Duitsland 18,32 %.
- (311) Derhalve waren de aandelen in Fraport tussen 11 juni 2001 en 26 oktober 2005 voor 70,29 % in handen van publieke aandeelhouders en kon Fraport als zodanig worden beschouwd als een overheidsonderneming in de zin van artikel 2, onder b), van Richtlijn 2006/111/EG. Daarnaast betekende het feit dat de meerderheid van de aandelen in Fraport in handen van de overheid was dat deze in staat was een overheersende invloed op Fraport uit te oefenen.
- (312) Derhalve is de Commissie van oordeel dat een uit de middelen van Fraport toegekende kapitaalverhoging een verlies van staatsmiddelen zou inhouden en daarmee een overdracht van staatsmiddelen vormde.

⁽⁵⁰⁾ Arrest Stardust Marine.

⁽⁵¹⁾ Arrest van het Gerecht van 12 mei 2011, Région Nord-Pas-de-Calais en Communauté d'agglomération du Douaisis/Commissie, gevoegde zaken T-267/08 en T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punt 108.

⁽⁵²⁾ Zie bijvoorbeeld het besluit van de Commissie in de zaak C 41/2005, Gestrande kosten (PB C 324 van 21.12.2005, blz. 12), en aldaar aangehaalde rechtspraak.

⁽⁵³⁾ Arrest Stardust Marine, punten 52 en 57.

⁽⁵⁴⁾ De deelstaat Hessen had 45,24 % van de aandelen in Fraport in handen, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (voor 100 % eigendom van de gemeente Frankfurt am Main) 28,89 % en de Bondsrepubliek Duitsland 25,87 %.

Toerekenbaarheid aan de staat

- (313) Het Hof van Justitie heeft echter ook geoordeeld dat, zelfs indien de staat de mogelijkheid heeft een overheidsonderneming te controleren en een dominerende invloed op de activiteiten ervan uit te oefenen, dit niet automatisch het vermoeden rechtvaardigt dat deze controle in een concreet geval ook metterdaad wordt uitgeoefend. Een overheidsonderneming kan in meer of mindere mate onafhankelijk optreden, naargelang de autonomie die door de staat is verleend.
- (314) Derhalve volstaat het feit op zich dat een overheidsonderneming onder staatscontrole staat niet om door dit bedrijf genomen maatregelen, zoals de door FFHG toegekende financiering middels de kapitaalverhoging van 2001 aan de staat toe te rekenen. Daarnaast dient te worden nagegaan of de autoriteiten op een of andere manier bij de vaststelling van deze maatregel waren betrokken. Het Hof oordeelde daaromtrent dat de toerekenbaarheid aan de staat van een door een overheidsonderneming genomen steunmaatregel kan worden afgeleid uit een samenstel van aanwijzingen die blijken uit de omstandigheden van de zaak en de context waarin de maatregel is genomen ⁽⁵⁵⁾.
- (315) Dergelijke aanwijzingen kunnen bijvoorbeeld zijn het feit dat het bedrijf deel uitmaakt van de structuur van de openbare administratie, de aard van zijn activiteiten en het feit dat het bedrijf bij het verrichten van deze activiteiten op de markt normaal concurreert met particuliere marktdeelnemers, de rechtsvorm van het bedrijf — of het publiek recht van toepassing is dan wel het algemene vennootschapsrecht —, de mate waarin de overheid toezicht op het beheer van het bedrijf uitoefent, of elke andere aanwijzing waaruit in het concrete geval blijkt dat de overheid bij de vaststelling van een maatregel is betrokken of dat het onwaarschijnlijk is dat zij hierbij niet betrokken is, mede gelet op de omvang van deze maatregel, op de inhoud ervan of op de eraan verbonden voorwaarden ⁽⁵⁶⁾.
- (316) Zoals in overweging 135 e.v. is vermeld, merkte Duitsland op dat de door Fraport in verband met de luchthaven Frankfurt-Hahn getroffen maatregelen niet aan de staat konden worden toegerekend. In dit verband wees Duitsland in het bijzonder op artikel 76 van de *Aktiengesetz* alsmede op beslissingen van de Duitse rechter die oordeelde dat de raad van bestuur van een *Aktiengesellschaft* een grote handelingsvrijheid heeft wat de dagelijkse bedrijfsvoering van het bedrijf betreft, en in zoverre onafhankelijk van zijn aandeelhouders handelt.
- (317) Duitsland verwees tevens naar een arrest van het *Bundesgerichtshof*, dat oordeelde dat de publieke aandeelhouders geen invloed konden uitoefenen op in het kader van de dagelijkse bedrijfsvoering genomen beslissingen, maar alleen de algemene lijnen konden uitzetten en het toezicht van Fraport in goede banen konden leiden. Volgens Duitsland werd het specifieke karakter van de *Aktiengesellschaft* ook erkend in verband met de EU-wetgeving inzake overheidsopdrachten in het arrest van het Hof in de zaak *Stadtwerke Brixen AG* ⁽⁵⁷⁾.
- (318) Derhalve betoogde Duitsland met betrekking tot de betrokkenheid van de publieke aandeelhouders bij de besluitvorming tijdens de algemene aandeelhoudersvergadering dat de publieke aandeelhouders door te stemmen slechts hun wettelijke rechten en plichten als aandeelhouders hadden uitgeoefend. Duitsland verwierp ook de stelling dat de andere in het arrest in de zaak *Stardust Marine* genoemde aanwijzingen, waarnaar in overweging 315 wordt verwezen, aanwezig waren.
- (319) Als inleidende opmerking wijst de Commissie erop dat alleen het feit dat een staatsbedrijf een vennootschap naar privaatrecht is — gelet op de autonomie die het aan deze rechtsvorm kan ontleen — nog geen reden is om uit te sluiten dat zijn handelingen aan de staat kunnen worden toegerekend ⁽⁵⁸⁾. Er mag geen onderscheid worden gemaakt tussen gevallen waarin steun rechtstreeks wordt toegekend door de staat en gevallen waarin deze wordt toegekend door openbare of particuliere instanties die zijn opgericht of aangewezen door de staat om de steun te verlenen ⁽⁵⁹⁾.
- (320) Daarnaast merkt de Commissie op dat de uitspraak van het Duitse *Bundesgerichtshof* van 1999 ⁽⁶⁰⁾ betrekking heeft op een strafproces. Tijdens dit proces moest de rechter in laatste aanleg bepalen of een voormalig

⁽⁵⁵⁾ Arrest *Stardust Marine*, punten 52 en 57.

⁽⁵⁶⁾ Arrest *Stardust Marine*, punten 55 en 56.

⁽⁵⁷⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 13 oktober 2005, *Parking Brixen*, C-458/03, ECLI:EU:C:2005:605, punt 67.

⁽⁵⁸⁾ Arrest van het Gerecht van 26 juni 2008, *SIC-Sociedade Independente de Comunicação/Commissie*, T-442/03, ECLI:EU:T:2008:228, punt 100.

⁽⁵⁹⁾ Besluit 2014/273/EU van de Commissie van 19 september 2012 betreffende de steunmaatregelen ten gunste van ELAN d.o.o. SA.26379 (C 13/10) (ex NN 17/10) ten uitvoer gelegd door Slovenië (PB L 144 van 15.5.2014, blz. 1), overweging 99.

⁽⁶⁰⁾ Urteil vom 3.3.1999, Az. 2StR 437-98, NJW 1999, 2378.

werknemer van Fraport „omkoping van een werknemer” of „omkoping van een ambtenaar” ten laste kon worden gelegd, waarmee de vraag moest worden beantwoord of Fraport moest worden beschouwd als een „andere overheidsdienst” zoals bedoeld in het Duitse wetboek van strafrecht (*Strafgesetzbuch*) ⁽⁶¹⁾. Derhalve houdt de zaak op geen enkele wijze verband met de vraag of een handeling van Fraport kan wordt geacht toerekenbaar te zijn aan de staat in het kader van de staatssteunregels, maar werd daarin alleen verduidelijkt dat een werknemer van Fraport geen ambtenaar is en dat Fraport niet kan worden beschouwd als deel van de overheid in de zin van het *Strafgesetzbuch*.

- (321) Wat de andere, door Duitsland aangehaalde uitspraak van het *Bundesgerichtshof* betreft ⁽⁶²⁾, merkt de Commissie op dat die uitspraak, net als de zaak-Parking Brixen ⁽⁶³⁾, verband hield met het criterium van openbaar toezicht op een onderneming in de zin van de regels inzake overheidsopdrachten van de Unie. Deze uitspraak laat de vraag van de toerekenbaarheid in het kader van de staatssteunvoorschriften onverlet.
- (322) Hoewel de raad van bestuur van een *Aktiengesellschaft* onafhankelijk van zijn publieke aandeelhouders kan optreden bij de besluitvorming in het kader van de dagelijkse bedrijfsvoering, beschouwt Fraport zich niettemin vanwege de aandeelhoudersstructuur (70 % van de aandelen is in handen van de overheid) en de consortiumovereenkomst tussen de publieke aandeelhouders als een „afhankelijke, publieke onderneming” ⁽⁶⁴⁾ (zoals gemeld in alle financiële jaarverslagen tussen 2001 en 2006).
- (323) Bovendien duiden diverse factoren erop dat de kapitaalverhoging van 2001 in werkelijkheid aan de staat kan worden toegerekend.
- (324) Ten eerste is de Commissie van oordeel dat de kapitaalverhoging van 2001 niet los van de context mag worden beschouwd, maar moet worden gezien tegen de achtergrond van de politieke en juridische situatie van Fraport destijds. Deze omstandigheden en feiten duiden erop dat de maatregel zonder betrokkenheid van de staat niet zou zijn goedgekeurd.
- (325) Volgens de notulen van de raad van toezicht van Fraport van 26 september 1997 nodigden de autoriteiten van de deelstaat Rijnland-Palts Fraport uit voor deelname aan de luchthaven Frankfurt-Hahn, aangezien „de deelstaat Rijnland-Palts de ontwikkeling van de werkgelegenheid door middel van de betrokkenheid van [Fraport] bij [FFHG] wilde versterken en er een toename van het luchtverkeer werd verwacht”. Nadat Fraport met 64 % van de aandelen op 1 januari 1998 aandeelhouder in FFHG was geworden, verzocht „de regering van de deelstaat Rijnland-Palts, volgens de notulen van de raad van toezicht van 10 mei 1999, de minister-president van de deelstaat Hessen om extra steun voor [Fraport] op de luchthaven Hahn”. Fraport zou hiertoe de aandelen in de luchthaven overnemen die nog in handen waren van Holding Hahn en Weiss & Freytag (zie overweging 17). In de notulen wordt verder verklaard dat Fraport niet mag worden bestraft „als het de regionale politieke doelstellingen niet haalt, bv. ten aanzien van de kansen op werk”, en dat „de onderhandelingen tussen Fraport en de deelstaat over discussiepunten zijn begonnen”. Tot slot wordt volgens de notulen gesteld dat voor de ontwikkeling van de luchthaven „zo veel mogelijk overheidsmiddelen moeten worden gebruikt” en dat, teneinde het bijeenbrengen van deze middelen te bespoedigen, „de deelstaat Rijnland-Palts inmiddels bij het ministerie van Economie een werkgroep heeft opgericht, waarvan ook Fraport lid is”.
- (326) Uit de notulen blijkt dat Fraport door de deelstaat Rijnland-Palts als vehikel werd gebruikt om regionale en structurele politieke doelstellingen te verwezenlijken, zoals het creëren van meer banen in de regio.
- (327) Aangezien Fraport destijds nog een onderneming in handen van de overheid was, had de raad van toezicht, waarvan de leden voor een groot deel (ten minste de helft van de raad van toezicht) door de publieke aandeelhouders werden voorgedragen, de bevoegdheid om de basisovereenkomst van 31 augustus 1999 (*Grundlagenvereinbarung*) ⁽⁶⁵⁾ goed te keuren en de raad van bestuur toestemming te geven om de PLTA van 2001 ⁽⁶⁶⁾ te sluiten. Daarnaast werd vervolgens tijdens de aandeelhoudersvergadering van Fraport op 3 mei 2000 een resolutie aangenomen die de raad van bestuur toestemming verleent om de PLTA van 2001 te sluiten met FFHG en Fraport daarmee ten minste tot 2005 aan het FFHG-project te verbinden. Aangezien voor die resolutie een

⁽⁶¹⁾ Overeenkomstig § 11 I nr. 2 lit. c *Strafgesetzbuch*.

⁽⁶²⁾ Urteil vom 3.7.2008, Az. I ZR 145/05, WRP 2008, 1182, 1186.

⁽⁶³⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 13 oktober 2005, Parking Brixen, C-458/03, ECLI:EU:C:2005:605, punt 67.

⁽⁶⁴⁾ Zie de financiële jaarverslagen (*Geschäftsberichte*) van Fraport voor de periode 2001-2006, die kunnen worden geraadpleegd op <http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publicationen/publikationen.html>. Zie met name *Geschäftsbericht* 2001, blz. 46; *Geschäftsbericht* 2002, blz. 66; *Geschäftsbericht* 2003, blz. 54; *Geschäftsbericht* 2004, blz. 80; *Geschäftsbericht* 2005, blz. 64; *Geschäftsbericht* 2006, blz. 72.

⁽⁶⁵⁾ Basisovereenkomst tussen Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts van 31 augustus 1999.

⁽⁶⁶⁾ Op 1 oktober 1999 gaf de raad van toezicht toestemming voor het sluiten van de basisovereenkomst.

meerderheid van de stemmen vereist was die ten minste drie kwart van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigden die deelnamen aan de stemming, en de overheid toentertijd 100 % van de aandelen in handen had (zie overweging 305), werd die resolutie in feite aangenomen door de overheid.

- (328) De deelstaat Rijnland-Palts maakte de toekenning van zijn steun en overheidsfinanciering afhankelijk van het sluiten van de PLTA van 2001, zoals blijkt uit de basisovereenkomst van 31 augustus 1999 ⁽⁶⁷⁾.
- (329) Fraport, dat door de politieke betrokkenheid van de twee deelstaten, rechtstreeks op politiek niveau en onrechtstreeks door de raad van toezicht en als publieke aandeelhouders van Fraport, bij FFHG betrokken was, ondertekende de PLTA van 2001 en nam daarmee de verliezen van FFHG tot ten minste 2005 op zich.
- (330) Daarnaast blijkt uit artikel 13 van de statuten van FFHG ⁽⁶⁸⁾ dat tot 31 december 2007 de verkoop van aandelen door een van de aandeelhouders schriftelijk moest worden goedgekeurd door de andere aandeelhouders. Aangezien FFHG op dat moment slechts twee aandeelhouders had, Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts, betekende dit dat Fraport schriftelijke toestemming van de deelstaat Rijnland-Palts nodig had om zijn aandelen te mogen verkopen. Het kwam er in feite op neer dat de deelstaat Fraport kon beletten het FFHG-project te verlaten.
- (331) Reeds in 2001, toen de kapitaalverhoging van 2001 werd besproken, werd duidelijk dat het bestuur van FFHG rechtstreeks onderhandelingen voerde met de deelstaten Hessen en Rijnland-Palts ⁽⁶⁹⁾. Hierbij zij opgemerkt dat de deelstaat Hessen op dat moment nog geen aandeelhouder van FFHG was, maar wel aandeelhouder van Fraport (met een deelneming van 45,2 %).
- (332) Tegen die politieke en juridische achtergrond werd in januari 2001 ⁽⁷⁰⁾ duidelijk dat extra investeringen in FFHG dringend nodig waren om ervoor te zorgen dat FFHG winstgevend kon worden.
- (333) Bovendien zette de deelstaat Rijnland-Palts Fraport er rechtstreeks toe aan om de kapitaalverhoging van 2001 goed te keuren. In een voorstel voor de vergadering van de raad van toezicht van 20 juni 2001 wordt opgemerkt dat, gelet op de kapitaalverhoging met 27 miljoen EUR in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven Frankfurt-Hahn, de deelstaat Rijnland-Palts er als aandeelhouder op had aangedrongen dat de door de kapitaalverhoging van 2001 te financieren investeringen een voorwaarde vormden voor de voortzetting van de investeringen in de openbare infrastructuur, zoals de aanleg van de weg naar de luchthaven Frankfurt-Hahn waarmee ongeveer [...] miljoen EUR gemoeid was.
- (334) In dat verband merkte de overnamecommissie van de raad van toezicht van Fraport tijdens een vergadering over de kapitaalverhoging van 2001 op 23 november 2001 — dus nog geen maand voordat de raad van toezicht de kapitaalverhoging van 2001 goedkeurde — op dat Fraport zich op dat moment niet van FFHG kon losmaken, omdat „de deelstaat Rijnland-Palts daar [naar verwachting] niet mee zou instemmen” ⁽⁷¹⁾.
- (335) Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat de kapitaalverhoging van 2001 aan de staat kan worden toegerekend.

8.1.2.3. Economisch voordeel

- (336) Een voordeel in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU is een economisch voordeel dat een onderneming onder normale marktvoorwaarden, dat wil zeggen zonder staatsinterventie, niet had verkregen ⁽⁷²⁾. Alleen de gevolgen van de maatregel voor de onderneming zijn van belang, niet de oorzaak of de doelstelling van de staatssteun ⁽⁷³⁾. Als de financiële situatie van de onderneming is verbeterd als gevolg van de staatssteun, is er sprake van een voordeel.

⁽⁶⁷⁾ Basisovereenkomst tussen Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts van 31 augustus 1999, punten 4 en 5.

⁽⁶⁸⁾ Artikel 13 van de statuten van FFHG van 29 november 2001, met als titel *Verfügung über Geschäftsanteile* (d.w.z. vervreemding van de aandelen).

⁽⁶⁹⁾ Notulen van de vergadering van de overnamecommissie van de raad van toezicht van 30 mei 2001.

⁽⁷⁰⁾ Aan de raad van bestuur voorgelegde documenten (*Vorstandsvorlage*) over de economische ontwikkelingen bij FFHG van 14 mei 2001; zie ook de notulen van de vergadering van de overnamecommissie van de raad van toezicht van 30 mei 2001; zie ook het onderzoek van BCG naar de mogelijkheden van FFHG van 14 februari 2001, blz. 10.

⁽⁷¹⁾ Aan de raad van toezicht van Fraport voorgestelde resolutie van 23 november 2001.

⁽⁷²⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 11 juli 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) e.a./La Poste e.a.*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punt 60, en arrest van het Hof van Justitie van 29 april 1999, *Koninkrijk Spanje/Commissie*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punt 41.

⁽⁷³⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 2 juli 1974, *Italië/Commissie*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punt 13.

- (337) Bovendien geldt „dat wanneer kapitaal onder met normale marktvoorwaarden overeenkomende omstandigheden al dan niet rechtstreeks door de staat ter beschikking van een onderneming wordt gesteld, dit niet als staatssteun kan worden aangemerkt” ⁽⁷⁴⁾. In deze zaak moet de Commissie, teneinde te bepalen of met de kapitaalverhoging van 2001 aan FFHG een voordeel wordt toegekend dat deze onder normale marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen, het gedrag van de overheden die de directe investeringssubsidies en de kapitaalverhogingen verstrekken, vergelijken met dat van een marktdeelnemer handelend in een markteconomie, dat is ingegeven door winstgevendheidsvooruitzichten op lange termijn ⁽⁷⁵⁾.
- (338) Daarbij mogen eventuele positieve effecten op de economie van de regio waar de luchthaven is gevestigd geen rol spelen, omdat het Hof van Justitie duidelijk heeft gemaakt dat de relevante vraag voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie is „of een particuliere aandeelhouder in gelijkwaardige omstandigheden, op grond van de te verwachten rentabiliteit en afgezien van elke overweging van sociale aard of van regionaal of sectoraal beleid, een dergelijke kapitaalbreng zou hebben gedaan” ⁽⁷⁶⁾.
- (339) Het Hof heeft in de zaak-Stardust Marine verklaard dat „[...] met betrekking tot de vraag of de staat zich als een voorzichtige investeerder in een markteconomie heeft gedragen, voor de beoordeling van de economische rationaliteit van het gedrag van de staat moet worden uitgegaan van de periode waarin de financiële steunmaatregelen zijn genomen, en dus niet van een latere situatie” ⁽⁷⁷⁾.
- (340) Bovendien heeft het Hof in de zaak-EDF het volgende verklaard: „Economische ramingen die na toekenning van dit voordeel zijn gemaakt, de vaststelling achteraf dat de door de betrokken lidstaat gedane investering daadwerkelijk winstgevend is geweest of naderhand aangevoerde rechtvaardigingen voor de keuze van de gevolgde handelwijze kunnen [...] niet volstaan tot bewijs dat deze lidstaat vóór of tegelijk met de toekenning van het voordeel een dergelijke beslissing in zijn hoedanigheid van aandeelhouder heeft genomen.” ⁽⁷⁸⁾
- (341) Voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie moet de Commissie dus uitgaan van de tijd waarin het besluit om het kapitaal van FFHG te verhogen werd genomen. De Commissie moet haar beoordeling in beginsel ook baseren op de informatie en aannames waarover de openbare aandeelhouders van FFHG beschikten op het tijdstip dat het besluit over de financiële regelingen werd genomen.
- (342) De Commissie erkent dat het voor de betreffende lidstaat en betrokken ondernemers moeilijk kan zijn volledig in de tijd samenvallend bewijsmateriaal te verstrekken voor regelingen van jaren geleden en zal hiermee rekening houden bij de toepassing van het betreffende criterium in deze zaak.
- (343) Duitsland betoogt dat de aandeelhouders van FFHG hun besluit om aanvullend kapitaal te injecteren hadden gebaseerd op verschillende documenten die door FFHG en externe adviseurs waren opgesteld en waaruit bleek dat het besluit gerechtvaardigd was.
- (344) Hoewel er voor de periode 2001-2015 inderdaad een langetermijnplan voor investeringen in FFHG werd opgesteld, werden de investeringen ten tijde van de kapitaalverhoging van 2001 door de adviseurs van Fraport, BCG en de strategische dienst voor acquisities en deelnemingen, zeer riskant geacht, aangezien FFHG pas in 2015 een jaarlijkse winst van [...] EUR zou boeken indien werd uitgegaan van buitensporig hoge groeiprognozes. In dat verband kunnen diverse opmerkingen worden gemaakt over de timing van de kapitaalverhoging van 2001 en de beschikbare informatie toen door de deelstaat Rijnland-Palts en Fraport tot deze maatregel werd besloten.
- (345) Het besluit tot een extra kapitaalinjectie in FFHG werd genomen in weerwil van de verslechterende financiële situatie van de luchthaven in 2001. In januari 2001 werd een verslag over de economische situatie van FFHG uitgebracht. De conclusie van het verslag luidde dat, hoewel de doelen die Fraport zichzelf voor FFHG had gesteld snel waren bereikt en de passagiersaantallen toenamen, de algemene economische situatie sterk achteruitging sinds twee grote klanten van FFHG (Malaysian Airlines Cargo en MNG Airlines) hun activiteiten op de luchthaven Frankfurt-Hahn hadden gestaakt of hadden verminderd. Tegen deze achtergrond gaf Fraport BCG en zijn strategische dienst voor acquisities en deelnemingen opdracht om een strategie voor FFHG uit te stippelen. Uit het verslag van BCG blijkt dat zelfs bij buitensporige groei niet mocht worden verwacht dat de investeringen in FFHG

⁽⁷⁴⁾ Arrest Stardust Marine, punt 69.

⁽⁷⁵⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 21 maart 1991, Italië/Commissie („Alfa Romeo”), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punt 23, en arrest van het Gerecht van 12 december 2000, Alitalia/Commissie, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punt 84.

⁽⁷⁶⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 10 juli 1986, België/Commissie, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

⁽⁷⁷⁾ Arrest Stardust Marine, punt 71.

⁽⁷⁸⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 5 juni 2012, Commissie/Electricité de France (EDF), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punt 85.

vóór 2015 winst opleveren. Ook Interplan ⁽⁷⁹⁾ bevestigde dat dergelijke groeiprognozes niet realistisch waren ⁽⁸⁰⁾. Bovendien verklaarde BCG in zijn verslag dat de investeringen ook bij realistische groeiprognozes geen winst zouden opleveren. Om dit te staven berekende BCG de netto contante waarde van de investeringen (zie de samenvatting in tabel 19).

Tabel 19

Door BCG berekende winstgevendheid van de investeringen in FFHG ⁽¹⁾

Aannames ⁽²⁾	Netto contante waarde ⁽³⁾ (in EUR)
20 % groei vanaf 2005	[...]
10 % groei vanaf 2005	[...]
7 % groei vanaf 2005	[...]

⁽¹⁾ Winstgevendheidsbeoordeling, BCG, 14 februari 2001.

⁽²⁾ Voor de berekening van de netto contante waarde werd uitgegaan van een disconteringspercentage van [...] %.

⁽³⁾ De netto contante waarde geeft aan of de opbrengst van een bepaald project de (alternatieve) kapitaalkosten overschrijdt. Een project wordt een economisch haalbare investering geacht als het een positieve netto contante waarde oplevert. Investeringsprojecten waarvan de opbrengst lager is dan de (alternatieve) kapitaalkosten zijn niet economisch haalbaar. De (alternatieve) kapitaalkosten worden weergegeven in het disconteringspercentage.

- (346) Bovendien zou verdere groei volgens de verkeersprognoses van de externe deskundige van Fraport afhankelijk zijn van extra investeringen in de infrastructuur ⁽⁸¹⁾. Volgens de schattingen bedroegen de noodzakelijke investeringen ten behoeve van de uitbreiding van de start- annex landingsbaan, taxibanen, parkeerplatforms en ander infrastructuurmaatregelen in totaal ten hoogste [...] miljoen EUR. Zoals echter door BCG is aangegeven, werd er geen uitvoerige evaluatie uitgevoerd om dit omvangrijke investeringsplan te onderbouwen. Om deze reden was BCG van oordeel dat de investeringen in kwestie zeer riskant waren en adviseerde het een extra investeerder aan te trekken om deze risico's te spreiden of het aandeel van Fraport in FFHG van de hand te doen.
- (347) Duitsland diende een door PwC uitgevoerde toetsing aan het criterium van de particuliere investeerder in een markteconomie in om de marktconformiteit van de kapitaalverhoging van 2001 te staven. Dat document biedt echter geen steun voor het argument van Duitsland dat de aandeelhouders van FFHG hebben gehandeld als voorzichtige investeerders, zoals is beschreven in overweging 348 e.v.
- (348) De Commissie neemt nota van het ondernemingsplan voor de lange termijn dat in 2001 door de strategische dienst voor acquisities en deelnemingen van Fraport werd opgesteld en als basis diende voor de door PwC in 2006 respectievelijk 2008 uitgevoerde toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. In dat ondernemingsplan werden de volgende drie scenario's vastgesteld:
- i) status quo: Fraport onderneemt geen verdere investeringen;
 - ii) alternatief 1: beperkte investeringen in de uitbreiding van de start- annex landingsbaan op basis van zeer pessimistische verkeersprognoses, en
 - iii) alternatief 2: gelijk investeringsniveau, maar op basis van gunstigste verkeersprognoses.
- (349) PwC heeft echter niet de netto contante waarde van de verschillende scenario's berekend op basis waarvan een vergelijking mogelijk is. De in tabel 20 berekende netto contante waarde laat zien dat de netto contante waarde ²⁰⁰¹⁻²⁰¹⁵ in alle scenario's negatief zou zijn. Tevens blijkt uit de prognoses die ten grondslag liggen aan de winstgevendheidsbeoordeling van PwC dat de alternatieve scenario's alleen bij zeer optimistische verkeersprognoses, waarbij wordt uitgegaan van een buitensporig hoge groei, leiden tot verliezen die ([...] miljoen EUR) kleiner zijn dan in het status-quoscenario (zonder er rekening mee te houden dat een extra investering van [...] miljoen EUR nodig zou zijn). In het meest ongunstige scenario zou de netto contante waarde van het alternatieve scenario zelfs ([...] miljoen EUR) hoger uitvallen dan in het status-quoscenario.

⁽⁷⁹⁾ Interplan was het adviesbureau dat Fraport had aangetrokken om het verkeerspotentieel van de luchthaven Frankfurt-Hahn te onderzoeken.

⁽⁸⁰⁾ Notulen van de overnamecommissie van de raad van toezicht van FFGH van 30 mei 2001.

⁽⁸¹⁾ SH & E, Study of traffic potential of Frankfurt-Hahn Airport, 18 juli 2001.

Tabel 20

Winstgevendheidsbeoordeling van de kapitaalverhoging van 2001 ⁽⁸²⁾

[...]

Bron: Verslag van PwC van 24 oktober 2008, blz. 39, en de beoordeling van de Commissie ⁽⁸³⁾.

- (350) Verder betoogde Duitsland dat de terugtrekking van Fraport was overwogen, maar dat dit niet mogelijk was tot ten minste 2005, en dat dit daarom niet als optie werd beschouwd. Hoewel Fraport gebonden was aan de PLTA van 2001, bedroeg de netto contante waarde van de voor de periode 2001-2005 verwachte verliezen echter [...] miljoen EUR. Derhalve is de Commissie van oordeel dat dekking van de verliezen van FFHG tot 2005 zonder verdere investeringen minder duur zou zijn uitvallen dan verdere investeringen in de luchthaven.
- (351) Bovendien wordt eraan herinnerd dat de winstgevendheidsbeoordeling van de investering van Fraport in FFHG aanmerkelijk verslechterde nadat het besluit om de PLTA van 2001 te sluiten werd genomen (te weten na augustus 1999).
- (352) Tabel 21 bevat een vergelijking van de verwachte jaarresultaten voor de periode 2001-2010 op basis van het ondernemingsplan van FFHG dat werd opgesteld ter ondersteuning van het besluit in verband met de PLTA van 2001 en het ondernemingsplan van FFHG ter ondersteuning van de kapitaalverhoging van 2001. Dienovereenkomstig daalde de netto contante waarde van de jaarresultaten van FFHG voor dezelfde periode met ongeveer [...] miljoen EUR.

Tabel 21

Vergelijkende beoordeling van de jaarresultaten van FFHG op basis van het ondernemingsplan voor de PLTA van 2001 versus de kapitaalverhoging van 2001 ⁽⁸⁴⁾

[...]

Bron: Verslag van PwC van 24 oktober 2008, blz. 32 en 39, en de beoordeling van de Commissie ⁽⁸⁵⁾.

- (353) De Commissie merkt verder op dat volgens de notulen van de vergadering van de raad van toezicht van 16 november 2001 de winstgevendheid van de kapitaalverhoging van 2001 werd besproken. Volgens die notulen werd er niet op gerekend dat de investeringen in FFHG — zelfs de tussentijdse investeringen van 27 miljoen EUR — winst zouden opleveren. Bovendien werd gesteld dat Fraport niettemin „het risicokapitaal [zou verschaffen] om kansen voor de toekomst te creëren”. Daarnaast merkte de vertegenwoordiger van de deelstaat Rijnland-Palts (Landrat van Rhein-Hunsrück-Kreis) op dat, volgens de notulen van de vergadering van de raad van toezicht van FFHG in mei 2001, „het besluit van Fraport om in FFHG te investeren niet afhankelijk zal zijn van de winstgevendheidsvooruitzichten, maar wel van de instemming van de overnamecommissie van de raad van toezicht van Fraport, die zijn goedkeuring inmiddels heeft gegeven”.
- (354) In het licht van het voorgaande concludeert de Commissie dat de kapitaalverhoging van 2001 van Fraport niet werd toegekend in overeenstemming met het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie en een voordeel verleende aan FFHG.
- (355) Wat de kapitaalverhoging van de deelstaat Rijnland-Palts betreft, merkt de Commissie op dat de door Duitsland aangevoerde argumenten voor de marktconformiteit ervan gebaseerd zijn op dezelfde gronden als bij Fraport, hetgeen reeds in overweging 344 e.v. aan de orde werd gesteld. De aldaar aangevoerde argumenten zijn ook in dit geval van toepassing.

⁽⁸²⁾ De scenario's „status quo”, „alternatief 1” en „alternatief 2” zijn gebaseerd op de gegevens uit het verslag van PwC van 24 oktober 2008, blz. 39; het disconteringspercentage werd vastgesteld in de beoordeling van het potentieel door BCG van 14 februari 2010.

⁽⁸³⁾ De Commissie berekende de netto contante waarde op basis van het disconteringspercentage van [...] %, dat in de winstgevendheidsbeoordeling van BCG werd vastgesteld. Bovendien stelde de Commissie vast dat er nog een mogelijkheid was, namelijk de status quo (dekking van de verliezen tot 2005).

⁽⁸⁴⁾ Het disconteringspercentage dat is vastgesteld in het verslag van PwC van 24 oktober 2008, blz. 33.

⁽⁸⁵⁾ De Commissie berekende de netto contante waarde op basis van het in het verslag van PwC vermelde disconteringspercentage.

- (356) In dat verband merkt de Commissie ten eerste op dat, sinds 1994, de deelstaat reeds meerdere malen in FFHG had geïnvesteerd, zonder enig resultaat. Ten tweede nam de deelstaat tegen andere voorwaarden aan de kapitaalverhoging deel dan Fraport (er viel gedurende de looptijd van de PLTA van 2001 geen rendement van de investeringen te verwachten). Ten derde werd de investering van de deelstaat in de luchthaven Frankfurt-Hahn, volgens het investeringsverslag van 2003 voor Rijnland-Palts, ingegeven door belangrijke sociale en structurele beleidsdoelstellingen, zoals het scheppen van banen en het verwezenlijken van doelstellingen inzake vervoersbeleid, en niet zozeer door rendementsoverwegingen.
- (357) Mede daarom concludeert de Commissie dat de kapitaalverhoging van 2001 van de deelstaat Rijnland-Palts niet werd toegekend in overeenstemming met het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie en een voordeel verleende aan FFGH.

8.1.2.4. *Selectiviteit*

- (358) Om binnen de werkingssfeer van artikel 107, lid 1, VWEU te vallen, moet staatssteun „bepaalde ondernemingen of bepaalde producties” begunstigen. Bijgevolg vallen alleen de maatregelen die ondernemingen op een selectieve manier begunstigen, onder het begrip staatssteun.
- (359) In deze zaak kwamen de kapitaalverhogingen van 2001 door Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts alleen ten goede van FFHG. Beide kapitaalverhogingen waren derhalve per definitie selectief in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

8.1.2.5. *Vervalsing van de mededinging en gevolgen voor het handelsverkeer*

- (360) Wanneer steun van een lidstaat de positie van een onderneming ten opzichte van andere concurrerende ondernemingen in het intracommunautaire handelsverkeer versterkt, moet dit handelsverkeer worden geacht door de steun ongunstig te worden beïnvloed. Volgens vaste rechtspraak ⁽⁸⁶⁾ is er reeds sprake van een mededingingsverstoringende maatregel wanneer de begunstigde van de steun met andere ondernemingen concurreert op markten die voor concurrentie open staan.
- (361) Zoals beoordeeld in overweging 304, is de exploitatie van een luchthaven een economische activiteit. Er speelt concurrentie, enerzijds, tussen luchtvaartmaatschappijen en het bijbehorende luchtverkeer (passagiers en vracht) aan te trekken en, anderzijds, tussen luchthavenbeheerders die onderling kunnen concurreren om met het beheer van een bepaalde luchthaven te worden belast. Daarnaast kan er, in het bijzonder met betrekking tot lagekostenmaatschappijen en chartermaatschappijen, ook concurrentie bestaan tussen luchtavens die niet in hetzelfde verzorgingsgebied of zelfs in verschillende lidstaten zijn gelegen, om die luchtvaartmaatschappijen aan te trekken.
- (362) Gezien de omvang van de luchthaven Frankfurt-Hahn (zie tabel 1) en zijn nabijheid tot andere luchtavens in de Unie, te weten de luchtavens Frankfurt-Main, Luxemburg, Zweibrücken, Saarbrücken en Keulen-Bonn ⁽⁸⁷⁾, is de Commissie van oordeel dat de betrokken maatregelen het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig konden beïnvloeden. Vanaf de luchthaven Frankfurt-Hahn worden internationale vluchten uitgevoerd naar een aantal in overweging 202 vermelde internationale bestemmingen. De start- annex landingsbaan van de luchthaven Frankfurt-Hahn is lang genoeg en stelt luchtvaartmaatschappijen in staat internationale verbindingen te onderhouden.
- (363) Daarnaast fungeert de luchthaven Frankfurt-Hahn als vrachtluchthaven (zie tabel 2). Wat de concurrentie om luchtvracht betreft, merkt de Commissie op dat vrachtverkeer doorgaans mobieler is dan passagiersvervoer ⁽⁸⁸⁾. In het algemeen wordt het verzorgingsgebied van vrachtluchthavens geacht een straal van ten minste ongeveer 200 km en een reistijd van 2 uur te hebben. Wat de concurrentie om luchtvracht betreft, merkt de Commissie op dat vrachtverkeer doorgaans mobieler is dan passagiersvervoer ⁽⁸⁹⁾. In het algemeen wordt het verzorgingsgebied van vrachtluchthavens geacht een straal van ten minste ongeveer 200 km en een reistijd van 2 uur te hebben. Volgens de Commissie is het bedrijfsleven in het algemeen van oordeel dat het verzorgingsgebied van een vrachtluchthaven nog groter mag zijn, aangezien een halve dag rijden (d.w.z. 12 uur rijden voor een vrachtwagen) in

⁽⁸⁶⁾ Arrest van het Gerecht van 30 april 1998, Vlaams Gewest/Commissie, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽⁸⁷⁾ Zie punt 2.2 hierboven.

⁽⁸⁸⁾ Zo concurreerde de luchthaven Leipzig-Halle bijvoorbeeld met de luchthaven van Vatry (Frankrijk) om de vestiging van het Europese knooppunt van DHL. Zie arrest van het Gerecht van 24 maart 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG en Flughafen Leipzig Halle GmbH/Commissie, gevoegde zaken T-443/08 en T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, punt 93.

⁽⁸⁹⁾ Zie voetnoot 88.

het algemeen aanvaardbaar wordt geacht voor expediteurs die de luchthaven gebruiken om vracht te vervoeren ⁽⁹⁰⁾. In het licht van het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat, aangezien vrachtluchthavens uitwisselbaarder zijn dan passagiersluchthavens, omdat luchtvracht alleen naar een bepaald gebied hoeft te worden vervoerd en vervolgens door expediteurs over de weg en het spoor naar de eindbestemming kan worden gereden, er een grotere kans is op vervalsing van de mededinging en gevolgen voor het handelsverkeer tussen de lidstaten.

- (364) Op grond van de in de overwegingen 360 tot en met 364 aangevoerde argumenten versterkte het door FFHG ontvangen economisch voordeel zijn concurrentiepositie op de EU-markt voor luchthavendiensten. Tegen die achtergrond moet worden geoordeeld dat het aan FFHG verstrekte voordeel als gevolg van de kapitaalverhoging van 2001 de mededinging kan vervalsen en het handelsverkeer ongunstig kan beïnvloeden.

8.1.2.6. **Conclusie**

- (365) De kapitaalverhoging van 2001 ter hoogte van 27 miljoen EUR door Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts vormt staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

8.1.3. MAATREGEL 3: KAPITAALVERHOGING VAN 2004 EN MAATREGEL 4: PLTA VAN 2004

- (366) In 2004 werd het kapitaal van FFHG nog eens met 42 miljoen EUR verhoogd (Fraport investeerde 10,21 miljoen EUR, de deelstaat Hessen 20 miljoen EUR en de deelstaat Rijnland-Palts 11,79 miljoen EUR). De deelstaten Rijnland-Palts en Hessen stemden in 2002 in met die kapitaalverhoging, maar stelden als voorwaarde dat er een nieuwe PLTA (namelijk de PLTA van 2004) zou worden gesloten tussen FFHG en Fraport, om de periode tot 31 december 2014 te dekken.
- (367) Op 5 april 2004 sloten Fraport en FFHG de PLTA van 2004. Die overeenkomst werd op 2 juni 2004 goedgekeurd door de aandeelhouders van Fraport.

8.1.3.1. **Het begrip onderneming en economische activiteit**

- (368) Zoals in overweging 293 e.v. werd uiteengezet, moet FFHG met ingang van 12 december 2000 voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU worden beschouwd als een onderneming die een economische activiteit uitoefent.

8.1.3.2. **Staatsmiddelen en toerekenbaarheid**

De kapitaalverhoging van 2004 en de PLTA van 2004 — Fraport

- (369) De Commissie is van oordeel dat, aangezien de PLTA van 2004 als voorwaarde werd gesteld voor de kapitaalverhoging van 2004 en omdat beide maatregelen afhankelijk waren van de toestemming van de aandeelhouders van Fraport tijdens dezelfde aandeelhoudersvergadering, de toerekenbaarheid van beide maatregelen samen dient te worden beoordeeld (wat de bijdrage van Fraport betreft).
- (370) De kapitaalverhoging van 2004 en de PLTA van 2004 werden op 2 juni 2004 goedgekeurd door de aandeelhoudersvergadering van Fraport, met 99,992 % van de stemmen van de aandeelhouders die op de vergadering aanwezig waren.
- (371) Verder betoogde Duitsland dat voor de goedkeuring van de PLTA van 2004 een meerderheid van 74,994 % van de stemmen van de op de vergadering aanwezige aandeelhouders vereist was, terwijl de publieke aandeelhouders slechts ongeveer 70 % van de aandelen in Fraport in handen hadden en derhalve feitelijk niet in staat waren om de besluitvorming van Fraport naar hun hand te zetten. In dit verband zij eraan herinnerd dat de kapitaalverhoging van 2004 niet in werking zou treden zonder de goedkeuring van de PLTA van 2004 door de aandeelhouders van Fraport.

⁽⁹⁰⁾ Antwoord van de luchthaven van Luik op de openbare raadpleging over de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

- (372) De Commissie is van oordeel dat de staat als meerderheidsaandeelhouder een aanzienlijke invloed had op de stemming over de kapitaalverhoging van 2004 en de PLTA van 2004. Desalniettemin treedt een PLTA volgens de Duitse *Aktiengesetz* pas in werking bij goedkeuring ervan door de aandeelhouders met een meerderheid van de stemmen die ten minste drie derde van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen dat aan de stemming deelneemt ⁽⁹¹⁾. Derhalve kon de overheid zonder de substantiële deelname van de particuliere aandeelhouders geen controle uitoefenen over het besluit om de PLTA van 2004 en de kapitaalverhoging van 2004 door Fraport uit te voeren.
- (373) Derhalve is de Commissie, in het licht van overweging 369 e.v., van oordeel dat de kapitaalverhoging van 2004 en de PLTA van 2004 niet aan de staat kunnen worden toegerekend. Zelfs als de toerekenbaarheid zou worden bevestigd en de maatregel als steun zou worden beschouwd, zou dergelijke steun verenigbaar zijn met de interne markt. In dit verband zijn ook de overwegingen in de punten 10.3 en 10.4 hieronder van toepassing.

Kapitaalverhoging van 2004 — deelstaten Rijnland-Palts en Hessen

- (374) De deelstaten Rijnland-Palts en Hessen hebben hun aandeel in de kapitaalverhoging van 2004 uit hun algemene begroting gefinancierd. Derhalve werden dat aandeel in de kapitaalverhoging 2004 duidelijk met staatsmiddelen bekostigd en zijn deze toerekenbaar aan de staat.

8.1.3.3. Economisch voordeel

- (375) Zoals in overweging 336 e.v. wordt verklaard, past de Commissie het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie toe om te toetsen of er sprake is van een economisch voordeel dat aan een onderneming wordt toegekend. Bij de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie zijn tevens overweging 336 e.v. van toepassing.

Toepassing van het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie — deelstaat Rijnland-Palts

- (376) In verband met de kapitaalverhoging van 2004 van de deelstaat Rijnland-Palts merkte Duitsland op dat deze handelde overeenkomstig het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. Om dit te staven verstrekke Duitsland, na het besluit tot inleiding van de procedure van 2008, een door PwC in 2008 uitgevoerde toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie.
- (377) De Commissie merkt ten eerste op dat de deelstaat Rijnland-Palts zelf vooraf geen winstgevendheidsberekening heeft laten uitvoeren en evenmin het rendement op de investering heeft laten berekenen. De deelstaat Rijnland-Palts vertrouwde daarentegen op het door FFGH en Fraport opgestelde ondernemingsplan.
- (378) Ten tweede is de Commissie van oordeel dat de deelstaat niet in dezelfde situatie verkeerde als de aandeelhouders van Fraport. Uit tabel 22 blijkt dat de deelstaat Rijnland-Palts in de periode 2005-2009 een kapitaalinjectie van [...] miljoen EUR zou doen (in totaal [...] miljoen EUR), maar voor zijn deelname pas vanaf 2025 dividendbetalingen of een andere vorm van vergoeding verwachtte te ontvangen. De aandeelhouders Fraport zouden echter een kapitaalinjectie van [...] miljoen EUR verstrekken en verwachtten daarvoor, na de negatieve resultaten gedurende de eerste vier jaar, dividendbetalingen te ontvangen. De netto contante waarde van de verwachte dividenden voor de periode tot en met 2025 bedroeg [...] miljoen EUR met een interne opbrengstvoet van [...] %.
- (379) Ten derde is de Commissie, gelet op de lange planingsperiode en gezien het feit dat de deelstaat Rijnland-Palts reeds diverse malen zonder enig resultaat in FFGH had geïnvesteerd, van oordeel dat geen enkele voorzichtige particuliere investeerder met de deelstaat zou hebben besloten om nog meer kapitaal in FFGH te injecteren zonder ook een gevoeligheidsbeoordeling vooraf te laten uitvoeren.

⁽⁹¹⁾ § 293, lid 1, van de *Aktiengesetz*.

Tabel 22

**Winstgevendheidsbeoordeling van de kapitaalverhoging van 2004 door de deelstaat
Rijnland-Palts**

[...]

Bron: Verslag van PwC: Rijnland-Palts, 24 oktober 2008, blz. 21

- (380) Bovendien is de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie voor de kapitaalverhoging van 2004 en de PLTA van 2004 gebaseerd op rooskleurige groeivoorzichten wat de jaarlijkse financiële resultaten van FFHG betreft (zie tabel 23). De groeiprognozes die aan de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie ten grondslag liggen zijn aanzienlijk hoger dan die welke werden gebruikt ter onderbouwing van de toetsing aan het criterium van de particuliere investeerder in een markteconomie voor de kapitaalverhoging van 2001. Bovendien vertonen deze sterke schommelingen, die bijvoorbeeld in 2009 meer dan 300 % bedroegen.

Tabel 23

**Vergelijking van de verwachte jaarresultaten van FFHG in de ondernemingsplannen die door PwC
werden gebruikt voor de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een
markteconomie ten behoeve van de kapitaalverhoging van 2001 en de kapitaalverhoging van 2004**

In 1 000 EUR	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kapitaalverhoging van 2004	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitaalverhoging van 2004 — jaarlijkse veranderingen in %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitaalverhoging van 2001	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitaalverhoging van 2001 — jaarlijkse veranderingen in %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

In 1 000 EUR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kapitaalverhoging van 2004	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitaalverhoging van 2004 — jaarlijkse veranderingen in %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitaalverhoging van 2001	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitaalverhoging van 2001 — jaarlijkse veranderingen in %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Bron: Verslag van PwC van 24 oktober 2008, blz. 45, en de beoordeling van de Commissie ⁽⁹²⁾.

⁽⁹²⁾ De Commissie heeft de groeicijfers berekend op basis van de verwachte jaarresultaten.

- (381) Verder werd de investering van de deelstaat in de luchthaven Frankfurt-Hahn, volgens de investeringsverslagen voor de deelstaat Rijnland-Palts, ingegeven door belangrijke sociale en structurele beleidsoverwegingen, zoals het scheppen van banen en het verwezenlijken van doelstellingen inzake vervoersbeleid, en niet zozeer door rendementsoverwegingen. Bij de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie moeten de sociale en regionale overwegingen echter buiten beschouwing worden gelaten.
- (382) Gezien deze specifieke factoren met betrekking tot het besluit van de deelstaat Rijnland-Palts om nog meer kapitaal in FFHG (overwegingen 376 tot en met 380) te injecteren, is de Commissie van oordeel dat de kapitaalverhoging van 2004 door de deelstaat Rijnland-Palts niet voldeed aan het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie en een voordeel verschafte aan FFHG.

Toepassing van het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie — deelstaat Hessen

- (383) Wat de handelwijze van de deelstaat Hessen betreft, betoogde Duitsland dat de beperkte groeimogelijkheden van de luchthaven Frankfurt-Main als gevolg van onder meer het verbod op nachtvluchten de verdere uitbouw van de luchthaven Frankfurt-Hahn in de ogen van de deelstaat Hessen noodzakelijk maakte. Duitsland wees erop dat deze ontwikkeling het mogelijk maakte ten volle te profiteren van de groeimogelijkheden in het kader van de 24-uurs exploitatievergunning van de luchthaven Frankfurt-Hahn en de beoogde invoering van het luchthavensysteem tussen de luchthaven Frankfurt-Main en de luchthaven Frankfurt-Hahn. Bovendien kon de deelstaat Hessen, dankzij zijn deelname aan de kapitaalverhoging van 2004, de ontwikkeling van het luchtverkeer in de regio Rijn-Main verder ondersteunen.
- (384) Ten eerste merkt de Commissie op dat er door de deelstaat Hessen geen specifieke winstgevendheidsberekening vooraf werd opgesteld. Ten tweede verwachtte de deelstaat Hessen, net als de deelstaat Rijnland-Palts, pas na 2025 dividendbetalingen te zullen ontvangen. Ten derde werd er, in weerwil van de lange planningsperiode, geen gevoeligheidsbeoordeling uitgevoerd voor de aannames. Bovendien kan bij de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie geen rekening worden gehouden met de reden voor de investering door de deelstaat in de luchthaven Frankfurt-Hahn, zoals de ontwikkeling van het luchtverkeer in de regio Rijn-Main of andere belangrijke sociale en structurele beleidsoverwegingen.
- (385) Gezien deze specifieke factoren met betrekking tot het besluit van de deelstaat Hessen om aandeelhouder van FFHG (overwegingen 383 tot en met 384) te worden, is de Commissie van oordeel dat de kapitaalverhoging van 2004 door de deelstaat Hessen niet voldeed aan het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie en een voordeel verschafte aan FFHG.

Conclusie

- (386) In het licht van die overwegingen concludeert de Commissie dat de kapitaalverhogingen van 2004 door de deelstaten Rijnland-Palts en Hessen een voordeel verschaffen aan FFHG.

8.1.3.4. *Selectiviteit*

- (387) Aangezien de kapitaalverhogingen van 2004 door de deelstaten Rijnland-Palts en Hessen uitsluitend ten behoeve van FFHG ten uitvoer werden gelegd, zijn die maatregelen selectief in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

8.1.3.5. *Vervalsing van de mededinging en gevolgen voor het handelsverkeer*

- (388) De Commissie is om dezelfde redenen als in overweging 360 e.v. van oordeel dat een aan FFHG verleend selectief economisch voordeel de mededinging kon vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kon beïnvloeden.

8.1.3.6. *Conclusie*

- (389) De kapitaalverhoging van 2004 door de deelstaten Rijnland-Palts en Hessen ten behoeve van FFHG vormt staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

- (390) De PLTA van 2004 op grond waarvan Fraport alle door FFHG tussen 2004 en 2009 gemaakte verliezen op zich nam en de kapitaalverhoging van 2004 door Fraport kunnen niet aan de staat worden toegerekend. Aangezien niet aan alle criteria van artikel 107, lid 1, VWEU is voldaan, is de Commissie van oordeel dat de PLTA van 2004 en de kapitaalverhoging van 2004 door Fraport geen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (391) Zelfs als de PLTA van 2004 en de kapitaalverhoging van 2004 staatssteun zouden vormen, zou deze steun verenigbaar zijn op grond van de in punt 10 uiteengezette overwegingen.

8.1.4. MAATREGEL 5: COMPENSATIE VAN FFHG VOOR BEVEILIGINGSCONTROLES

8.1.4.1. *Het begrip onderneming en economische activiteit*

- (392) Zoals vermeld in overweging 293, zij eraan herinnerd dat, hoewel FFHG voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU als een onderneming moet worden beschouwd, niet alle activiteiten van een luchthaveneigenaar en -exploitant noodzakelijkerwijs van economische aard zijn ⁽⁹³⁾.
- (393) Het Hof van Justitie ⁽⁹⁴⁾ heeft geoordeeld dat de activiteiten die normaal gesproken onder de verantwoordelijkheid van de staat vallen bij de uitoefening van zijn overheidsmacht niet van economische aard zijn en niet onder de toepassing van de staatssteunregels vallen. Dergelijke activiteiten omvatten bijvoorbeeld beveiliging, luchtverkeersleiding, politietaken en douane. De financiering moet strikt beperkt blijven tot de vergoeding van de kosten die deze activiteiten meebrengen, en mag niet worden gebruikt om andere economische activiteiten te financieren ⁽⁹⁵⁾.
- (394) Daarom is de financiering van activiteiten die tot de overheidstaken behoren, of van infrastructuur die rechtstreeks met deze activiteiten in verband staat, doorgaans geen staatssteun ⁽⁹⁶⁾. Op een luchthaven worden activiteiten zoals luchtverkeersleiding, politietaken, douane, brandweer en activiteiten om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden, en de investeringen met betrekking tot de infrastructuur en de uitrusting die nodig zijn om deze activiteiten te verrichten, doorgaans geacht geen economisch karakter te hebben ⁽⁹⁷⁾.
- (395) Overheidsfinanciering van niet-economische activiteiten die in nauw verband staan met het verrichten van een economische activiteit, mogen echter niet leiden tot onrechtmatige discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavenbeheerders. Het is immers vaste rechtspraak dat er van een voordeel sprake is wanneer overheidsinstanties ondernemingen bevrijden van de kosten die inherent zijn aan hun economische activiteiten ⁽⁹⁸⁾. Als het daarom in een bepaald rechtssysteem normaal is dat luchtvaartmaatschappijen of luchthavenbeheerders de kosten van bepaalde diensten dragen, terwijl sommige luchtvaartmaatschappijen of luchthavenbeheerders die namens dezelfde overheid dezelfde diensten verlenen, deze kosten niet hoeven te dragen, kunnen deze laatste een voordeel genieten, ook al worden de diensten op zich als niet-economisch van aard beschouwd. Daarom is het nodig om het rechtskader te bekijken waaronder de luchthavenbeheerder valt, om te beoordelen of krachtens dat rechtskader luchthavenbeheerders of luchtvaartmaatschappijen de kosten van sommige activiteiten moeten dragen die op zich misschien niet-economisch van aard zijn, maar inherent aan de uitoefening van hun economische activiteiten.
- (396) Duitsland voerde aan dat de kosten van de beveiligingscontroles op grond van artikel 8 van de Duitse wet inzake luchtverkeersveiligheid (*Luftverkehrssicherheitsgesetz*) moeten worden geacht tot de overheidstaken te behoren.
- (397) De Commissie is het ermee eens dat de maatregelen op grond van artikel 8 van de *Luftverkehrssicherheitsgesetz*, in beginsel, kunnen worden geacht activiteiten te vormen die tot de overheidstaken behoren.
- (398) Wat de kosten van dergelijke maatregelen betreft, lijkt Duitsland ervan uit te gaan dat deze alle door de desbetreffende overheidsinstanties zullen worden gedragen. De Commissie merkt echter op dat op grond van § 8, lid 3, van de *Luftverkehrssicherheitsgesetz* alleen de kosten verbonden aan de beschikbaarstelling en het onderhoud van

⁽⁹³⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 19 januari 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

⁽⁹⁴⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 16 juni 1987, Commissie/Italiaanse Republiek, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punten 7 en 8, en arrest van het Hof van Justitie van 4 mei 1988, Corinne Bodson/SA Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punt 18.

⁽⁹⁵⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 18 maart 1997, Diego Cali & Figli Srl/Servicesi ecologici porto di Genova SpA (SEPG), C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; besluit N309/2002 van de Commissie van 19 maart 2003; besluit N438/2002 van de Commissie van 16 oktober 2002, subsidies voor de havenbedrijven voor de uitvoering van overheidstaken in de Belgische havensector.

⁽⁹⁶⁾ Besluit van de Commissie van 19 maart 2003 betreffende steunmaatregel N309/2002.

⁽⁹⁷⁾ Zie, in het bijzonder, arrest van het Hof van Justitie van 19 januari 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, punt 30, en arrest van het Hof van Justitie van 26 maart 2009, SELEX Sistemi Integrati SpA/Commissie en Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, punt 71.

⁽⁹⁸⁾ Zie onder meer arrest van het Hof van Justitie van 3 maart 2005, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punt 36, en de daarin aangehaalde rechtspraak.

ruimten en gebouwen die nodig zijn om de in § 5 van de *Luftsicherheitsgesetz* opgesomde activiteiten te verrichten, mogen worden vergoed. Alle overige kosten, met inbegrip van die van de beveiligingscontroles, moeten door de exploitant van de luchthaven worden gedragen. Derhalve is die overheidsfinanciering niet vrijgesteld van toetsing aan de EU-voorschriften inzake staatssteun, voor zover de aan FFHG toegekende overheidsfinanciering deze onderneming bevrijdt van de kosten die zij normaal gezien gelet op de in § 8, lid 3, van de *Luftsicherheitsgesetz* vastgestelde grenzen moest dragen.

8.1.4.2. *Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de staat*

- (399) In dit geval werden de middelen toegekend uit de begroting van de deelstaat Rijnland-Palts, voor zover de deelstaat niet alleen de van de luchtvaartmaatschappijen verkregen inkomsten voor de beveiligingscontroles aan FFHG heeft overgedragen.
- (400) Daarom is de Commissie van oordeel dat ze met staatsmiddelen zijn bekostigd en toerekenbaar zijn aan de staat.

8.1.4.3. *Economisch voordeel*

- (401) De Commissie merkt op dat de maatregelen in kwestie betrekking hadden op een gedeelte van de door FFHG in het kader van zijn economische activiteiten gemaakte kosten. De exploitant van een luchthaven moet normaal gezien alle kosten dragen die gemoeid zijn met de bouw en de exploitatie van de luchthaven (met uitzondering van de kosten die verband houden met overheidstaken en die doorgaans niet door de luchthavenexploitant hoeven te worden gedragen op grond van het toepasselijke rechtskader). Derhalve bevrijdt dekking van die kosten FFHG van een last die hij normaal gezien zou moeten dragen en verschaft dit FFHG een economisch voordeel.

8.1.4.4. *Selectiviteit*

- (402) Aangezien de maatregelen in kwestie uitsluitend aan FFHG werden toegekend, dienen die maatregelen naar hun karakter als selectief te worden aangemerkt.

8.1.4.5. *Vervalsing van de mededinging*

- (403) De Commissie is om dezelfde redenen als in overweging 360 e.v. van oordeel dat een aan FFHG verleend selectief economisch voordeel de mededinging kan vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kan beïnvloeden.

8.1.4.6. *Conclusie*

Gelet op overweging 392 e.v. is de Commissie van oordeel dat de aan FFHG toegekende overheidsfinanciering staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU voor zover de betalingen van de deelstaat Rijnland-Palts voor de beveiligingscontroles de van de luchtvaartmaatschappijen verkregen inkomsten overschreden.

8.1.5. MAATREGEL 6: RECHTSTREEKSE SUBSIDIES VAN DE DEELSTAAT RIJNLAND-PALTS

8.1.5.1. *Toepasbaarheid van staatssteunregels op openbare subsidies waartoe vóór 2000 is besloten en het begrip onderneming*

- (404) Zoals uiteengezet in overweging 293 e.v., moet FFHG met ingang van 12 december 2000 voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU worden beschouwd als een onderneming.
- (405) Duitsland gaf ter verduidelijking aan dat de deelstaat Rijnland-Palts in 2001 aan FFHG [...] EUR toekende ter ondersteuning van enkele infrastructuurinvesteringen. Volgens Duitsland waren deze subsidies echter gebaseerd op een reeds in 1999 genomen beslissing.

- (406) De Commissie is om dezelfde redenen als in overweging 293 e.v. van oordeel dat de overheid voor subsidies (zoals die welke wordt beschreven in overweging 405) waartoe is besloten vóór het arrest van het Gerecht in de zaak-Aéroports de Paris, terecht van oordeel kan zijn dat de financiering geen staatssteun vormde en dienovereenkomstig niet aan de Commissie hoefde te worden aangemeld. Bijgevolg kan de Commissie dergelijke subsidies niet op grond van de staatssteunregels in twijfel trekken.
- (407) Bovendien verklaarde Duitsland dat de deelstaat Rijnland-Palts de personeelskosten voor de beveiligingscontroles in de jaren 2001 ([...] % van de totale kosten), 2002 ([...] %), 2003 ([...] %) en 2004 ([...] %) gedeeltelijk op zich nam.
- (408) Zoals in overweging 397 e.v. beoordeeld, kan het uitvoeren van beveiligingscontroles (op grond van § 8 van de *Luftsicherheitsgesetz*), in beginsel, worden geacht een activiteit te vormen die tot de overheidstaken behoort. Op grond van § 8, lid 3, van de *Luftsicherheitsgesetz* mogen echter alleen de kosten verbonden aan de beschikbaarstelling en het onderhoud van ruimten en gebouwen die nodig zijn om de in § 5 van de *Luftsicherheitsgesetz* opgesomde activiteiten te verrichten, worden vergoed. In dit geval heeft de deelstaat Rijnland-Palts echter kosten van de beveiligingscontroles op zich genomen die door de luchthavenexploitant moeten worden gedragen. Derhalve is de middelen de financiering van de personeelskosten voor de beveiligingscontroles aan FFHG toegekende overheidssteun niet vrijgesteld van toetsing aan de EU-voorschriften inzake staatssteun.

8.1.5.2. *Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de staat*

- (409) Om deze reden is de Commissie van oordeel dat de rechtstreekse subsidies met staatsmiddelen zijn bekostigd en toerekenbaar zijn aan de staat.

8.1.5.3. *Economisch voordeel*

- (410) De Commissie merkt op dat de maatregelen in kwestie betrekking hadden op een gedeelte van de door FFHG in het kader van zijn economische activiteiten gemaakte kosten. De exploitant van een luchthaven moet normaal gezien alle kosten dragen die gemoeid zijn met de bouw en de exploitatie van de luchthaven, met inbegrip van de kosten van de beveiligingscontroles, zodat dekking van een gedeelte van die kosten FFHG bevrijdt van een last die het normaal gezien zou moeten dragen en FFHG een economisch voordeel verschafft dat het onder normale marktomstandigheden niet zou hebben verkregen.
- (411) Bovendien hoefden de maatregelen in kwestie niet te worden terugbetaald en leverden zij geen investeringsrendement op. Duitsland heeft geen bewijs geleverd waaruit blijkt dat de rechtstreekse subsidies tegen marktvoorwaarden aan FFHG zijn verstrekt. Verder beroept Duitsland zich niet op het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. De Commissie is derhalve van oordeel dat de door de deelstaat aan FFHG na 12 december 2000 toegekende maatregelen een economisch voordeel verschaffen aan FFHG.

8.1.5.4. *Selectiviteit*

- (412) Aangezien de maatregelen in kwestie uitsluitend aan FFHG werden toegekend, dienen die maatregelen naar hun karakter als selectief te worden aangemerkt.

8.1.5.5. *Vervalsing van de mededinging en gevolgen voor het handelsverkeer*

- (413) De Commissie is om dezelfde redenen als in overweging 360 e.v. van oordeel dat een aan FFHG verleend selectief economisch voordeel de mededinging kan vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kan beïnvloeden.

8.1.5.6. *Conclusie*

- (414) Gezien overweging 392 e.v. concludeert de Commissie dat, aangezien de overheid onherroepelijk had besloten tot de toekenning van de rechtstreekse subsidies ten bedrage van [...] miljoen EUR (periode 1997-2000) en [...] miljoen EUR (betaald in 2001) vóór het arrest in de zaak-Aéroports de Paris, zij er terecht vanuit kon gaan dat die subsidies geen staatssteun vormden.

- (415) De Commissie is van oordeel dat de aan FFHG toegekende overheidsfinanciering ter hoogte van 1,93 miljoen EUR (periode 2001-2004) staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

8.1.6. MAATREGEL 12: VERHOGING VAN HET KAPITAAL TOT [...] MILJOEN EUR

8.1.6.1. *Verband tussen de kapitaalverhoging en de reeds ten behoeve van FFHG ingevoerde financieringsregelingen*

- (416) Voordat wordt beoordeeld of de kapitaalverhoging ter hoogte van [...] miljoen EUR ten gunste van FFHG staatssteun vormt, is het noodzakelijk te bepalen of deze kapitaalverhoging en de eerder ingevoerde financiële regelingen ten behoeve van FFHG dienen te worden beschouwd als afzonderlijke maatregelen of als één maatregel.
- (417) Duitsland merkte op dat de kapitaalverhoging was gericht op de herfinanciering van de leningen ter dekking van de investeringen in de infrastructuur waarvan de financiering of herfinanciering definitief was toegezegd door de publieke aandeelhouder tussen 1997 en 2012, maar nog niet was betaald.
- (418) In het licht van de door Duitsland aangevoerde bewijzen is de Commissie van oordeel dat de kapitaalverhoging ten doel had om leningen te herfinancieren ter financiering van de infrastructuurverbeteringen op de luchthaven Frankfurt-Hahn tussen 1997 en 2012. Volgens Duitsland kon FFHG aanspraak op deze financiering maken op grond van het investeringsbesluit. Derhalve is de Commissie van oordeel dat de kapitaalinjectie van [...] miljoen EUR moet worden beoordeeld in het kader van de eerdere toezeggingen van de openbare aandeelhouders toen tot deze investeringen werd besloten.

8.1.6.2. *Conclusie*

- (419) In dat verband, en in het licht van de overwegingen van punt 8.1.1, concludeert de Commissie dat FFHG sinds de datum van het arrest in de zaak-Aéroports de Paris (12 december 2000) betrokken is bij een economische activiteit en een onderneming in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormt.
- (420) Bovendien is de Commissie, overeenkomstig de overwegingen in de punten 8.1.1, 8.1.3 en 8.1.4, die ook op die maatregel van toepassing zijn, van oordeel dat de kapitaalinjectie staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, aangezien deze wordt gefinancierd met staatsmiddelen, kan worden toegerekend aan de staat en een selectief economisch voordeel verschaft aan FFHG dat de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten vervalst of dreigt te vervalsen.

8.2. STEUNKARAKTER VAN DE MAATREGELEN IN VERBAND MET RYANAIR EN ANDERE LUCHTVAART- MAATSCHAPPIJEN DIE VAN DE LUCHTHAVEN GEBRUIKMAKEN

8.2.1. ALGEMENE OVERWEGINGEN MET BETREKKING TOT DE TOEPASSING VAN HET BEGINSSEL VAN DE MARKTDEELNEMER HANDELEND IN EEN MARKECONOMIE

- (421) Om te beoordelen of een overeenkomst tussen een luchthaven in handen van de overheid en een luchtvaartmaatschappij een economisch voordeel vormt voor die luchtvaartmaatschappij, moet worden nagegaan of de overeenkomst strookt met het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. Wanneer een overeenkomst tussen een luchthaven en een luchtvaartmaatschappij aan het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie wordt getoetst, moet worden onderzocht of een voorzichtige marktdeelnemer handelend in een markteconomie op het tijdstip dat de overeenkomst werd gesloten, zou hebben verwacht dat deze meer winst zou opleveren dan wat hij anders had kunnen krijgen. De hogere winst wordt berekend als het verschil tussen de incrementele inkomsten die de overeenkomst naar verwachting zal genereren (d.w.z. het verschil tussen de inkomsten wanneer de overeenkomst wordt gesloten en de inkomsten zonder de overeenkomst) en de incrementele kosten die naar verwachting ten gevolge van de overeenkomst zullen ontstaan (d.w.z. het verschil tussen de kosten wanneer de overeenkomst wordt gesloten en de kosten zonder de overeenkomst), met een gepaste verdiscontering van de resulterende kasstromen.
- (422) Bij dit onderzoek moeten alle relevante incrementele inkomsten en kosten in verband met de overeenkomst in aanmerking worden genomen. De verschillende elementen (kortingen op luchthavengelden, marketingsubsidies, andere financiële prikkels) mogen niet afzonderlijk worden gewaardeerd. In het arrest in de zaak-Charleroi wordt immers het volgende bepaald: „In het kader van de toepassing van het criterium van de particuliere investeerder

dient de handelstransactie [...] in haar geheel te worden beschouwd om uit te maken of de overheid en de door haar gecontroleerde entiteit zich, samen beschouwd, als rationele ondernemers in een markteconomie hebben gedragen. De Commissie moet immers bij de evaluatie van de litigieuze maatregelen rekening houden met alle relevante elementen en hun context [...]" ⁽⁹⁹⁾

- (423) De verwachte incrementele inkomsten moeten met name de inkomsten uit luchthavengelden omvatten, rekening houdend met zowel de kortingen, de vluchten die de overeenkomst naar verwachting zal genereren als de niet-luchtvaartgebonden inkomsten die deze extra vluchten naar verwachting zullen genereren. De verwachte incrementele kosten moeten met name de bijkomende exploitatie- en investeringskosten omvatten die zonder de overeenkomst niet zouden zijn gemaakt, alsook de kosten voor marketingsteun en andere financiële stimulansen.
- (424) De Commissie merkt ook op dat in deze context tariefdifferentiatie (met inbegrip van marketingsteun en andere prikkels) een gangbare bedrijfspraktijk is. Een dergelijk gedifferentieerd prijsbeleid moet echter commercieel gerechtvaardigd zijn ⁽¹⁰⁰⁾.
- (425) In zijn arrest in de zaak-Stardust Marine verklaarde het Hof van Justitie „[...] dat met betrekking tot de vraag of de staat zich als een voorzichtige investeerder in een markteconomie heeft gedragen, voor de beoordeling van de economische rationaliteit van het gedrag van de staat moet worden uitgegaan van de periode waarin de financiële steunmaatregelen zijn genomen, en dus niet van een latere situatie” ⁽¹⁰¹⁾.
- (426) Voor de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie moet de Commissie derhalve uitgaan van de tijd waarin de desbetreffende overeenkomsten tussen FFHG en Ryanair werden gesloten. Tevens moet de Commissie bij haar beoordeling uitgaan van de informatie waarover de luchthavenbeheerder beschikte toen de overeenkomsten in kwestie werden ondertekend of aangegaan alsook van de redelijke aannames waarvan deze destijds uitging.
- (427) Punt 63 van de richtsnoeren luchtvaartsteun 2014 bepaalt dat regelingen die luchtvaartmaatschappijen en een luchthaven aangaan, geacht kunnen worden in overeenstemming te zijn met het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie wanneer zij, vooraf beschouwd, incrementeel bijdragen aan de winstgevendheid van de luchthaven. Terwijl dit criterium de logica achter de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie weergeeft, werd het pas onlangs uitgelegd als verwijzend naar individuele regelingen in plaats van de algemene activiteiten, wat vaker het geval is wanneer deze toetsing wordt uitgevoerd. Bijgevolg erkent de Commissie dat het voor de desbetreffende lidstaat en betrokken ondernemers moeilijk kan zijn volledig in de tijd samenvallend bewijsmateriaal te verstrekken voor regelingen van jaren geleden en zal zij hiermee rekening houden bij de toepassing van het betreffende criterium in deze zaak.

8.2.1.1. *Is de luchthaven Frankfurt-Hahn vergelijkbaar met andere Europese luchthavens?*

- (428) Overeenkomstig de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 kan steun aan een luchtvaartmaatschappij die van een bepaalde luchthaven gebruikmaakt, in beginsel worden uitgesloten indien het voor de luchthavendiensten berekende tarief overeenstemt met het markttarief of indien aan de hand van een analyse vooraf, d.w.z. op basis van op het tijdstip van de toekenning van de steun beschikbare gegevens en van de op dat tijdstip te verwachten ontwikkelingen, kan worden aangetoond dat de regeling tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij naar verwachting zal leiden tot een positieve incrementele winstbijdrage voor de luchthaven ⁽¹⁰²⁾.
- (429) Momenteel vindt de Commissie een analyse vooraf van de incrementele winstgevendheidsverwachtingen het meest relevante criterium voor de beoordeling van door luchthavens met individuele luchtvaartmaatschappijen aangegane regelingen ⁽¹⁰³⁾. De Commissie betwijfelt namelijk of er momenteel een geschikte benchmark kan worden bepaald om een daadwerkelijk markttarief voor diensten van luchthavens te kunnen vaststellen. Er zij op gewezen dat de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie op basis van een gemiddelde prijs op andere soortgelijke markten in het algemeen nuttig kan zijn, op voorwaarde dat die prijs met redelijke zekerheid kan worden vastgesteld of uit andere marktindicatoren kan worden afgeleid. Deze methode is echter niet relevant voor luchthavendiensten, omdat de kosten- en inkomstenstructuur van

⁽⁹⁹⁾ Arrest van het Gerecht van 17 december 2008, Ryanair/Commissie, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punt 59.

⁽¹⁰⁰⁾ Zie Besluit 2011/60/EU van de Commissie van 27 januari 2010 betreffende steunmaatregel C 12/08 (ex NN 74/07) — Slowakije — Overeenkomst tussen de luchthaven van Bratislava en Ryanair (PB L 27 van 1.2.2011, blz. 24).

⁽¹⁰¹⁾ Arrest Stardust Marine, punt 71.

⁽¹⁰²⁾ Zie punt 53 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽¹⁰³⁾ Zie de punten 59 en 61 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

luchthavens sterk varieert. Dit is te wijten aan het feit dat kosten en inkomsten afhangen van de mate waarin een luchthaven ontwikkeld is, het aantal luchtvaartmaatschappijen dat van de luchthaven gebruikmaakt, de capaciteit van de luchthaven op het gebied van passagiersvluchten, de staat van de infrastructuur en de stand van de investeringen, de regelgeving die van lidstaat tot lidstaat kan verschillen en eventuele schulden of verplichtingen die de luchthaven vroeger is aangegaan ⁽¹⁰⁴⁾.

- (430) Bovendien maakt de liberalisering van de luchtvervoersmarkt elke strikt vergelijkende analyse complex. Daarnaast wordt, zoals in deze zaak het geval is, in de handelspraktijk van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen niet altijd van een bekendgemaakte tarievenlijst uitgegaan. Integendeel, deze zakelijke overeenkomsten variëren sterk. Ze omvatten een risicodeling op het vlak van het passagiersverkeer en de desbetreffende commerciële en financiële verantwoordelijkheden, een veralgemening van de stimuleringsmechanismen en aanpassingen van de risicospreiding tijdens de looptijd van de overeenkomsten. Bijgevolg kan de ene transactie eigenlijk niet worden vergeleken met een andere op basis van een prijs per turnaround of per reiziger.
- (431) Ook als men ervan uitgaat dat op basis van een geldige vergelijkende analyse kan worden vastgesteld dat de „prijzen” voor de diverse transacties waarop die beoordeling betrekking heeft, gelijk zijn aan of hoger zijn dan de „marktprijzen” die op basis van een selectie van vergelijkbare transacties zijn vastgesteld, zou de Commissie op basis hiervan niet kunnen vaststellen dat deze transacties stroken met het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie als blijkt dat de luchthavenexploitant bij het vaststellen van de prijzen had verwacht dat deze incrementele kosten zouden genereren die hoger waren dan de incrementele inkomsten. De reden hiervoor is dat een marktdeelnemer handelend in een markteconomie niet wordt gestimuleerd om producten of diensten tegen de „marktprijs” aan te bieden als dit tot een incrementeel verlies zou leiden.
- (432) Gelet op het voorafgaande is de Commissie van oordeel dat er, rekening houdend met alle gegevens waarover zij beschikt, geen redenen zijn om af te wijken van de in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 voorgestelde benadering voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie op de betrekkingen tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, namelijk de analyse vooraf van de incrementele winstgevendheid.

8.2.1.2. *Beoordeling van de incrementele kosten en inkomsten*

- (433) De Commissie is van oordeel dat tariefdifferentiatie een zakelijke standaardpraktijk is, zolang deze maar voldoet aan alle overige desbetreffende mededingings- en sectorale wetgeving. Niettemin dient dit beleid van tariefdifferentiatie zakelijk verantwoord te zijn om aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie te voldoen.
- (434) Naar het oordeel van de Commissie kunnen regelingen die luchtvaartmaatschappijen en een luchthaven aangaan, geacht worden in overeenstemming te zijn met het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie wanneer zij, vooraf beschouwd, incrementeel bijdragen aan de winstgevendheid van de luchthaven. De luchthaven dient aan te tonen dat zij, wanneer zij een regeling met een luchtvaartmaatschappij treft (bv. een individuele overeenkomst of een algemene regeling luchthavengelden), gedurende de looptijd van de regeling in staat is alle door de regeling met een luchtvaartmaatschappij ontstane kosten te dekken met een redelijke winstmarge op basis van stevige vooruitzichten.
- (435) Om te kunnen beoordelen of een regeling die een luchthaven met een luchtvaartmaatschappij is aangegaan, in overeenstemming is met het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, moeten naast de luchthavengelden ook de verwachte niet-luchtvaartgebonden inkomsten uit de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij in aanmerking worden genomen, ongerekend kortingen, marketingsteun of stimuleringsregelingen. Ook moeten alle verwachte incrementele kosten van de luchthaven met betrekking tot de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven in aanmerking worden genomen. Dit soort incrementele kosten kunnen alle uitgaven- of investeringscategorieën omvatten, zoals incrementele kosten voor personeel, uitrusting en investeringen die ontstaan door de aanwezigheid van de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven. Indien de luchthaven bijvoorbeeld moet uitbreiden of een nieuwe terminal of andere voorzieningen moet bouwen in hoofdzaak om te voldoen aan de behoeften van een bepaalde luchtvaartmaatschappij, moet bij het berekenen van de incrementele kosten rekening worden gehouden met die kosten. Daarentegen hoeven kosten die de luchthaven hoe dan ook had moeten maken, ongeacht de met de luchtvaartmaatschappij aangegane regeling, niet in aanmerking te worden genomen bij de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie.
- (436) Bovendien zal een marktdeelnemer handelend in een markteconomie, bij het beoordelen van de wenselijkheid om een overeenkomst voor luchthavendiensten en een overeenkomst voor marketingdiensten te sluiten, als tijdshorizon voor zijn beoordeling de looptijd van de betrokken overeenkomsten kiezen. Hij zal met andere woorden de incrementele kosten en inkomsten in de loop van de toepassingsperiode van de overeenkomsten beoordelen.

⁽¹⁰⁴⁾ Besluit 2011/60/EU.

- (437) Een langere periode lijkt niet gerechtvaardigd. Op de datum waarop de overeenkomsten worden gesloten, zal een voorzichtige marktdeelnemer handelend in een markteconomie immers niet rekenen op een verlenging van deze overeenkomsten op hun vervaldag onder dezelfde voorwaarden of onder andere voorwaarden. Een voorzichtige marktdeelnemer zou zich er bovendien van bewust zijn dat lagekostenmaatschappijen zoals Ryanair erom bekend stonden en staan dat zij hun activiteiten op zeer dynamische wijze ontplooien, zowel wat betreft het openen en sluiten van routes als het verhogen en verlagen van frequenties, om zich aan te passen aan de marktontwikkelingen.

8.2.2. MAATREGEL 7: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 1999

- (438) Duitsland merkte op dat FFHG een beoordeling vooraf van de incrementele winstgevendheid voor de overeenkomst had laten uitvoeren alvorens een overeenkomst aan te gaan met Ryanair. Derhalve betoogde Duitsland dat FFHG bij het sluiten van de overeenkomst met Ryanair van 1999 handelde als een rationele investeerder.
- (439) De Commissie merkt op dat FFHG inderdaad verscheidene ondernemingsplannen had laten opstellen en berekeningen had laten uitvoeren toen hij een commerciële relatie met Ryanair aanging. In de winstgevendheidsberekeningen van FFHG werd rekening gehouden met alle inkomsten (luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden) die Ryanair naar verwachting zou genereren op de luchthaven, en alle kosten als gevolg van de aanwezigheid van de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven.

Eerste beoordeling door FFHG van de winstgevendheid van de overeenkomst met Ryanair van 1999

- (440) In tabel 24 wordt de berekening van de incrementele winstgevendheid van de overeenkomst met Ryanair van 1999 voor het jaar 1999 samengevat, die werd uitgevoerd door FFHG op basis van de inkomsten die naar verwachting uit de overeenkomst zouden voortvloeien, de niet-luchtvaartgebonden inkomsten die zouden voortvloeien uit de accijnsvrije verkoop en de verkoop in de winkels op de luchthaven, alsook de verwachte incrementele kosten in verband met de overeenkomst.

Tabel 24

Beoordeling vooraf van de incrementele winstgevendheid van de overeenkomst met Ryanair van 1999 (jaar 1999)

[...]

Bron: Door FFHG berekende incrementele winstgevendheid, 4 maart 1999.

- (441) Hoewel de door FFHG uitgevoerde en door Duitsland ingediende voorafgaande analyse van 4 maart 1999 geen prognose bevatte voor de hele periode die door de overeenkomst werd bestreken, was het duidelijk dat werd verwacht dat de overeenkomst vanaf het eerste jaar van de exploitatie winst zou opleveren. Hoewel een marktdeelnemer handelend in een markteconomie normaal gezien een ondernemingsplan zou opstellen voor de hele looptijd van de overeenkomst, zou de overeenkomst naar verwachting vanaf het begin een positieve incrementele winstbijdrage voor de luchthaven genereren, met name omdat het eerste jaar voor een luchtvaartmaatschappij die de exploitatie van een onbekende luchthaven aanvat de meest riskante periode is. In dit geval lijkt het erop dat de verkeersprognoses zijn gebaseerd op voorzichtige aannames en zijn bevestigd door de daadwerkelijke ontwikkeling van het verkeer op de luchthaven (zie tabel 1). Bijgevolg zou de luchthaven, ook in het onwaarschijnlijke geval dat het passagiersverkeer tijdens de hele looptijd van de overeenkomst op hetzelfde peil zou blijven, er naar verwachting nog steeds van kunnen uitgaan dat de overeenkomst een positieve bijdrage zou leveren aan de algehele winstgevendheid van FFHG.
- (442) De incrementele inkomsten waarmee bij de berekening van de incrementele winstgevendheid rekening wordt gehouden, omvatten de luchtvaartgebonden inkomsten en andere, niet-luchtvaartgebonden inkomsten (zoals inkomsten uit ticketverkoop) zoals bij de overeenkomst met Ryanair van 1999 overeengekomen, alsook de inkomsten uit de verkoop van accijnsvrije goederen en winkelverkoop. De belangrijkste factor voor waardecreatie van de verwachte inkomsten was het verwachte passagiersverkeer. Wat de passagiersprognose betreft, verwachtte FFHG in 1999 ongeveer [...] passagiers van Ryanair te zullen afhandelen ⁽¹⁰⁵⁾. Die verkeersprognose werd bevestigd door de daadwerkelijke ontwikkeling van het passagiersvolume op de luchthaven (zie tabel 1).

⁽¹⁰⁵⁾ De prognose is gebaseerd op de volgende berekening: [...] vluchten in 1999 × [...] passagiers per vlucht = [...] Ryanair-passagiers.

- (443) De in aanmerking genomen incrementele kosten omvatten de kosten van de grondafhandeling, die wordt uitgevoerd door een extern grondafhandelingsbedrijf, de brandstofkosten, de kosten van extra aan te nemen personeel (acht bijkomende werknemers), alsook de kosten van marketing, het callcenter en de beveiligingscontroles. Daarnaast werd rekening gehouden met de afschrijvingen en financieringskosten voor investeringen die rechtstreeks voortvloeiden uit de aanwezigheid van Ryanair. Die investeringen bedroegen naar schatting ongeveer [...] miljoen DM en hadden hoofdzakelijk betrekking op algemene luchthavenuitrusting.
- (444) Duitsland voerde aan dat de investeringskosten voor de nieuwe passagiersterminal ter hoogte van [...] miljoen DM niet het gevolg waren van de aanwezigheid van Ryanair. Duitsland wees er in dat verband op dat de luchthaven vóór de bouw van de nieuwe terminal niet over een behoorlijke passagiersterminal beschikte. Derhalve was de bouw van een nieuwe terminal volgens Duitsland een voorwaarde voor de strategie van de luchthaven om zijn activiteiten uit te breiden tot lijndiensten voor passagiersvervoer. Bovendien deed de luchthaven, mede in verband met de strategie van FFHG om de activiteiten op het gebied van vracht uit te breiden, diverse investeringen die niet door de aanwezigheid van een bepaalde luchtvaartmaatschappij werden ingegeven. Aangezien deze kosten ongeacht de aanwezigheid van Ryanair op de luchthaven zouden zijn gemaakt, hoefden deze kosten volgens Duitsland niet in aanmerking te worden genomen bij het berekenen van de incrementele winstgevendheid.
- (445) Ten eerste merkt de Commissie op dat de bouw van een nieuwe passagiersterminal, volgens het ondernemingsplan van FFHG van 16 november 1998 voor 1999, inderdaad al was begonnen (d.w.z. voordat er een overeenkomst met Ryanair werd gesloten).
- (446) Ten tweede blijkt uit de authentieke vooraf opgestelde ondernemingsplannen die door Duitsland zijn ingediend, dat de bouw van de terminal en andere infrastructuurmaatregelen deel uitmaakten van de verbouwing van een voormalige luchtmachtbasis van de VS tot een volledig werkende burgerluchthaven (met als bredere doelstelling de ontwikkeling van de luchthaven om de regio beter te ontsluiten) en niet beperkt bleven tot de overeenkomst met Ryanair van 1999.
- (447) Gezien de bovenstaande overwegingen is de Commissie van oordeel dat de vooraf door FFHG uitgevoerde berekening was gebaseerd op realistische aannames en terecht geen rekening hield met de kosten met betrekking tot de infrastructuur. Bovendien bleek uit deze berekening dat de overeenkomst met Ryanair van 1999 vanaf het eerste jaar tot een positieve winstbijdrage voor de luchthaven zou leiden, ook al werd bij de berekening vooraf van de winstgevendheid niet naar de hele periode gekeken.

Tweede door FFHG uitgevoerde winstgevendheidsbeoordeling van de overeenkomst met Ryanair van 1999

- (448) Een tweede winstgevendheidsbeoordeling vooraf van de overeenkomst met Ryanair van 1999 voor de periode 1999-2003 werd uitgevoerd in het kader van de besprekingen in de raad van toezicht van FFHG over het werven van nieuwe klanten (Ryanair)⁽¹⁰⁶⁾, zoals is samengevat in tabel 25. De Commissie merkt op dat ook die beoordeling is gebaseerd op een berekening van de winstgevendheidsverwachtingen en de in overwegingen 442 tot en met 444 uiteengezette beginselen. Hoewel die beoordeling is gebaseerd op hogere prognoses voor de passagiersstromen dan de eerdere berekening, zijn ook die prognoses bevestigd door de daadwerkelijke ontwikkeling van het passagiersverkeer op de luchthaven (zie tabel 1).

Tabel 25

Beoordeling van de winstgevendheidsverwachtingen voor de overeenkomst met Ryanair van 1999 (periode 1999-2003)

[...]

Bron: Verslag over luchthavengelden — luchthaven Frankfurt-Hahn, 1999, en beoordeling van de Commissie.

- (449) Hoewel in de door FFHG uitgevoerde en door Duitsland toegezonden voorafgaande analyse de toekomstige betalingen tot de datum van sluiting van de overeenkomst niet worden afgetrokken, is het duidelijk dat werd verwacht dat de overeenkomst winstgevend zou zijn. De Commissie is van oordeel dat die aanname redelijk was gezien de heersende marktomstandigheden ten tijde van het sluiten van de overeenkomst met Ryanair van 1999. De verkeersprognoses die een belangrijke rol spelen bij de luchtvaartgebonden inkomsten waren gebaseerd op

⁽¹⁰⁶⁾ Verslag over luchthavengelden — luchthaven Frankfurt-Hahn, 1999.

voorzichtige aannames en werden bevestigd door de daadwerkelijke ontwikkeling van het passagiersvolume op de luchthaven. Bovendien viel te verwachten dat de opgenomen incrementele kosten in de periode 2000-2003 gelijk zouden blijven, aangezien er slechts een marginale toename van het door Ryanair aangeboden aantal vluchten werd verwacht. Tevens waren de prognoses voor niet-luchtvaartgebonden inkomsten gebaseerd op redelijke aannames, aangezien ervan werd uitgegaan dat elke passagier ongeveer [...] EUR op de luchthaven zou uitgeven.

- (450) De Commissie merkt op dat de directie van FFHG er bij het beoordelen van alle incrementele kosten en inkomsten die voortvloeien uit de activiteiten van Ryanair op de luchthaven van uitging dat de overeenkomst met Ryanair van 1999 niet alleen alle incrementele kosten zou dekken, maar gedurende de looptijd ervan ook een positieve bijdrage aan de winstgevendheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn zou leveren met een netto contante waarde ter hoogte van [...] miljoen DM (disconteringspercentage = [...] %). Gezien die verwachte positieve bijdrage werd ervan uitgegaan dat ook de totale activiteiten van de luchthaven Frankfurt-Hahn tijdens de looptijd van de overeenkomst met Ryanair van 1999 winstgevender zouden worden.
- (451) Hoewel het voor de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie volstaat aan te tonen dat de verwachte inkomsten uit de overeenkomst met een luchthaven de verwachte incrementele kosten dekken, heeft de Commissie tevens een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij ook rekening werd gehouden met de afschrijvingskosten van de nieuwe passagiersterminal (zie tabel 26).

Tabel 26

Beoordeling van de incrementele winstgevendheid voor de overeenkomst met Ryanair van 1999 (periode 1999-2003, incl. de jaarlijkse afschrijvingen voor de nieuwe passagiersterminal ter hoogte van [...] DM ⁽¹⁰⁷⁾)

[...]

Bron: Verslag over luchthavengelden — luchthaven Frankfurt-Hahn, 1999, en beoordeling van de Commissie.

- (452) Zelfs wanneer rekening wordt gehouden met de volledige afschrijvingskosten voor de nieuwe passagiersterminal, kon er redelijkerwijs van uit worden gegaan dat de overeenkomst met Ryanair van 1999 een positieve netto contante waarde van rond de [...] miljoen DM zou opleveren (disconteringspercentage = [...] %).

Winstgevendheidsbeoordeling door Oxera voor de overeenkomst met Ryanair van 1999

- (453) Daarnaast diende Ryanair een door Oxera uitgevoerde winstgevendheidsbeoordeling in die was gebaseerd op de gegevens die beschikbaar waren toen de overeenkomst met Ryanair van 1999 werd gesloten en die door de luchthaven en Ryanair werden verstrekt. De resultaten van die berekening worden samengevat in tabel 16. Uit de beoordeling van Oxera blijkt dat men ervan uit kon gaan dat de overeenkomst met Ryanair van 1999 een positieve netto contante waarde voor de luchthaven zou opleveren.
- (454) Op grond van de beschikbare gegevens vindt de Commissie het argument van Duitsland overtuigend dat het vermogen om extra verkeer te genereren middels overeenkomsten met Ryanair FFHG de mogelijkheid bood om klanten met groeipotentieel aan te trekken, de algehele benutting van de luchthaven te verbeteren en zijn verliezen te verminderen.

Conclusie

- (455) Na bestudering van de overeenkomst en de verwachtingen van FFHG ten tijde van het sluiten van de overeenkomst met Ryanair van 1999, is de Commissie ervan overtuigd dat de overeenkomst een bijdrage leverde aan de winstgevendheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn, aangezien de verwachte incrementele inkomsten hoger lagen dan de verwachte incrementele kosten. Aangezien de overeenkomst derhalve voldeed aan het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, verschaftte zij geen voordeel aan Ryanair.

⁽¹⁰⁷⁾ Investeringskosten voor de nieuwe terminal ter hoogte van [...] miljoen DM/verwachte economische levensduur van de terminal 20 jaar = afschrijving [...] DM p.j.

- (456) Aangezien niet aan alle criteria van artikel 107, lid 1, VWEU is voldaan, is de Commissie van oordeel dat de overeenkomst van 1999 tussen Ryanair en de luchthaven Frankfurt-Hahn geen staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

8.2.3. MAATREGEL 8: LIJST MET LUCHTHAVENGELDEN VAN 2001

- (457) De Commissie merkt op dat de lijst met luchthavengelden van 2001 op 1 oktober 2001 in werking trad. Toentertijd was Ryanair de grootste luchtvaartmaatschappij voor passagiersvervoer die op de luchthaven Frankfurt-Hahn actief was, aangezien Volare en Air Polonia pas in 2003 en Wizz Air en Iceland Express pas in 2005 met hun activiteiten begonnen.
- (458) De lijst met luchthavengelden van 2001 gold voor alle luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven Frankfurt-Hahn gebruikten en bood variabele en vaste marketingsteun voor nieuwe luchtvaartmaatschappijen, nieuwe bestemmingen en meer passagiers.
- (459) De lijst met luchthavengelden van 2001 werd ingevoerd om het concurrentievermogen van de luchthaven Frankfurt-Hahn te versterken en de toenmalige groeistrategie van de luchthaven te ondersteunen.
- (460) In het licht van het bovenstaande betoogde Duitsland dat er geen voordeel werd verleend middels de lijst met luchthavengelden van 2001 en stemde het in met het standpunt van de Commissie dat de resultaten van de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie van de overeenkomst met Ryanair van 2002, die is gebaseerd op de lijst met luchthavengelden van 2001 en extra marketingsteun inhoudt, als benchmark kunnen dienen (zie punt 8.2.4).
- (461) De Commissie is het ermee eens dat de overeenkomst met Ryanair van 2002 als benchmark kan dienen voor de lijst met luchthavengelden van 2001, in het bijzonder aangezien Ryanair ten tijde van de invoering van de lijst met luchthavengelden van 2001 de grootste luchtvaartmaatschappij op de luchthaven was en de in de overeenkomst met Ryanair van 2002 overeengekomen heffingen overeenkomen met de in de lijst van 2001 vastgestelde heffingen.

Conclusie

- (462) Gezien de berekening van de incrementele winstgevendheid die werd uitgevoerd in het kader van de overeenkomst met Ryanair van 2002, die was gebaseerd op de lijst met luchthavengelden van 2001, concludeert de Commissie dat ook de invoering van de lijst met luchthavengelden van 2001 voldeed aan het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, aangezien men vooraf kon verwachten dat deze bijdroeg aan de winstgevendheid van de luchthaven.
- (463) Aangezien niet aan alle criteria van artikel 107, lid 1, VWEU is voldaan, is de Commissie van oordeel dat de lijst met luchthavengelden van 2001 geen staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

8.2.4. MAATREGEL 9: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 2002

- (464) De overeenkomst met Ryanair van 1999 werd vervangen door de overeenkomst met Ryanair van 2002, die op 14 februari 2002 in werking trad. De overeenkomst met Ryanair van 2002 werd gesloten voor de duur van [...] jaar (d.w.z. tot [...]). Ryanair heeft de mogelijkheid de overeenkomst tegen vergelijkbare voorwaarden te verlengen tot [...].
- (465) Voordat tot de overeenkomst met Ryanair van 2002 werd besloten, werd er door FFHG op 21 mei 2001 een globale winstgevendheidsbeoordeling uitgevoerd (zie tabel 27).

Tabel 27

Winstgevendheidsanalyse van de overeenkomst met Ryanair van 2002

Omzetinkomsten per vlucht (132,30 passagiers per vlucht)	Eenheid	Bedrag per vlucht	Kosten/omzet per vlucht in DM
Inkomsten uit ticketverkoop	Vlucht	[...]	[...]
Passagiersheffing (verminderd met 3,52 DM marketing-steun) ⁽¹⁾	Passagier	[...]	[...]
Veiligheidsbelasting	Passagier	[...]	[...]
Brandstof	m ³	[...]	[...]
Niet-luchtvaartgebonden omzet (referentiejaar 2000)	Passagier	[...]	[...]
Parkeren	Passagier	[...]	[...]
Omzet per vlucht			[...]
Variabele kosten per vlucht			
Lonen			
OPS	Uren	[...]	[...]
Platformafhandeling	Uren	[...]	[...]
Inklaringssystemen ⁽²⁾			
— algemene kosten operationele voorraden	Vlucht	[...]	[...]
— 1 follow-me wagen	Vlucht	[...]	[...]
— 1 bagagevoertuig	Vlucht	[...]	[...]
— 1 afvalwatertankwagen	Vlucht	[...]	[...]
— 1 watertankwagen	Vlucht	[...]	[...]
— 1 verrijdbare stroomvoorziening	Vlucht	[...]	[...]
— 1 pushbacktrekker	Vlucht	[...]	[...]
Passagiers- en bagageafhandeling			
— passagiersafhandeling (vast eenmalig bedrag per check-in)	Vlucht	[...]	[...]
— bagageafhandeling (vast eenmalig bedrag)	Vlucht	[...]	[...]
— passagierscontrole	Passagier	[...]	[...]
Totaal variabele kosten per vlucht			[...]
Dekkingsbijdrage I per vlucht			[...]
Dekkingsbijdrage I per jaar ⁽³⁾			[...]
Steun voor nieuwe route ⁽⁴⁾			[...]

Omzetinkomsten per vlucht (132,30 passagiers per vlucht)	Eenheid	Bedrag per vlucht	Kosten/omzet per vlucht in DM
Afschrijvingen van door Ryanair teweeggebrachte investeringen ⁽⁵⁾			[...]
Financieringskosten van de hierboven genoemde investeringen (rentepercentage: 5 %)			[...]
Incrementele winstbijdrage per jaar			[...]

(¹) FFHG baseerde zijn verwachtingen ten aanzien van de inkomsten uit de passagiersheffingen op de aanname dat Ryanair drie vliegtuigen op de luchthaven Frankfurt-Hahn zou stationeren, daarom werd de passagiersheffing verminderd met de marketingsteun ter hoogte van [...] EUR per passagier.

(²) De kosten komen overeen met de verschuldigde huur voor het gebruik van de inklingssystemen plus de bedrijfskosten van het materiaal („kosten operationele voorraden”).

(³) Op basis van [...] vluchten per jaar.

(⁴) FFHG ging ervan uit dat Ryanair drie nieuwe routes zou openen, tegen betaling van [...] DM.

(⁵) De afschrijving heeft betrekking op de uitbreiding van de passagiersterminal waarmee een investering is gemoeid van [...] EUR ([...] EUR plus [...] EUR voor de verwachte extra vraag) plus financieringskosten. Deze investeringskosten zijn aan Ryanair toegerekend op grond van zijn aandeel in het passagiersvolume van de luchthaven Frankfurt-Hahn ter hoogte van [...] %. Afschrijvingsperiode: [...] jaar. Hoewel de oorspronkelijke investeringskosten met betrekking tot de terminal geacht werden niet te wijten te zijn aan Ryanair, werd bij de berekening van FFHG rekening gehouden met de verwachte extra investeringskosten voor de terminal.

Bron: Verslag van PWC van 2006, blz. 34 en de winstgevendheidsbeoordeling van FFHG in verband met de overeenkomst met Ryanair van 2002 van 21 mei 2001.

- (466) Hoewel de door Duitsland voor FFHG ingediende winstgevendheidsbeoordeling geen prognose bevatte voor de hele periode waarin de overeenkomst met Ryanair van 2002 geldig was, was het duidelijk dat werd verwacht dat de overeenkomst met Ryanair van 2002 vanaf het eerste jaar winst zou opleveren. Hoewel een marktdeelnemer handelend in een markteconomie normaal gezien een berekening zou maken voor de volledige duur van een overeenkomst, kon FFHG in dit geval redelijkerwijs verwachten dat de overeenkomst over het geheel een positieve bijdrage aan de winstgevendheid zou leveren, aangezien werd verwacht dat de overeenkomst vanaf het eerste jaar een positieve bijdrage zou leveren — zelfs als het aantal passagiers en de verwachte inkomsten gelijk zouden blijven (terwijl men er feitelijk vanuit ging dat deze zouden stijgen) (zie overweging 471).
- (467) De incrementele inkomsten waarmee bij die winstgevendheidsbeoordeling rekening wordt gehouden omvatten luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden inkomsten, zoals in de overeenkomst met Ryanair van 2002 is overeengekomen, alsook inkomsten uit de verkoop van accijnsvrije goederen en winkerverkopen. De belangrijkste factor voor waardecreatie van de verwachte inkomsten was het verwachte passagiersverkeer. Wat het laatste betreft, verwachtte FFHG in 2002 ongeveer 392 137 Ryanair-passagiers af te handelen ⁽¹⁰⁸⁾. Die verkeersprognose werd zelfs overtroffen door de daadwerkelijke ontwikkeling van het passagiersvolume op de luchthaven (zie tabel 1).
- (468) Zelfs als, zoals Lufthansa stelt, de steun voor nieuwe routes in de winstgevendheidsbeoordeling van FFHG was onderschat, zou de hogere marketingsteun zijn gecompenseerd door de hogere inkomsten uit luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden inkomsten als gevolg van een groter passagiersvolume.
- (469) De in aanmerking genomen incrementele kosten omvatten de kosten van de grondaafhandeling, die wordt uitgevoerd door een extern grondaafhandelingsbedrijf, de kosten van extra aan te nemen personeel, alsook de kosten van marketing, de ontwikkeling van nieuwe routes en beveiligingscontroles. Daarnaast werd rekening gehouden met de afschrijvingen en financieringskosten voor investeringen die rechtstreeks voortvloeiden uit de aanwezigheid van Ryanair. Die investeringen bedroegen naar schatting ongeveer [...] miljoen DM en hadden betrekking op de uitbreiding van de passagiersterminal. Hoewel Ryanair niet werd geacht de aanleiding voor de bouw van de terminal te vormen, werd bij de berekening van FFHG rekening gehouden met de verwachte extra investeringskosten voor de terminal.
- (470) Hoewel in de door Duitsland toegezonden winstgevendheidsbeoordeling van FFHG de toekomstige betalingen tot de datum van sluiting van de overeenkomst met Ryanair van 2002 niet worden afgetrokken, is het duidelijk dat werd verwacht dat de overeenkomst rendabel zou zijn. De Commissie merkt op dat de aannames die aan de berekening vooraf ten grondslag lagen redelijk waren, gezien de heersende marktomstandigheden ten tijde van de uitvoering van die berekening. Met name het verwachte passagiersvolume werd zelfs overtroffen door de daadwerkelijke ontwikkeling van het passagiersvolume op de luchthaven (zie tabel 1) en leidde tot hogere luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden inkomsten.

⁽¹⁰⁸⁾ De prognose was gebaseerd op de volgende berekening: [...] vluchten in 2002 × [...] passagiers per vlucht = 392 137 Ryanair-passagiers. Deze aanname was gebaseerd op ongeveer [...] Ryanair-vluchten per dag.

- (471) De Commissie merkt op dat de directie van FFHG er bij het beoordelen van alle incrementele kosten en inkomsten die voortvloeien uit de activiteiten van Ryanair op de luchthaven van uitging dat de overeenkomst met Ryanair van 2002 gedurende haar looptijd een positieve bijdrage zou leveren aan de winstgevendheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn met een netto contante waarde van ten minste [...] miljoen DM (disconteringspercentage = [...] %) ⁽¹⁰⁹⁾. De Commissie merkt op dat, gezien de daadwerkelijke ontwikkeling van het passagiersaanbod op de luchthaven Frankfurt-Hahn, de op basis van de overeenkomst met Ryanair van 2002 berekende netto contante waarde de daadwerkelijke incrementele winstgevendheid van die overeenkomst lijkt te onderschatten.
- (472) Daarbij komt nog dat, aangezien ervan uit werd gegaan dat de overeenkomst met Ryanair van 2002 (niet alleen alle incrementele kosten zou dekken, maar ook) een positieve bijdrage zou leveren aan de winstgevendheid van FFHG, ook de totale activiteiten van de luchthaven Frankfurt-Hahn tijdens de looptijd van de overeenkomst met Ryanair van 2002 winstgevend zouden worden.

Winstgevendheidsbeoordeling door Oxera van de overeenkomst met Ryanair van 2002

- (473) Daarnaast diende Ryanair een door Oxera uitgevoerde winstgevendheidsbeoordeling in die was gebaseerd op de gegevens die beschikbaar waren toen de overeenkomst met Ryanair van 2002 werd gesloten (en die door de luchthaven en Ryanair werden verstrekt). De resultaten van die berekening worden samengevat in tabel 17. Op basis van de door Oxera uitgevoerde toetsing aan het criterium van de particuliere investeerder in een markteconomie van de overeenkomst met Ryanair van 2002 heeft de Commissie een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met betrekking tot de niet-luchtvaartgebonden inkomsten die bij de beoordeling in acht zijn genomen.
- (474) Zelfs als de niet-luchtvaartgebonden inkomsten met gemiddeld 20 % waren verminderd — met het oog op de gevoeligheidsanalyse van de veronderstelde niet-luchtvaartgebonden inkomsten — zou de netto contante waarde van de overeenkomst met Ryanair van 2002 [...] miljoen EUR hebben bedragen, met handhaving van alle overige aannames (zie tabel 28).

Tabel 28

Aangepaste winstgevendheidsbeoordeling door Oxera van de overeenkomst met Ryanair van 2002 (vermindering van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten met 20 %)

[...]

Conclusie

- (475) Na bestudering van de winstgevendheidsbeoordeling van Oxera voor de overeenkomst met Ryanair van 2002 en de verwachtingen van FFHG ten tijde van het sluiten van die overeenkomst, is de Commissie ervan overtuigd dat er redelijkerwijs van kon worden uitgegaan dat de overeenkomst een bijdrage zou leveren aan de winstgevendheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn (rekening houdend met de op dat moment heersende marktomstandigheden), aangezien de verwachte incrementele inkomsten hoger lagen dan de verwachte incrementele kosten. Aangezien de overeenkomst met Ryanair van 2002 derhalve voldeed aan het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, verschaftte zij geen voordeel aan Ryanair.
- (476) Aangezien niet aan alle criteria van artikel 107, lid 1, VWEU is voldaan, is de Commissie van oordeel dat de overeenkomst met Ryanair van 2002 geen staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

8.2.5. MAATREGEL 10: OVEREENKOMST MET RYANAIR VAN 2005

- (477) Op 4 november 2005 werd een wijziging van de overeenkomst met Ryanair van 2002, de „*Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Delivery of aircraft 6 to 18 — year 2005 to year 2012*”, overeengekomen. Op 18 november 2005 werd het sluiten van de overeenkomst met Ryanair van 2005 goedgekeurd door de raad van toezicht van FFHG. De overeenkomst met Ryanair van 2005 is geldig tot [...].

⁽¹⁰⁹⁾ Winstgevendheidsbeoordeling op basis van de winstbijdrage voor 2002 van de overeenkomst met Ryanair van 2002: [...]

- (478) Duitsland voerde tevens aan dat de overeenkomst met Ryanair van 2005 in overeenstemming is met het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. Om dit te staven verstrekke Duitsland een door PwC uitgevoerde toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie. Bij de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie van PwC worden twee scenario's vergeleken om de incrementele impact van de overeenkomst met Ryanair van 2005 te bepalen: i) een vooraf opgesteld ondernemingsplan van FFHG met betrokkenheid van Ryanair, en ii) een alternatief scenario met een vooraf opgesteld ondernemingsplan van FFHG zonder betrokkenheid van Ryanair. De incrementele kasstroom wordt berekend als het verschil tussen de twee scenario's (zie de samenvatting in tabel 29).

Tabel 29

Toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie van de overeenkomst met Ryanair van 2005

[...]

Bron: Verslag van PwC van 2006, blz. 88 en 89.

- (479) De Commissie is van oordeel dat de vastgestelde incrementele kasstroom, namelijk het verschil tussen de twee scenario's, rekening houdt met alle incrementele kosten en inkomsten die het gevolg zijn van de aanwezigheid van Ryanair op de luchthaven. Daarnaast wordt bij die winstgevendheidsberekening tevens rekening gehouden met de investeringen die zijn ingegeven door de aanwezigheid van Ryanair op de luchthaven. Volgens de extra toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie die PwC na het besluit tot inleiding van de procedure van 2008 heeft uitgevoerd, kan een totaalbedrag van [...] miljoen EUR aan investeringen worden toegeschreven aan Ryanair, terwijl de resterende [...] miljoen EUR betrekking hebben op de ontwikkeling van de vrachtinfrastructuur van de luchthaven (te weten [...] miljoen EUR in totaal).
- (480) De Commissie merkt op dat de directie van FFHG er bij het beoordelen van alle incrementele kosten en inkomsten die voortvloeien uit de activiteiten van Ryanair op de luchthaven van uitging dat de overeenkomst met Ryanair van 2005 gedurende haar looptijd een positieve bijdrage zou leveren aan de winstgevendheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn met een netto contante waarde van ten minste [...] miljoen EUR (disconteringspercentage = [...] %) ⁽¹¹⁰⁾.
- (481) In dat verband merkt de Commissie op dat, rekening houdend met de heersende marktomstandigheden en de sterke toename van het aantal lagekostenmaatschappijen sinds 2000, de aannames die ten grondslag liggen aan het vooraf opgestelde ondernemingsplan realistisch lijken. Tegelijkertijd is het mogelijk dat, gezien de lange planningsperiode van de daadwerkelijke ontwikkeling van het passagiersaanbod op de luchthaven Frankfurt-Hahn, de netto contante waarde die op basis van een disconteringspercentage van [...] % is berekend niet afdoende rekening houdt met de risico's die mogelijk van invloed zijn op de onderliggende aannames.
- (482) Derhalve heeft de Commissie een gevoeligheidsanalyse van het disconteringspercentage uitgevoerd (zie tabel 30). Bij toepassing van een disconteringspercentage van [...] % bedraagt de netto contante waarde nog steeds [...] miljoen EUR. Daarbij komt dat, zelfs als men in aanmerking neemt dat een disconteringspercentage van [...] % het nog steeds niet mogelijk zou maken onzekerheden te compenseren met betrekking tot de passagiersprognoses voor de lange termijn, er rekening mee dient te worden gehouden dat de overeenkomst naar verwachting vanaf het eerste jaar een positieve bijdrage zou leveren aan de winstgevendheid van FFHG en dat er geen dwingende reden leek te bestaan, gezien de algemene ontwikkeling van de markt, waarom FFHG in de daaropvolgende jaren een daling zou moeten verwachten.

Tabel 30

Toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie voor de overeenkomst met Ryanair van 2005 — gevoeligheidsanalyse van het disconteringspercentage

[...]

⁽¹¹⁰⁾ De Commissie heeft vernomen dat ook de deelstaat Rijnland-Palts marketingovereenkomsten met Ryanair heeft gesloten. Deze overeenkomsten maakten echter geen deel uit van de maatregelen waarvoor de Commissie in 2008 de formele onderzoeksprocedure heeft ingeleid en waren derhalve niet opgenomen in de analyse in dit besluit, hetgeen eventuele toekomstige maatregelen van de Commissie met betrekking tot deze overeenkomsten onverlet laat.

Conclusie

- (483) Gezien de uitgevoerde incrementele winstgevendheidsanalyse concludeert de Commissie dat de overeenkomst met Ryanair van 2005 voldeed aan het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, aangezien zij, vooraf beschouwd en rekening houdend met de heersende marktomstandigheden, een incrementele bijdrage leverde aan de winstgevendheid van de luchthavenbeheerder. Derhalve komt de Commissie tot de slotsom dat het besluit van FFHG om de overeenkomst met Ryanair van 2005 aan te gaan geen economisch voordeel heeft verschaft aan de luchtvaartmaatschappij dat zij onder normale marktomstandigheden niet zou hebben verkregen.
- (484) Aangezien niet aan alle criteria van artikel 107, lid 1, VWEU is voldaan, is de Commissie van oordeel dat de overeenkomst van 2005 tussen Ryanair en de luchthaven Frankfurt-Hahn geen staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU ⁽¹¹⁾.

8.2.6. MAATREGEL 11: LIJST MET LUCHTHAVENGELDEN VAN 2006

- (485) De lijst met luchthavengelden van 2006 trad op 1 juni 2006 in werking en verving de lijst met luchthavengelden van 2001. Daarbij wordt evenwel uitgegaan van dezelfde basisbeginselen als bij de lijst met luchthavengelden van 2001. De wijzigingen ten opzichte van de lijst van 2001 behelzen de start- en landingsheffingen, de passagiersheffing en de marketingsteun voor het beginnen van een nieuwe route en het gegeneerde verkeersvolume afhankelijk van het totaal aantal passagiers (vertrekkende en aankomende passagiers die door de luchtvaartmaatschappij worden vervoerd).
- (486) Duitsland betoogde dat Ryanair geen voordeel werd verleend middels de lijst met luchthavengelden van 2006. Ten eerste rechtvaardigde Duitsland de verschillende passagiersheffingen door te stellen dat die zijn vastgesteld om andere lagekostenmaatschappijen te stimuleren en tegelijkertijd de exploitatiekosten van de luchthaven te dekken. Kortingen afhankelijk van het passagiersvolume zijn volgens Duitsland gebruikelijk bij nationale en internationale luchthavens. Aangezien de kortingsdrempel erg laag lag, namelijk bij 100 000 passagiers per jaar, kwamen ook kleinere luchtvaartmaatschappijen voor die kortingen in aanmerking.
- (487) Om dat te staven diende Duitsland een winstgevendheidsbeoordeling vooraf in waarin een scenario met de invoering van de lijst met luchthavengelden van 2006 werd vergeleken met een scenario zonder de invoering van die lijst (zie tabel 31 voor een samenvatting). De Commissie is van oordeel dat, rekening houdend met de heersende marktomstandigheden en de daadwerkelijke bedrijfsresultaten van FFHG destijds, de winstgevendheidsberekening op realistische aannames was gebaseerd.

Tabel 31

Winstgevendheidsbeoordeling voor de lijst met luchthavengelden van 2006

In 1 000 EUR	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EBITDA met de lijst met luchthavengelden van 2006	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA zonder de lijst met luchthavengelden van 2006	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Incrementele impact van de lijst met luchthavengelden van 2006	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Bron: Verslag van PwC van 2006, blz. 57.

⁽¹¹⁾ Zie voetnoot 110.

- (488) Zoals vermeld in punt 8.2.1, kunnen regelingen die luchtvaartmaatschappijen en een luchthaven aangaan, worden geacht te voldoen aan de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie wanneer men er van tevoren van mag uitgaan dat zij een incrementele bijdrage leveren aan de winstgevendheid van de luchthaven. De luchthaven dient aan te tonen dat zij, wanneer zij een regeling met een luchtvaartmaatschappij treft (bv. een individueel contract of een algemene regeling voor luchthavengelden), gedurende de looptijd van de regeling in staat is alle door de regeling met een luchtvaartmaatschappij ontstane kosten te dekken met een redelijke winstmarge op basis van stevige vooruitzichten op middellange termijn.
- (489) Om te kunnen beoordelen of een regeling die een luchthaven met een luchtvaartmaatschappij is aangegaan, in overeenstemming is met het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, moeten naast de luchthavengelden ook de verwachte niet-luchtvaartgebonden inkomsten uit de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij in aanmerking worden genomen, ongerekend kortingen, marketingsteun of stimuleringsregelingen. Ook moeten alle verwachte incrementele kosten van de luchthaven met betrekking tot de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven in aanmerking worden genomen. Dit soort incrementele kosten kunnen alle uitgaven- of investeringscategorieën omvatten, zoals incrementele kosten voor personeel, uitrusting en investeringen die ontstaan door de aanwezigheid van de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven. Indien de luchthaven bijvoorbeeld moet uitbreiden of een nieuwe terminal of andere voorzieningen moet bouwen in hoofdzaak om te voldoen aan de behoeften van een bepaalde luchtvaartmaatschappij, moet bij het berekenen van de incrementele kosten rekening worden gehouden met die kosten. Daarentegen hoeven kosten die de luchthaven hoe dan ook had moeten maken, ongeacht de met de luchtvaartmaatschappij aangegane regeling, niet in aanmerking te worden genomen bij de toetsing aan het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie.
- (490) Wat de winstgevendheidsbeoordeling betreft die FFHG voor de invoering van de lijst met luchthavengelden van 2006 liet uitvoeren, is de Commissie van oordeel dat alle incrementele kosten en inkomsten als gevolg van de invoering van deze lijst zijn meegerekend en gebaseerd waren op redelijke aannames waarbij werd uitgegaan van de heersende marktomstandigheden en de daadwerkelijke resultaten van FFHG. De lijst met luchthavengelden van 2006 was niet beperkt in de tijd, zodat de luchthavenexploitant alleen de algehele winstgevendheid van de lijst van luchthavengelden van 2006 hoefde te berekenen voor een aantal opeenvolgende jaren. Bovendien kon FFHG de lijst van luchthavengelden te allen tijde wijzigen, indien werd aangetoond dat de gegenereerde inkomsten onvoldoende waren om de incrementele kosten te dekken die het gevolg waren van het feit dat de luchtvaartmaatschappijen die lijst gebruikten. Aangezien Ryanair een individuele overeenkomst heeft gesloten, gold de lijst bovendien niet voor de grootste luchtvaartmaatschappij (met een aandeel van 90 % in het passagiersvolume), maar wel voor de resterende luchtvaartmaatschappijen met een aandeel van ongeveer 10 % in het passagiersvolume. Derhalve vielen de incrementele kosten van de lijst met luchthavengelden van 2006 erg mee en verwachtte FFHG zijn middelen beter te kunnen gebruiken.
- (491) Hoewel in de door FFHG uitgevoerde en door Duitsland toegezonden voorafgaande analyse de toekomstige betalingen tot de datum waarop de lijst met luchthavengelden van 2006 in werking trad niet werden afgetrokken, is het duidelijk dat werd verwacht dat de lijst vanaf het eerste jaar rendabel zou zijn.
- (492) Bovendien waren deze prognoses, gezien de hoge vaste kosten en de minimale incrementele kosten in verband met het verrichten van diensten op grond van de lijst met luchthavengelden van 2006, niet gevoelig voor de aannames met betrekking tot de algemene verkeersontwikkeling.

Conclusie

- (493) Gezien de uitgevoerde incrementele winstgevendheidsberekening concludeert de Commissie dat de invoering van de lijst met luchthavengelden van 2006 voldeed aan het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, aangezien men vooraf kon verwachten dat deze zou bijdragen aan de winstgevendheid van de luchthaven. Met name alle kosten van de luchthaven als gevolg van de invoering van de lijst met luchthavengelden van 2006 werden gedekt door de inkomsten (zowel luchtvaartgebonden als niet-luchtvaartgebonden activiteiten) uit de invoering van die lijst, met een redelijke winstmarge. Er werd redelijkerwijs van uitgegaan dat de kosten die rechtstreeks konden worden toegerekend aan afzonderlijke overeenkomsten met specifieke luchtvaartmaatschappijen zouden worden overtroffen door de inkomsten die konden worden toegeschreven aan de aanwezigheid van die luchtvaartmaatschappijen (zie punt 8.2.5). Derhalve kon men redelijkerwijs verwachten dat de lijst met luchthavengelden van 2006 (rekening houdend met de heersende marktomstandigheden ten tijde van de invoering ervan) een bijdrage zou leveren aan de algehele winstgevendheid van de luchthaven op lange termijn.
- (494) Derhalve concludeert de Commissie dat de lijst met luchthavengelden van 2006 geen economisch voordeel verschaft aan de luchtvaartmaatschappijen dat zij onder normale marktomstandigheden niet zouden hebben verkregen. Bovendien konden alle potentiële gebruikers van de luchthaven er op doorzichtige en niet-discriminerende voorwaarden gebruik van maken. Derhalve wordt de lijst met luchthavengelden van 2006 niet beschouwd als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

9. RECHTMATIGHEID VAN DE STEUN

- (495) Overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU dienen lidstaten elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen aan te melden en mogen de voorgenoemde maatregelen niet tot uitvoering worden gebracht voordat er een eindbesluit is vastgesteld.
- (496) Aangezien de maatregelen 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 12 ten behoeve van FFHG reeds ten uitvoer zijn gelegd of de middelen reeds onherroepelijk aan FFHG zijn toegekend, is de Commissie van oordeel dat Duitsland het verbod in artikel 108, lid 3, VWEU niet in acht heeft genomen ⁽¹¹²⁾.

10. JURIDISCHE BEOORDELING — VERENIGBAARHEID VAN DE STEUN

10.1. TOEPASSELIGHEID VAN DE RICHTSNOEREN LUCHTVAARTSTEUN VAN 2014 EN VAN 2005

- (497) Artikel 107, lid 3, VWEU voorziet in bepaalde afwijkingen op de algemene regel van artikel 107, lid 1, VWEU dat staatssteun onverenigbaar is met de interne markt. Overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU kunnen „steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad”, als verenigbaar met de interne markt worden beschouwd.
- (498) In dat verband verschaffen de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 een kader om te beoordelen of steun aan luchthavens uit hoofde van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU verenigbaar kan worden verklaard.
- (499) Overeenkomstig de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 is de Commissie van oordeel dat de mededeling van de Commissie betreffende de vaststelling van regels voor de beoordeling van onrechtmatig verleende staatssteun ⁽¹¹³⁾ op onrechtmatig verleende investeringssteun aan luchthavens van toepassing is. Als de onrechtmatige investeringssteun vóór 4 april 2014 is verleend, zal de Commissie de verenigbaarheidsregels toepassen die van kracht waren op het moment dat de investeringssteun is verleend. Derhalve zal de Commissie in het geval van onrechtmatige investeringssteun aan luchthavens die vóór 4 april 2014 werd verleend, de beginselen toepassen die zijn neergelegd in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 ⁽¹¹⁴⁾.
- (500) Overeenkomstig de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 is de Commissie tevens van mening dat de bepalingen van haar mededeling betreffende de vaststelling van regels voor de beoordeling van onrechtmatig verleende staatssteun niet dienen te gelden voor zaken van onrechtmatige exploitatiesteun aan luchthavens die vóór 4 april 2014 is verleend. In plaats daarvan zal de Commissie de in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 vastgestelde beginselen toepassen op alle gevallen van exploitatiesteun (lopende aanmeldingen en onrechtmatige, niet-aangemelde steun) aan luchthavens, zelfs als de steun vóór 4 april 2014 en het begin van de overgangsperiode werd verleend ⁽¹¹⁵⁾.
- (501) In overweging 496 had de Commissie reeds geconcludeerd dat de beoordeelde maatregelen vóór 4 april 2014 toegekende onrechtmatige staatssteun vormen.

10.2. ONDERSCHIED TUSSEN INVESTERINGSSTEUN EN EXPLOITATIESTEUN

- (502) Op basis van de in de overwegingen 499 en 500 vermelde bepalingen van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 moet de Commissie vaststellen of de betrokken maatregelen onrechtmatige investeringssteun of exploitatiesteun vormen.
- (503) In punt 25, onder 18), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 wordt investeringssteun gedefinieerd als „steun voor de financiering van vaste activa, met name om de financieringskloof voor de kapitaalkosten te dichten”. Bovendien kan investeringssteun volgens die bepaling hetzij een bedrag zijn dat als eenmalig bedrag vooruit wordt betaald (om initiële investeringskosten te dekken), hetzij steun in de vorm van periodieke tranches (om kapitaalkosten te dekken, d.w.z. jaarlijkse afschrijvingen en financieringskosten).

⁽¹¹²⁾ Arrest van het Gerecht van 14 januari 2004, Fleuren Compost BV/Commissie, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

⁽¹¹³⁾ PB C 119 van 22.5.2002, blz. 22.

⁽¹¹⁴⁾ Punt 173 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽¹¹⁵⁾ Punt 172 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

- (504) Bij exploitatiesteun gaat het daarentegen om het dekken van alle of bepaalde exploitatiekosten voor een luchthaven, die worden gedefinieerd als „de onderliggende kosten [...] ten aanzien van het verrichten van luchthavendiensten, die kostencategorieën omvatten zoals personeelskosten, kosten van uitbestede diensten, communicatie, afvalinzameling, energie, onderhoud, huur en administratie, maar met uitsluiting van de kapitaalkosten, marketingsteun of andere stimuleringsregelingen die de luchthaven aan luchtvaartmaatschappijen geeft, en kosten van taken die tot de overheidstaken behoren” ⁽¹¹⁶⁾.
- (505) Gelet op die definities kan worden aangenomen dat de kapitaalverhogingen en rechtstreekse subsidies die verband hielden met de investeringsprojecten investeringssteun ten behoeve van FFHG vormen.
- (506) Het deel van de jaarlijkse overdrachten van verliezen dat is gebruikt om de jaarlijkse exploitatieverliezen ⁽¹¹⁷⁾ van FFHG te dekken, na aftrek van de in de EBITDA opgenomen kosten die tot de taken van de overheid behoren zoals vastgesteld in punt 8.1.4.1 vormt daarentegen exploitatiesteun ten behoeve van FFHG.
- (507) Tot slot vormt het deel van de jaarlijkse overdrachten van verliezen ter dekking van de verliezen van FFHG die nog niet in de EBITDA waren opgenomen (d.w.z. de jaarlijkse waardeverminderingen van activa, kosten van financiering enz.), minus de kosten voor overheidstaken zoals vastgesteld in punt 8.1.4.1, ook investeringssteun.
- (508) Zoals eerder uiteengezet, zal in alle gevallen alleen worden gekeken naar steun die is verleend na het arrest in de zaak-Aéroports de Paris van 12 december 2000.

10.3. VERENIGBAARHEID VAN DE INVESTERINGSSTEUN OVEREENKOMSTIG DE RICHTSNOEREN LUCHTVAARTSTEUN VAN 2005

- (509) Overeenkomstig punt 61 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 moet de Commissie onderzoeken of aan alle volgende voorwaarden is voldaan:
- a) de bouw en de exploitatie van de infrastructuur beantwoorden aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang (regionale ontwikkeling, toegankelijkheid enz.);
 - b) de infrastructuur is noodzakelijk en staat in verhouding tot het gestelde doel;
 - c) de infrastructuur biedt op middellange termijn voldoende gebruiksvooruitzichten, het gebruik van de bestaande infrastructuur in aanmerking genomen;
 - d) de infrastructuur is voor alle potentiële gebruikers gelijk en zonder discriminatie toegankelijk, en
 - e) het handelsverkeer wordt niet zozeer beïnvloed dat dit in strijd is met het uniale belang.
- (510) Daarnaast is staatssteun aan luchthavens — net als andere staatssteunmaatregelen — alleen verenigbaar als deze een stimulerend effect heeft en noodzakelijk is en in verhouding staat tot de beoogde legitieme doelstelling.
- (511) Duitsland merkte op dat de investeringssteun ten gunste van FFHG voldoet aan alle verenigbaarheidscriteria in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.
- a) **De steun draagt bij aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang**
- (512) De investeringssteun ten gunste van FFHG was bestemd voor de financiering van de verdere verbouwing van de voormalige luchtmachtbasis van de VS tot een burgerluchthaven en versterking van de infrastructuur van de luchthaven. Die maatregelen leverden een aanzienlijke bijdrage aan de regionale ontwikkeling, de bereikbaarheid en de werkgelegenheid van de regio Hunsrück, een regio waarvan de economie negatief werd beïnvloed door het sluiten van de Amerikaanse luchtmachtbasis, alsook aan het ontlasten van de luchthaven Frankfurt-Main.

⁽¹¹⁶⁾ Punt 25, onder 22), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽¹¹⁷⁾ Uitgedrukt in inkomsten voor rente, belastingen, afschrijvingen en amortisatie (*earnings before interest, taxes, depreciation and amortisation*, hierna „EBITDA” genoemd).

- (513) Duitsland wees erop dat de regio Hunsrück wordt omringd door een aantal gebieden (zoals Landkreis Birkenfeld) die zijn aangemerkt als regio's die in aanmerking komen voor steun in het kader van de *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“*. Inderdaad werd Landkreis Birkenfeld in de beoordeelde periode ten minste ten dele beschouwd als regio met een bruto binnenlands product (bbp) van minder dan het uniale gemiddelde ⁽¹¹⁸⁾.
- (514) De Commissie is van oordeel dat de ontwikkeling van de luchthaven Frankfurt-Hahn ook aanzienlijk heeft bijgedragen aan het scheppen van banen in de regio Hunsrück. Duitsland heeft aangetoond dat de luchthaven Frankfurt-Hahn, rekening houdend met alle onderdelen van de luchthavenactiviteiten, in 2012 goed was voor 3 063 nieuwe banen in de regio Hunsrück, waarbij het in 74 % van de gevallen om voltijdbanen ging en 90 % van die werknemers ook in die regio woont.
- (515) Bovendien had de ontwikkeling van de luchthaven Frankfurt-Hahn tevens positieve onrechtstreekse, afgeleide en katalyserende gevolgen voor de werkgelegenheid in de regio alsmede de regionale ontwikkeling in het algemeen dankzij een toename van het aantal economische en toeristische activiteiten. Volgens de informatie van Duitsland levert de luchthaven Frankfurt-Hahn een aanzienlijke bijdrage aan de ontwikkeling van het inkomend (ongeveer 33 % van de passagiers, oftewel ongeveer 1 miljoen passagiers in 2005) en uitgaand toerisme (ongeveer 67 % van de passagiers) in de deelstaat Rijnland-Palts. Duitsland wees erop dat 88 % van de inkomende passagiers ten minste eenmaal overnachtte in de regio en in 2005 goed was voor ongeveer 5,7 miljoen overnachtingen. Aangezien 88 % van de toeristen die via Frankfurt-Hahn binnenkomen ten minste eenmaal overnacht en meer dan 80 % van hen zelfs twee- tot tienmaal overnacht, leveren zij een totaalomzet op van ongeveer 133,7 miljoen EUR per jaar. Bovendien was het inkomende toerisme in Rijnland-Palts goed voor ongeveer 11 000 banen.
- (516) De gesteunde investeringen in kwestie droegen tevens bij aan de toegankelijkheid van het gebied. Niettemin draagt het naast elkaar bestaan van twee niet-winstgevende luchthavens (of het creëren van bijkomende ongebruikte capaciteit) niet bij tot een doelstelling van gemeenschappelijk belang. In dit geval is de Commissie van oordeel dat de investeringssteun niet tot zodanige overlappings leidt dat de gebruiksmogelijkheden van de bestaande infrastructuur van andere, naburige luchthavens daar op middellange termijn nadeel van ondervinden. Er bevinden zich inderdaad geen andere luchthavens op een afstand van 100 km of 60 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn. De dichtstbijzijnde luchthavens zijn de luchthaven Frankfurt-Main, 115 km of 1 uur en 15 minuten rijden verwijderd, en de luchthaven van Luxemburg, 111 km of 1 uur en 30 minuten rijden verwijderd.
- (517) De luchthaven Frankfurt-Main is een internationaal luchthavenknooppunt met tal van uiteenlopende bestemmingen, die voornamelijk wordt bediend door netwerkmaatschappijen die aansluitende vluchten aanbieden, terwijl de luchthaven Frankfurt-Hahn goedkope rechtstreekse vluchten aanbiedt. Het verkeer op de luchthaven Frankfurt-Main neemt sinds 2000 gestaag toe, van 49,4 miljoen passagiers in 2000 tot ongeveer 58 miljoen in 2012. Gedurende die periode van groei wordt de luchthaven echter geplaagd door problemen als gevolg van overbelasting en capaciteitsbeperkingen. Duitsland wees erop dat de capaciteitsgrenzen van de luchthaven Frankfurt-Main voortdurend werden overschreden. Volgens Duitsland vervulde de luchthaven Frankfurt-Hahn dankzij zijn 24-uurs exploitatievergunning daarom een voorname rol door extra capaciteit te leveren om de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten. Tot 2009 was Fraport zelfs meerderheidsaandeelhouder van FFHG, de exploitant van de luchthaven Frankfurt-Hahn (2,7 miljoen passagiers in 2013, ongeveer 4 miljoen passagiers in 2007 op het hoogtepunt) en de exploitant van de luchthaven Frankfurt-Main (58 miljoen passagiers en 2,1 miljoen vrachteenheden), en voerde in die hoedanigheid een diversificatiestrategie.
- (518) De dichtstbij gelegen luchthaven van Luxemburg, ongeveer 111 km of 1 uur en 30 minuten rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd, verwerkte in 2008 ongeveer 1,7 miljoen passagiers en maakte in 2013 een snelle toename tot 2,2 miljoen door. Hoewel de luchthaven van Luxemburg iets minder passagiers verwerkt dan de luchthaven Frankfurt-Hahn, is de vrachtactiviteit met 674 000 ton in 2013 aanzienlijk groter. De luchthaven biedt uiteenlopende lijnvluchten naar verschillende Europese hoofdsteden en chartervluchten naar vakantiebestemmingen. Dat aanbod van bestemmingen komt grotendeels tegemoet aan de behoeften van de werknemers van de financiële en internationale instellingen die in Luxemburg zijn gevestigd.
- (519) De luchthaven Saarbrücken is ongeveer 128 km of 2 uur rijden van de luchthaven Frankfurt-Hahn verwijderd. Daarnaast wordt Frankfurt-Hahn hoofdzakelijk aangedaan door lagekostenmaatschappijen (Ryanair) en speelt vrachtvervoer in zijn bedrijfsmodel een vrij belangrijke rol, terwijl de luchthaven Saarbrücken voornamelijk lijnvluchten naar binnenlandse bestemmingen aanbiedt en het luchtvrachtvervoer er beperkt is.

⁽¹¹⁸⁾ Besluit van de Commissie van 8 november 2006 betreffende steunmaatregel N 459/06 — Duitsland — Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013 — Nationale regionale-steunkaart: Duitsland (PB C 295 van 5.12.2006, blz. 6).

- (520) Wat de luchthaven van Zweibrücken betreft, benadrukte Duitsland dat de afstand van 127 km tot de luchthaven Frankfurt-Hahn neerkomt op een reistijd van 1 uur en 27 minuten met de auto en ongeveer 4 uur met de trein. Voorts merkte Duitsland op dat er, gelet op het passagiers- en luchtvrachtverkeer tussen 2005 en 2012, niet kan worden geconcludeerd dat er vervanging tussen de luchthavens optreedt.
- (521) De Commissie merkt op dat er een zekere mate van overlapping is tussen de activiteiten van de luchthaven Frankfurt-Hahn en de luchthaven van Zweibrücken, aangezien deze laatste ook luchtvracht verwerkt en de door Zweibrücken bediende bestemmingen voornamelijk door chartermaatschappijen worden aangedaan. In dat verband merkt de Commissie op dat vrachtverkeer doorgaans mobieler is dan passagiersvervoer ⁽¹¹⁹⁾. In het algemeen wordt het verzorgingsgebied van vrachtluchthavens geacht een straal van ten minste ongeveer 200 km en een reistijd van 2 uur te hebben. Opmerkingen van het bedrijfsleven wijzen erop dat een halve dag rijden (d.w. z. 12 uur rijden voor een vrachtwagen) in het algemeen aanvaardbaar wordt geacht voor expediteurs die de luchthaven gebruiken om vracht te vervoeren ⁽¹²⁰⁾. In het algemeen zijn chartervluchten ook minder tijdgevoelig, waarbij reistijden tot 2 uur met de auto aanvaardbaar zijn.
- (522) Tegelijkertijd zij hierbij opgemerkt dat, voordat Zweibrücken de markt betrad in 2006, de luchthaven Frankfurt-Hahn reeds een gevestigde luchthaven was met meer dan 3 miljoen passagiers en 123 000 ton vracht. Gelet op de historische ontwikkeling van beide luchthavens, hun ligging en de onbenutte capaciteit op de luchthaven Frankfurt-Hahn toen de luchthaven van Zweibrücken zich op de commerciële luchtvaartmarkt begaf in 2006, komt de Commissie tot de slotsom dat eerder het openen van de luchthaven van Zweibrücken een onnodige verdubbeling van infrastructuur vormde.
- (523) Derhalve concludeert de Commissie dat de investeringen in de luchthaven Frankfurt-Hahn geen verdubbeling van bestaande onrendabele infrastructuur inhielden. De luchthaven Frankfurt-Hahn speelt daarentegen een belangrijke rol bij het ontlasten van de luchthaven Frankfurt-Main en vormt geen belemmering voor de voorgenomen uitbreiding van deze laatste. Sterker nog, zonder de investeringen in de luchthaven Frankfurt-Hahn bestond het gevaar dat onvoldoende in vervoersbehoeften van de regio zou worden voorzien.
- (524) Gelet op de overwegingen 512 tot en met 523 komt de Commissie derhalve tot de conclusie dat de investeringssteun ten behoeve van de aanleg en de exploitatie van de infrastructuur van de luchthaven Frankfurt-Hahn beantwoordt aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang, te weten het bevorderen van de regionale economie, het scheppen van banen en het verbeteren van de toegankelijkheid van de regio.

b) De infrastructuur is nodig en staat in verhouding tot de doelstelling

- (525) Volgens Duitsland werden de uitgevoerde investeringen afgestemd op de behoeften (en waren deze derhalve evenredig) en had de luchthaven de aangelegde infrastructuur nodig om de bereikbaarheid te garanderen, de ontwikkeling van de regio mogelijk te maken en de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten.
- (526) Op grond van de door Duitsland verstrekte informatie is de Commissie het ermee eens dat de gefinancierde investeringen noodzakelijk waren en in verhouding stonden tot de doelstelling van gemeenschappelijk belang. Zonder die investeringen was de verbouwing van de voormalige luchtmachtbasis van de VS tot een volledig werkende burgerluchthaven nooit tot een goed einde gebracht. De bouw van passagiersterminals, vrachtinstallaties en platforms alsmede de modernisering van de taxibanen was noodzakelijk voor de verdere ontwikkeling van de burgerluchtvaart. De luchthaven had de aangelegde infrastructuur dan ook nodig om de bereikbaarheid te garanderen en de ontwikkeling van de regio mogelijk te maken.
- (527) Daarnaast werd bij het infrastructuurproject niet meer gedaan dan nodig was om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken: hoewel de aangelegde infrastructuur bestemd was voor een maximaal passagiersvolume van ongeveer 4 tot 5 miljoen en een vrachtvolume van 500 000 ton, blijkt uit de vervoersgegevens in tabel 1 en tabel 2 dat het passagiersvervoer tot 2007 gestaag toenam tot een recordaantal van 4 miljoen passagiers (na een daling tot 2,7 miljoen in 2013 om de redenen die in overweging 532 worden uiteengezet) en dat het vrachtvolume in 2011 groeide tot meer dan 500 000 ton in 2011. Dit houdt in dat de verwachte verkeersbehoefte grotendeels overeenkwam met de werkelijke vraag en dat de investeringen niet onevenredig groot waren.

⁽¹¹⁹⁾ Zie voetnoot 88.

⁽¹²⁰⁾ Antwoord van de luchthaven van Luik op de openbare raadpleging over de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

- (528) Hoewel het van belang is te voorkomen dat de investeringen leiden tot verdubbeling van bestaande onrendabele infrastructuur, was hiervan in dit geval geen sprake. Zoals in de overwegingen 516 tot en met 523 wordt aangegeven, zijn er binnen een straal van 100 km en op 60 minuten reizen geen andere luchthavens en zelfs bij inachtneming van een groter verzorgingsgebied treden er geen onnodige overlappingsen op. De dichtstbijzijnde luchthaven is Frankfurt-Main, die door de luchthaven Frankfurt-Hahn wordt ontlast.
- (529) Gelet op die overwegingen is de Commissie van oordeel dat aan deze verenigbaarheidsvoorwaarde is voldaan.

c) *De infrastructuur biedt op middellange termijn voldoende gebruiksvooruitzichten*

- (530) Duitsland merkte op dat Fraport voorafgaand aan het besluit om de luchthaveninfrastructuur uit te breiden door externe deskundigen voorspellende verkeersonderzoeken heeft laten uitvoeren om de potentiële verkeersbehoefte van de luchthaven Frankfurt-Hahn te bepalen.
- (531) Uit de overgelegde informatie blijkt dat de externe deskundigen destijds een groei verwachtten van 0,3 miljoen passagiers in 2000 tot maximaal 3,8 miljoen passagiers tegen 2010 (zie figuur 2, figuur 3 en figuur 4). Wat de ontwikkeling van het vrachtverkeer betreft, voorspelden de deskundigen een toename van 151 000 ton in 2001 tot maximaal 386 000 ton in 2010 (zie figuur 5), waarbij de groei van het goederenvervoer tussen 2006 en 2010 werd toegeschreven aan de verlegging van vrachtluchten vanaf de luchthaven Frankfurt-Main als gevolg van het verbod op nachtluchten. Die verwachtingen waren alleen haalbaar als de investeringen het beoogde niveau zouden bereiken.
- (532) De Commissie merkt op dat die verkeersprognoses (zie overweging 531) door de daadwerkelijke ontwikkeling van het verkeer op de luchthaven Frankfurt-Hahn werden bevestigd (zie de tabellen 1 en 2). In 2007 bediende de luchthaven Frankfurt-Hahn ongeveer 4 miljoen passagiers. Na een periode van sterke groei ondervindt het luchtverkeer in Duitsland en de Unie de laatste jaren hinder van de economische en financiële crisis van 2008-2009, die in Duitsland in 2009 leidde tot een afname van het luchtvervoer van passagiers. De ontwikkeling van het passagiersverkeer op de luchthaven Frankfurt-Hahn ondervond tevens de gevolgen van de instelling van een vliegbelasting in Duitsland in 2011. Tegenwoordig bedient de luchthaven Frankfurt-Hahn zo'n 2,7 miljoen passagiers per jaar. Wat het vrachtverkeer betreft, verwerkte de luchthaven Frankfurt-Hahn in 2011 565 000 ton vracht. Als gevolg van het faillissement van een van zijn klanten verwerkte de luchthaven in 2013 slechts 447 000 ton.
- (533) Gelet op die overwegingen kan derhalve worden geconcludeerd dat de luchthaven Frankfurt-Hahn zijn capaciteit reeds voor het grootste deel benut en dat de gebruiksvooruitzichten van de capaciteit op middellange termijn toereikend waren.

d) *Gelijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur*

- (534) De infrastructuur van de luchthaven is voor alle potentiële gebruikers gelijk en zonder discriminatie toegankelijk. De lijst van luchthavengelden voor de luchthaven Frankfurt-Hahn is openbaar en kan door alle potentiële en bestaande gebruikers van de luchthaven op transparante en niet-discriminerende wijze worden geraadpleegd. Verschillen in de luchthavengelden die daadwerkelijk worden betaald voor het gebruik van de infrastructuur waren commercieel gezien gerechtvaardigd ⁽¹²¹⁾.
- (535) Derhalve is de Commissie van oordeel dat aan deze voorwaarde is voldaan.

e) *Het handelsverkeer wordt niet zozeer beïnvloed dat dit in strijd is met het algemeen belang*

- (536) Volgens punt 39 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 kan de categorie van een luchthaven een aanwijzing geven over de mate waarin luchthavens met elkaar in concurrentie zijn en derhalve ook over de mate waarin de aan een luchthaven toegekende overheidsfinanciering de mededinging kan vervalsen.

⁽¹²¹⁾ Besluit van de Commissie van 1 oktober 2014 inzake steunmaatregel SA.21211 — Duitsland — luchthaven Frankfurt-Hahn en Ryanair, nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad.

- (537) Binnen het standaardverzorgingsgebied van de luchthaven Frankfurt-Hahn (1 uur rijden of 100 km verwijderd) zijn er geen andere luchthavens die commercieel worden geëxploiteerd. Zelfs bij uitbreiding van het verzorgingsgebied is de Commissie van oordeel dat de steun geen ongewenste negatieve gevolgen voor de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten heeft.
- (538) Wat de luchthaven Frankfurt-Main (de dichtstbijzijnde luchthaven, ongeveer 115 km of 1 uur en 15 minuten rijden verwijderd) betreft, leidden de investeringen op de luchthaven Frankfurt-Hahn niet tot negatieve vervangingseffecten. Voordat Fraport betrokken raakte bij de luchthaven Frankfurt-Hahn, exploiteerde het al de luchthaven Frankfurt-Main, hoewel het ook investeerde in de luchthaven Frankfurt-Hahn om de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten, aangezien het luchthavenknooppunt Frankfurt-Main naar verwachting weldra op de grenzen van zijn capaciteit zou stuiten. Met name het verbod op nachtvluchten op de luchthaven Frankfurt-Main speelde een voorname rol in deze gedachtegang, aangezien de luchthaven Frankfurt-Hahn over een 24-uurs exploitatievergunning beschikte.
- (539) Hoewel Frankfurt-Hahn tussen 2000 en 2007 een sterke groei doormaakte, blijkt uit tabel 1 en tabel 2 dat de luchthaven in vergelijking met Frankfurt-Main een bescheiden aandeel in het vliegverkeer had. Tussen 2000 en 2003 groeide het passagiersvervoer op de luchthaven Frankfurt-Main gestaag van 48 miljoen in 2000 tot 54,2 miljoen in 2007. Als gevolg van de economische crisis kende Frankfurt-Main een lichte afname tot 50,9 miljoen in 2009, gevolgd door een snelle toename tot 58 miljoen. Wat de vrachtactiviteiten betreft, kende de luchthaven Frankfurt-Main een gestage groei van 1,6 miljoen tot 2,2 miljoen ton in 2013.
- (540) Wat de andere luchthavens betreft, heeft de Commissie er reeds op gewezen dat de investeringen op de luchthaven Frankfurt-Hahn geen gevolgen van belang hadden voor de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten ⁽¹²²⁾. Dat geldt ook voor de luchthaven van Zweibrücken, aangezien het eerder deze laatste is die een onnodige verdubbeling van infrastructuur vormt (en derhalve verantwoordelijk is voor een eventuele vervalsing van de mededinging).
- (541) Daarnaast is de luchthaven Frankfurt-Hahn, in tegenstelling tot de luchthaven Frankfurt-Main en de luchthaven van Luxemburg, niet aangesloten op het spoorwegnet. In het algemeen valt geen vervangingseffect op het vervoer per spoor te verwachten.
- (542) Gelet op de overwegingen 536 tot en met 541 is de Commissie van oordeel dat eventuele ongewenste gevolgen voor de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten tot een minimum beperkt blijven.

f) Stimulerend effect, noodzaak en evenredigheid

- (543) De Commissie moet bepalen of de aan de luchthaven verleende staatssteun het gedrag van de begunstigde zodanig heeft veranderd dat deze activiteiten heeft ontplooid die hebben bijgedragen aan de doelstelling van gemeenschappelijk belang i) die hij zonder de steun niet of ii) op bescheidener schaal dan wel op een andere manier zou hebben uitgevoerd. Verder wordt de steun alleen als evenredig aangemerkt, indien hetzelfde resultaat niet met minder steun en minder verstoring zou kunnen worden verkregen. Dat betekent dat het bedrag en de intensiteit van de steun tot het voor de uitvoering van de gesteunde activiteit noodzakelijke minimum moeten worden beperkt.
- (544) Volgens de informatie van Duitsland had de investering zonder de steun niet kunnen worden verwezenlijkt. Duitsland merkte op dat de steun noodzakelijk was, aangezien hiermee uitsluitend de financieringskosten werden gecompenseerd en een lager bedrag tot lagere investeringen zou hebben geleid.
- (545) Volgens de in tabel 3 en tabel 4 samengevatte financiële resultaten is de luchthaven nog steeds verlieslatend en niet in staat zijn eigen investeringen te financieren. Derhalve kan worden geconcludeerd dat de steun noodzakelijk was om investeringen te doen ter ontlasting van de luchthaveninfrastructuur en met het oog op de naleving van de eisen die tegenwoordig aan moderne luchthaveninfrastructuur worden gesteld. Zonder de steun was de luchthaven Frankfurt-Hahn niet in staat geweest te voldoen aan de verwachte vraag van luchtvaartmaatschappijen, passagiers en expediteurs, en zou de economische activiteit op de luchthaven zijn afgenomen.

⁽¹²²⁾ Wat de luchthaven Frankfurt-Main en de luchthaven van Luxemburg betreft, merkt de Commissie verder op dat het zakelijke reissegment een aanzienlijk marktaandeel op deze luchthavens inneemt, terwijl dit slechts een relatief beperkt aandeel heeft op de luchthaven Frankfurt-Hahn.

- (546) Hierbij zij tevens opgemerkt dat de overheidssteun werd verleend in een tijd waarin FFHG aanzienlijke investeringen in de infrastructuur deed (meer dan 220 miljoen EUR tussen 2001 en 2012). Daaruit volgt dat de investeringssteun slechts een fractie van de totale investeringskosten dekt.
- (547) Derhalve is de Commissie van oordeel dat de steunmaatregel in kwestie een stimulerend effect had en dat het bedrag van de steun beperkt bleef tot het minimum dat nodig was om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden en zodoende evenredig was.

Conclusie

- (548) Gelet op het bovenstaande concludeert de Commissie dat de investeringssteun ten behoeve van de luchthaven Frankfurt-Hahn verenigbaar is met de interne markt overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, aangezien deze voldoet aan de verenigbaarheidsvoorwaarden van punt 61 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.

10.4. VERENIGBAARHEID VAN DE EXPLOITATIESTEUN MET DE RICHTSNOEREN LUCHTVAARTSTEUN VAN 2014

- (549) In punt 5.1 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 zijn de criteria vastgesteld die de Commissie zal toepassen bij het beoordelen van de verenigbaarheid van de exploitatiesteun met de interne markt overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU. Overeenkomstig punt 172 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 zal de Commissie die criteria toepassen op alle gevallen van exploitatiesteun, met inbegrip van lopende aanmeldingen en gevallen van onrechtmatige, niet-aangemelde steun.
- (550) Overeenkomstig punt 137 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 kan vóór de datum van bekendmaking van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 toegekende onrechtmatige exploitatiesteun voor het volledige bedrag van de niet-gedekte exploitatiekosten verenigbaar worden verklaard met de interne markt, mits de volgende voorwaarden zijn vervuld:
- a) *bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang*: aan die voorwaarde wordt onder andere voldaan als de steun de mobiliteit van burgers in de Unie verbetert en regio's beter helpt te ontsluiten of de regionale ontwikkeling bevordert ⁽¹²³⁾;
 - b) *noodzaak van overheidsmaatregelen*: de steun moet gericht zijn op situaties waarin dit soort steun kan zorgen voor een wezenlijke verbetering die de markt zelf niet tot stand kan brengen ⁽¹²⁴⁾;
 - c) *aanwezigheid van een stimulerend effect*: die voorwaarde is vervuld indien te verwachten valt dat, zonder de exploitatiesteun en rekening houdende met de mogelijke beschikbaarheid van investeringssteun en de omvang van de verkeersstromen, het volume van de economische activiteit op de betrokken luchthaven aanzienlijk zou afnemen ⁽¹²⁵⁾;
 - d) *evenredigheid van het steunbedrag (steun beperkt tot het noodzakelijke minimum)*: wil exploitatiesteun voor luchthavens evenredig zijn, dan moet deze beperkt zijn tot het minimum dat nodig is om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden ⁽¹²⁶⁾;
 - e) *vermijden van ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer* ⁽¹²⁷⁾.

a) *Bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang*

- (551) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder a), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 zal, om luchthavens de tijd te geven zich aan een nieuwe marktrealiteit aan te passen en om verstoringen in het luchtverkeer en de ontsluiting van de regio's te voorkomen, exploitatiesteun voor luchthavens worden geacht bij te dragen aan de verwezenlijking van een doelstelling van gemeenschappelijk belang, indien deze steun: i) de mobiliteit van burgers in de Unie verbetert en regio's beter helpt te ontsluiten door het oprichten van toegangspunten voor vluchten binnen de Unie, of ii) de congestie in het vliegverkeer op belangrijke luchthavenknooppunten in de Unie bestrijdt, of iii) de regionale ontwikkeling bevordert.

⁽¹²³⁾ Punten 137, 113 en 114 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽¹²⁴⁾ Punten 137 en 116 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽¹²⁵⁾ Punten 137 en 124 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽¹²⁶⁾ Punten 137 en 125 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

⁽¹²⁷⁾ Punten 137 en 131 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014.

- (552) Gelet op de overwegingen 512 tot en met 519 is de Commissie van oordeel dat het voortbestaan van de luchthaven Frankfurt-Hahn de mobiliteit van burgers in Unie ten goede kwam en regio's beter hielp te ontsluiten door het oprichten van een toegangspunt voor vluchten binnen de Unie in de regio Hunsrück. Daarnaast bevorderde het voortbestaan van de luchthaven de regionale ontwikkeling van en de werkgelegenheid in de regio Hunsrück. Bovendien maakten de exploitatie en de ontwikkeling van de luchthaven Frankfurt-Hahn het mogelijk om de luchthaven Frankfurt-Main te ontlasten.
- (553) De Commissie komt derhalve tot de slotsom dat de maatregel in kwestie voldoet aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang.

b) Noodzaak van staatssteun

- (554) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder b), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 dient, om te kunnen beoordelen of staatssteun doeltreffend is voor het verwezenlijken van een doelstelling van gemeenschappelijk belang, het aan te pakken probleem duidelijk in beeld te worden gebracht. Staatssteun dient te zijn gericht op situaties waarin dit soort steun kan zorgen voor een wezenlijke verbetering die de markt zelf niet tot stand kan brengen.
- (555) De Commissie merkt op dat de luchthaven Frankfurt-Hahn een regionale luchthaven is met ongeveer 2,7 miljoen passagiers per jaar, waarbij het aantal passagiers in de onderzochte periode een sterke groei doormaakte (zie tabel 1). De vaste exploitatiekosten van de luchthaven zijn hoog en onder de heersende marktomstandigheden is de luchthaven niet in staat de eigen exploitatiekosten te dekken. Overheidsmaatregelen zijn derhalve noodzakelijk (zie punt 89 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014).

c) Geschiktheid van de steunmaatregelen

- (556) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder c), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 moet de steunmaatregel ten behoeve van de luchthaven een geschikt beleidsinstrument zijn om de doelstelling van gemeenschappelijk belang te verwezenlijken. De lidstaat moet derhalve aantonen dat men dezelfde doelstelling niet met andere, minder versturende beleidsinstrumenten of andere, minder versturende steuninstrumenten had kunnen verwezenlijken.
- (557) Volgens Duitsland zijn de steunmaatregelen in kwestie passend om de doelstelling van gemeenschappelijk belang te verwezenlijken, aangezien die niet met een ander, minder versturend beleidsinstrumenten had kunnen worden verwezenlijkt.
- (558) In dit geval stemde het steunbedrag overeen met de niet-gedekte exploitatieverliezen (zie tabel 4) en bleef dit beperkt tot het minimum dat nodig was, aangezien dit slechts werd toegekend voor het bedrag van de daadwerkelijk gemaakte exploitatieverliezen. Geen enkele andere beleidsmaatregel zou het voortbestaan van de luchthaven veiligstellen. Derhalve blijft de compensatie voor verliezen tot het minimum beperkt en levert deze geen winst op.
- (559) Gelet op de overwegingen 557 en 558 is de Commissie van oordeel dat de maatregelen in kwestie passend waren om de gewenste doelstelling van gemeenschappelijk belang te verwezenlijken.

d) Aanwezigheid van een stimulerend effect

- (560) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder d), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 heeft de exploitatiesteun een stimulerend effect indien te verwachten valt dat, zonder de exploitatiesteun, het volume van de economische activiteit op de betrokken luchthaven aanzienlijk zou afnemen. Bij die beoordeling dienen de beschikbaarheid van investeringssteun en de omvang van de verkeersstromen op de luchthaven in aanmerking te worden genomen.
- (561) Zonder de steun zou de schaal van de activiteiten op de luchthaven Frankfurt-Hahn sterk zijn teruggelopen, waardoor de luchthaven de markt uiteindelijk als gevolg van niet-gedekte exploitatieverliezen had moeten verlaten.
- (562) Derhalve is de Commissie van oordeel dat de steunmaatregelen een stimulerend effect hadden.

e) *Evenredigheid van het steunbedrag (beperking van de steun tot het noodzakelijke minimum)*

- (563) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder e), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 moet exploitatiesteun beperkt blijven tot het minimum dat nodig is om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden, wil deze voor luchthavens evenredig zijn.
- (564) In dit geval bleef het steunbedrag beperkt tot het bedrag van de niet-gedekte exploitatieverliezen, aangezien dit uitsluitend ter compensatie van de daadwerkelijk gemaakte kosten werd aangewend.
- (565) Derhalve is de Commissie van oordeel dat het bedrag van de exploitatiesteun in dit geval evenredig was en beperkt bleef tot het minimum dat nodig was om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden.

f) *Vermijden van ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten*

- (566) Overeenkomstig punt 5.1.2, onder f), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 moet bij het beoordelen van de verenigbaarheid van exploitatiesteun rekening worden gehouden met de verstoringen van de mededinging en de gevolgen voor het handelsverkeer.
- (567) Binnen het standaardverzorgingsgebied van de luchthaven Frankfurt-Hahn (1 uur rijden of 100 km verwijderd) zijn er geen luchthavens die commercieel worden geëxploiteerd. Zelfs indien dit standaardverzorgingsgebied zou worden uitgebreid tot andere luchthavens in de buurt van de luchthaven Frankfurt-Hahn, zijn er geen ongewenste negatieve effecten op de mededinging tussen de nabijgelegen luchthavens (d.w.z. Frankfurt-Main, Luxemburg en Saarbrücken), zoals wordt aangetoond in de overwegingen 537 en 541.
- (568) Gelet op het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten als gevolg van de aan FFHG toegekende exploitatiesteun tot een minimum beperkt blijven.

Conclusie

- (569) Gelet op de overwegingen 551 tot en met 568 concludeert de Commissie dat de maatregelen verenigbaar zijn met de interne markt overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.

11. CONCLUSIE

11.1. FINANCIERING VAN DE LUCHTHAVEN

- (570) **Maatregel 1: PLTA van 2001:** Gezien de overwegingen 291 tot en met 302 concludeert de Commissie dat toen de PLTA van 2001 in werking trad, de overheid er terecht van uit kon gaan dat een PLTA ter dekking van de jaarlijkse verliezen van FFHG geen staatssteun vormde.
- (571) **Maatregel 2: Kapitaalverhoging van 2001:** De kapitaalverhoging van 2001 ter hoogte van 27 miljoen EUR door Fraport en de deelstaat Rijnland-Palts vormt staatssteun als bedoeld in artikel 107, lid 1, VWEU.
- (572) **Maatregel 3: Kapitaalverhoging van 2004 en maatregel 4: PLTA van 2004:** De kapitaalverhoging van 2004 door Fraport en de PLTA van 2004 vormen geen staatssteun als bedoeld in artikel 107, lid 1, VWEU. Zelfs als deze staatssteun zouden vormen, kan deze steun worden geacht verenigbaar te zijn op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.

- (573) De kapitaalverhoging van 2004 door de deelstaten Rijnland-Palts en Hessen ten behoeve van FFHG vormt staatssteun als bedoeld in artikel 107, lid 1, VWEU.
- (574) **Maatregel 5: Compensatie van FFHG voor taken die tot de overheidstaken behoren (beveiligingscontroles) en maatregel 6: Rechtstreekse subsidies van de deelstaat Rijnland-Palts:** De Commissie is van oordeel dat de na 12 december 2000 aan FFHG in de vorm van rechtstreekse subsidies toegekende overheidsfinanciering staatssteun vormt als bedoeld in artikel 107, lid 1, VWEU.
- (575) **Maatregel 12: Verhoging van het kapitaal:** Aangezien de verhoging van het kapitaal tot doel heeft om de infrastructuurmaatregelen te financieren waarop FFHG volgens Duitsland op grond van het besluit van de publieke aandeelhouders om die investeringen uit te voeren recht had, is de Commissie van oordeel dat de verhoging van het kapitaal moet worden beoordeeld in de context van de overheidssteun aan FFHG in dat verband, en in het licht van de overwegingen van punt 8.1.1 concludeert de Commissie dat FFHG sinds de datum van het arrest in de zaak-Aéroports de Paris (12 december 2000) bij een economische activiteit betrokken is en een onderneming in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormt.
- (576) Bovendien is de Commissie, overeenkomstig de overwegingen in de punten 8.1.1, 8.1.3 en 8.1.4, die ook op die maatregel van toepassing zijn, van oordeel dat de kapitaalinjectie staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, aangezien deze wordt gefinancierd met staatsmiddelen, kan worden toegerekend aan de staat en een selectief economisch voordeel verschaft aan FFHG dat de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten vervalst of dreigt te vervalsen.
- (577) Aangezien de maatregelen ten behoeve van FFHG reeds ten uitvoer zijn gelegd of de middelen reeds onherroepelijk aan FFHG zijn toegekend, is de Commissie van oordeel dat Duitsland het verbod van artikel 108, lid 3, VWEU, niet in acht heeft genomen.
- (578) Gelet op de overwegingen 512 tot en met 545 concludeert de Commissie dat de investeringssteun ten behoeve van de luchthaven Frankfurt-Hahn verenigbaar is met de interne markt overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, aangezien deze voldoet aan de verenigbaarheidsvoorwaarden van punt 61 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005.
- (579) Gelet op de overwegingen 551 tot en met 568 concludeert de Commissie dat de maatregelen verenigbaar zijn met de interne markt overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.

11.2. OVEREENKOMSTEN MET RYANAIR EN DE LIJST MET LUCHTHAVENGELDEN

- (580) **Maatregelen 7, 9 en 10: Overeenkomsten met Ryanair van respectievelijk 1999, 2002 en 2005:** Na bestudering van de overeenkomsten en de gegevens waarover FFHG ten tijde van het sluiten van de overeenkomsten beschikte, is de Commissie ervan overtuigd dat FFHG er in alle redelijkheid vanuit kon gaan dat de overeenkomsten zouden bijdragen aan de winstgevendheid van de luchthaven Frankfurt-Hahn, aangezien de verwachte incrementele inkomsten hoger lagen dan de verwachte incrementele kosten. Aangezien de overeenkomsten derhalve voldeden aan het beginsel van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, verschaften zij geen voordeel aan Ryanair.
- (581) **Maatregelen 8 en 11: Lijst met luchthavengelden van 2001 respectievelijk 2006:** Gezien de door FFHG uitgevoerde winstgevendheidsanalyse vooraf is de Commissie van oordeel dat de lijsten met luchthavengelden van 2001 respectievelijk 2006 geen economisch voordeel verschaffen aan de luchtvaartmaatschappijen dat zij onder normale marktomstandigheden niet zouden hebben verkregen.
- (582) Aangezien niet aan alle criteria van artikel 107, lid 1, VWEU is voldaan, is de Commissie van oordeel dat de overeenkomsten van 1999, 2002 en 2005 tussen Ryanair en de luchthaven Frankfurt-Hahn, alsook de lijsten met luchthavengelden van 2001 en 2006 geen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (583) De Commissie merkt op dat Duitsland aanvaardt dat dit besluit in de Engelse taal wordt vastgesteld,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De staatssteun ten behoeve van *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH* die Duitsland tussen 2001 en 2012 onrechtmatig en in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU ten uitvoer heeft gelegd door kapitaalverhogingen in 2001 ten bedrage van 27 miljoen EUR, kapitaalverhogingen in 2004 ten bedrage van 22 miljoen EUR en rechtstreekse subsidies door de deelstaat Rijnland-Palts (voor zover die subsidies niet uitsluitend verband hielden met activiteiten die tot de overheidstaken behoren en geen investeringen bestreken waartoe onherroepelijk was besloten vóór 12 december 2000), is verenigbaar met de interne markt.
2. De kapitaalverhoging in 2004 door *Fraport AG* en de winstpoolingsovereenkomst van 2004 vormen geen steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

Artikel 2

1. De overeenkomst tussen *Ryanair* en *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH*, die op 1 april 1999 in werking trad, vormt geen steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
2. De overeenkomst tussen *Ryanair* en *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH* van 14 februari 2002 vormt geen steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
3. De *Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH — Delivery of aircraft 6 to 18 — year 2005 to year 2012* van 4 november 2005 vormt geen steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

Artikel 3

De lijsten met luchthavengelden, die op 1 oktober 2001 en op 1 juni 2006 in werking traden, vormen geen steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 1 oktober 2014

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter

GEDELEGEERD BESLUIT (EU) 2016/790 VAN DE COMMISSIE**van 13 januari 2016****tot wijziging van bijlage V bij Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot beroepstitels en benamingen van opleidingen***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2016) 1)***(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties ⁽¹⁾, en met name artikel 21 bis, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bijlage V bij Richtlijn 2005/36/EG bevat lijsten van de opleidingstitels van artsen, verantwoordelijk algemeen ziekenverplegers, beoefenaren der tandheelkunde, dierenartsen, verloskundigen, apothekers en architecten.
- (2) Verschillende lidstaten hebben de Commissie in kennis gesteld van aanpassingen van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen met betrekking tot de afgifte van opleidingstitels van arts, verantwoordelijk algemeen ziekenverpleger, beoefenaar der tandheelkunde, dierenarts, verloskundige, apotheker en architect. De Commissie is van oordeel dat de aangemelde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in overeenstemming zijn met de voorwaarden in titel III, hoofdstuk III, van Richtlijn 2005/36/EG. Daarom moet bijlage V bij Richtlijn 2005/36/EG worden geactualiseerd.
- (3) Ter wille van de duidelijkheid en de rechtszekerheid moeten alle betrokken punten van bijlage V bij Richtlijn 2005/36/EG betreffende de beroepstitels en de benamingen van de opleidingen worden vervangen.
- (4) Richtlijn 2005/36/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage V bij Richtlijn 2005/36/EG wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 13 januari 2016.

Voor de Commissie
Elżbieta BIEŃKOWSKA
Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PBL 255 van 30.9.2005, blz. 22.

BIJLAGE

Bijlage V bij Richtlijn 2005/36/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) De punten 5.1.1 tot en met 5.1.4 worden vervangen door:

„5.1.1. Opleidingstitels van artsen met een basisopleiding

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
Belgique/België/ Belgien	Diplôme de „médecin”/Master in de geneeskunde	— Les universités/De univer- siteiten — Le Jury compétent d'en- seignement de la Commu- nauté française/De be- voegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeen- schap		20.12.1976
България	Диплома за висше образование на образователно-квалифи- кационна степен „магистър” по Медицина” и професионална квалификация „Магистър-ле- кар”	Университет		1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu všeobecné lékařství (doktor medicíny, MUDr.)	Lékařská fakulta univerzity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i medicin (cand.med.)	Universitet	— Autorisation som læge, udstedt af Sundhedsstyrel- sen og — Tilladelse til selvstændigt virke som læge (dokumen- tation for gennemført praktisk uddannelse), ud- stedt af Sundhedsstyrelsen	20.12.1976
Deutschland	— Zeugnis über die Ärztliche Prüfung — Zeugnis über die Ärztliche Staatsprüfung und Zeugnis über die Vorbereitungszeit als Medizinalassistent, so- weit diese nach den deut- schen Rechtsvorschriften noch für den Abschluss der ärztlichen Ausbildung vorgesehen war	Zuständige Behörden		20.12.1976
Eesti	Arstikraad Degree in Medicine (MD) Diplom arstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		1.5.2004

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
Ελλάς	Πτυχίο Ιατρικής	— Ιατρική Σχολή Πανεπιστημίου, — Σχολή Επιστημών Υγείας, Τμήμα Ιατρικής Πανεπιστημίου		1.1.1981
España	Título de Licenciado en Medicina y Cirugía	— Ministerio de Educación y Cultura		1.1.1986
	Título de Graduado/a en Medicina	— El rector de una Universidad — El rector de una Universidad		1.1.1986
France	Diplôme de fin de deuxième cycle des études médicales	Universités		20.12.1976
Hrvatska	Diploma „doktor medicine/ doktorica medicine”	Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		1.7.2013
Ireland	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20.12.1976
Italia	Diploma di laurea in medicina e chirurgia	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina e chirurgia	20.12.1976
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Ιατρού	Ιατρικό Συμβούλιο		1.5.2004
Latvija	ārsta diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004
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
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine, chirurgie et accouchements	Jury d'examen d'Etat	Certificat de stage	20.12.1976
Magyarország	Okleveles orvosdoktor oklevél (dr. med)	Egyetem		1.5.2004
Malta	Lawrja ta' Tabib tal-Medicina u l-Kirurgija	Universita' ta' Malta	Ċertifikat ta' registrazzjoni mahruġ mill-Kunsill Mediku	1.5.2004
Nederland	Getuigenschrift van met goed gevolg afgelegd artsexamen	Faculteit Geneeskunde		20.12.1976

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
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
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
Portugal	Carta de Curso de licenciatura em medicina	Universidades	Certificado emitido pela Ordem dos Médicos	1.1.1986
România	Diplomă de licență de doctor medic	Universități		1.1.2007
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
Slovensko	DIPLOM všeobecné lékařstvo doktor všeobecného lékařstva („MUDr.”)	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Lääketieteen lisensiaatin tutkinto/Medicine licentiatexamen	Yliopisto		1.1.1994
Sverige	Läkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20.12.1976

⁽¹⁾ Tot en met 2012.

⁽²⁾ Vanaf 2013.

⁽³⁾ Tot 1 oktober 2017 moet de opleidingstitel vergezeld gaan van een certificaat van het met goed gevolg afronden van een afsluitende stage („staż podyplomowy”).

5.1.2. Opleidingstitels van medische specialisten

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Referentiedatum
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
България	Свидетелство за призната специалност	Университет	1.1.2007

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Referentiedatum
Česká republika	Diplom o specializaci	Ministerstvo zdravotnictví	1.5.2004
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge	Sundhedsstyrelsen	20.12.1976
Deutschland	Fachärztliche Anerkennung	Landesärztekammer	20.12.1976
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Residentuuri lõputunnistus eriarstiabi erialal	Tartu Ülikool	1.5.2004
Ελλάς	Τίτλος Ιατρικής Ειδικότητας	1. Περιφέρεια 2. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση 3. Νομαρχία	1.1.1981
España	Título de Especialista	Ministerio de Educación y Cultura	1.1.1986
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
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	Ministarstvo nadležno za zdravstvo	1.7.2013
Ireland	Certificate of Specialist doctor	Competent authority	20.12.1976
Italia	Diploma di medico specialista	Università	20.12.1976
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης Ειδικότητας	Ιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
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
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo specialisto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo specialisto profesinę kvalifikaciją)	Universitetas	1.5.2004

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Referentiedatum
Luxembourg	Certificat de médecin spécialiste	Ministre de la Santé publique	20.12.1976
Magyarország	Szakorvosi bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' Speċjalista Mediku	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
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
Österreich	Facharzt Diplom	Österreichische Ärztekammer	1.1.1994
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Titulo de especialista	Ordem dos Médicos	1.1.1986
România	Certificat de medic specialist	Ministerul Sănătății	1.1.2007
Slovenija	Potrđilo o opravljenem specialističnem izpitu	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii	1. Slovenská zdravotnícka univerzita 2. Univerzita Komenského v Bratislave 3. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	1.5.2004
Suomi/Finland	Erikoislääkärin tutkinto/Specialläkar-examen	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialkompetens som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of Completion of training	Postgraduate Medical Education and Training Board General Medical Council	20.12.1976 1.4.2010

⁽¹⁾ Vanaf januari 2013.

5.1.3. Benamingen van opleidingen tot medisch specialist

	Anesthesie	Heelkunde
	Minimale opleidingsduur: 3 jaar	Minimale opleidingsduur: 5 jaar
Land	Benaming	Benaming
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	Anesteziologija un reanimatologija	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

	Anesthesie	Heelkunde
	Minimale opleidingsduur: 3 jaar	Minimale opleidingsduur: 5 jaar
Land	Benaming	Benaming
România	Anestezie și terapie intensivă	Chirurgie generală
Slovenija	Anesteziologija, reanimatologija in perioperativna intenzivna medicina	Splošna kirurgija
Slovensko	Anestéziológia a intenzívna medicína	Chirurgia
Suomi/Finland	Anestesiologia ja tehohoito/Anesthesiologi och intensivvård	Yleiskirurgia/Allmän kirurgi
Sverige	Anestesi och intensivvård	Kirurgi
United Kingdom	Anaesthetics	General surgery

(¹) Vanaf juni 2015.

	Neurochirurgie	Verloskunde en gynaecologie
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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

	Neurochirurgie	Verloskunde en gynaecologie
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Latvija	Neiroķirurgija	Ginekoloģija un dzemdniecība
Lietuva	Neurochirurgija	Akušerija ginekologija
Luxembourg	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique
Magyarország	Idegsebészet	Szülészet-nőgyógyászat
Malta	Newrokirurgija	Ostetriċja u Ginekoloġija
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	Nevrokirurgija	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

	Interne geneeskunde	Oogheelkunde
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 3 jaar
Land	Benaming	Benaming
Belgique/België/Belgien	Médecine interne/Inwendige geneeskunde	Ophtalmologie/Oftalmologie
България	Вътрешни болести	Очни болести
Česká republika	Vnitřní lékařství	Oftalmologie
Danmark		Oftalmologi
Deutschland	Innere Medizin	Augenheilkunde

	Interne geneeskunde	Oogheelkunde
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 3 jaar
Land	Benaming	Benaming
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	Oftalmologija
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⁾ Vanaf 1991/1992.

	Keel-, neus- en oorheelkunde	Kindergeneeskunde
	Minimale opleidingsduur: 3 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Belgique/België/Belgien	Oto-rhino-laryngologie/Otorhinolaryngologie	Pédiatrie/Pediatrie
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	Otorinolarinogoiatria	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

	Keel-, neus- en oorheelkunde	Kindergeneeskunde
	Minimale opleidingsduur: 3 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Slovenija	Otorinolaringológija	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) Vanaf juni 2015.

	Ziekten der luchtwegen	Urologie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 5 jaar
Land	Benaming	Benaming
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
Ελλάδα	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	Ftiziopneimonologija	Urologija
Lietuva	Pulmonologija	Urologija

	Ziekten der luchtwegen	Urologie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 5 jaar
Land	Benaming	Benaming
Luxembourg	Pneumologie	Urologie
Magyarország	Tüdőgyógyászat	Urológia
Malta	Medicina Respiratorja	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	Pnevmoologija	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⁾ Vanaf juli 2011.

⁽²⁾ Vanaf juni 2015.

	Orthopedie	Pathologische anatomie
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Belgique/België/Belgien	Chirurgie orthopédique/Orthopedische heelkunde	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

	Orthopedie	Pathologische anatomie
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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 anatomia
Suomi/Finland	Ortopedia ja traumatologia/Ortopedi och traumatologi	Patologia/Patologi
Sverige	Ortopedi	Klinisk patologi
United Kingdom	Trauma and orthopaedic surgery	Histopathology

(1) Vanaf mei 2006.

(2) Vanaf juni 2015.

	Neurologie	Psychiatrie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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	Neiroloģija	Psihiatrija
Lietuva	Neurologija	Psichiatrija
Luxembourg	Neurologie	Psychiatrie
Magyarország	Neurológia	Pszichiátria
Malta	Newroloġija	Psikjatrija
Nederland	Neurologie	Psychiatrie
Österreich	Neurologie	Psychiatrie und Psychotherapeutische Medizin
Polska	Neurologia	Psichiatria
Portugal	Neurologia	Psiquiatria
România	Neurologie	Psihiatrie
Slovenija	Nevrologija	Psihiatrija

	Neurologie	Psychiatrie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Slovensko	Neurológia	Psychiatria
Suomi/Finland	Neurologia/Neurologi	Psykiatria/Psykiatri
Sverige	Neurologi	Psykiatri
United Kingdom	Neurology	General psychiatry

	Radiologie	Radiotherapie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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

	Radiologie	Radiotherapie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Malta	Radjoloġija	Onkoloġija 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

	Plastische chirurgie	Klinische biologie
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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	Laborimeditisiin
Ελλάς	Πλαστική Χειρουργική	
España	Cirugía plástica, estética y reparadora	Análisis clínicos

	Plastische chirurgie	Klinische biologie
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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 reconstrutiva	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	Plastiikkkirurgia/Plastikkirurgi	
Sverige	Plastikkirurgi	
United Kingdom	Plastic surgery	

⁽¹⁾ Vanaf 2006.⁽²⁾ Vanaf 2012.⁽³⁾ Vanaf juni 2015.

	Microbiologie — Bacteriologie	Klinische chemie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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 Infektions-epidemiologie ⁽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		

	Microbiologie — Bacteriologie	Klinische chemie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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) Tot en met 2012.

(²) Datum van intrekking bedoeld in artikel 27, lid 3: 4 april 2000.

(³) Vanaf mei 2006.

(⁴) Vanaf juni 2015.

	Immunologie	Cardio-thoracale chirurgie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 5 jaar
Land	Benaming	Benaming
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

	Immunologie	Cardio-thoracale chirurgie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 5 jaar
Land	Benaming	Benaming
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-Toraciċa
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⁾ Datum van intrekking bedoeld in artikel 27, lid 3: 1 januari 1983.

⁽²⁾ Vanaf juni 2015.

	Kinderheeskunde	Vasculaire chirurgie
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 5 jaar
Land	Benaming	Benaming
Belgique/België/Belgien		Chirurgie des vaisseaux/Bloedvatenheeskunde ⁽¹⁾
България	Детска хирургия	Съдова хирургия
Česká republika	Dětská chirurgie	Cévní chirurgie
Danmark		Karkirurgi

	Kinderheeskunde	Vasculaire chirurgie
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 5 jaar
Land	Benaming	Benaming
Deutschland	Kinderchirurgie	Gefäßchirurgie
Eesti	Lastekirurgia	Kardiovaskulaarkirurgia
Ελλάς	Χειρουργική Παιδών	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 Παιδών	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) Datum van intrekking bedoeld in artikel 27, lid 3: 1 januari 1983.

	Cardiologie	Maag- en darmziekten
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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
Ελλάδα	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	Gasztróenterológia
Malta	Kardjologija	Gastroenteroloģija
Nederland	Cardiologie	Maag-darm-leverziekten
Österreich	Innere Medizin und Kardiologie	Innere Medizin und Gastroenterologie und Hepatologie
Polska	Kardiologia	Gastrenterologia
Portugal	Cardiologia	Gastrenterologia
România	Cardiologie	Gastroenterologie

	Cardiologie	Maag- en darmziekten
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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) Tot en met 14 september 2010.

(²) Vanaf oktober 2009.

	Reumatologie	Algemene hematologie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 3 jaar
Land	Benaming	Benaming
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	Reimatoloģija	Hematoloģija
Lietuva	Reumatologija	Hematologija

	Reumatologie	Algemene hematologie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 3 jaar
Land	Benaming	Benaming
Luxembourg	Rhumatologie	Hématologie
Magyarország	Reumatológia	Hematológia
Malta	Rewmatologġija	Ematologġija
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) Vanaf oktober 2009.

	Endocrinologie	Fysische geneeskunde en revalidatie
	Minimale opleidingsduur: 3 jaar	Minimale opleidingsduur: 3 jaar
Land	Benaming	Benaming
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 Endokrinologie und Diabetologie — Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie (¹)	Physikalische und Rehabilitative Medizin
Eesti	Endokrinoloogia	Taastusravi ja füsiaatria

	Endocrinologie	Fysische geneeskunde en revalidatie
	Minimale opleidingsduur: 3 jaar	Minimale opleidingsduur: 3 jaar
Land	Benaming	Benaming
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) Vanaf oktober 2009.

	Zenuw- en zielsziekten	Huid- en geslachtsziekten
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 3 jaar
Land	Benaming	Benaming
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-venerejoloġija
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

	Zenuw- en zielsziekten	Huid- en geslachtsziekten
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 3 jaar
Land	Benaming	Benaming
Suomi/Finland		Ihotaudit ja allergologia/Hudsjukdomar och allergologi
Sverige		Hud- och könssjukdomar
United Kingdom		

Datum van intrekking bedoeld in artikel 27, lid 3:

(¹) 1 augustus 1987, behalve voor personen die vóór die datum met de opleiding zijn begonnen;

(²) 31 december 1971;

(³) 31 oktober 1999;

(⁴) de opleidingstitels worden niet meer verleend voor opleidingen waarmee na 5 maart 1982 is begonnen;

(⁵) 9 juli 1984;

(⁶) 31 maart 2004.

	Radiologie	Kinderpsychiatrie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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

	Radiologie	Kinderpsychiatrie
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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

— Datum van intrekking bedoeld in artikel 27, lid 3:

⁽¹⁾ 1 februari 1984;

⁽²⁾ 3 december 1971;

⁽³⁾ 31 oktober 1993;

⁽⁴⁾ de opleidingstitels worden niet meer verleend voor opleidingen waarmee na 5 maart 1982 is begonnen;

⁽⁵⁾ 8 juli 1984;

⁽⁶⁾ 31 maart 2004;

⁽⁷⁾ 1 januari 1991.

⁽⁸⁾ Vanaf juni 2015.

	Geriatric	Nierziekten
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Belgique/België/Belgien	Gériatrie/Geriatric	
България	Гериатрична медицина	Нефрология
Česká republika	Geriatric	Nefrologie
Danmark	Intern medicin: geriatric	Intern medicin: nefrologi

	Geriatric	Nierziekten
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Deutschland		— Innere Medizin und Schwerpunkt Nephrologie — Innere Medizin und Nephrologie ⁽¹⁾
Eesti		Nefroloogia
Ελλάδα		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	Geriatrisk	Medicinska njursjukdomar (nefrologi)
United Kingdom	Geriatric medicine	Renal medicine

⁽¹⁾ Vanaf oktober 2009.

	Besmettelijke ziekten	Maatschappij en gezondheid
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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
		— Κοινωνική 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

	Besmettelijke ziekten	Maatschappij en gezondheid
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Slovenija	Infektologija	Javno zdravje
Slovensko	Infektológia	Verejné zdravotníctvo
Suomi/Finland	Infektiosairaudet/Infektionssjukdomar	Terveystienhuolto/Hälsövärd
Sverige	Infektionssjukdomar	Socialmedicin
United Kingdom	Infectious diseases	Public health medicine

(¹) Vanaf juni 2015.

	Farmacologie	Arbeidsgeneeskunde
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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

	Farmacologie	Arbeidsgeneeskunde
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Luxembourg		Médecine du travail
Magyarország	Klinikai farmakológia	Foglalkozás-örvostan (üzemörvostan)
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⁾ Vanaf juni 2015.

	Allergologie	Nucleaire geneeskunde
	Minimale opleidingsduur: 3 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Belgique/België/Belgien		Médecine nucléaire/Nucleaire geneeskunde
България	Клинична алергология	Яклеарна медицина
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Nukleární medicína
Danmark		Klinisk fysiologi og nuklearmedicin
Deutschland		Nuklearmedizin

	Allergologie	Nucleaire geneeskunde
	Minimale opleidingsduur: 3 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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 isotooppilääketiede/ Klinisk fysiologi och nukleärmedicin
Sverige	Allergisjukdomar	Nukleärmedicin
United Kingdom		Nucleaire geneeskunde

⁽¹⁾ Datum van intrekking bedoeld in artikel 27, lid 3: 12 augustus 1996.

	Maxillo-faciale chirurgie (basisopleiding voor arts)	Biologische hematologie
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Belgique/België/Belgien		
България	Лицево-челюстна хирургия	Трансфузионна хематология
Česká republika	Maxilofaciální chirurgie	
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάδα		
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	

	Maxillo-faciale chirurgie (basisopleiding voor arts)	Biologische hematologie
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Slovensko	Maxilofaciálna chirurgia	
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		

Datum van intrekking bedoeld in artikel 27, lid 3:

(¹) 30 september 2007;

(²) 28 februari 2013.

	Stomatologie	Dermatologie
	Minimale opleidingsduur: 3 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάδα		
España	Estomatología	
France	Stomatologie	
Hrvatska		
Ireland		Dermatology
Italia	Odontostomatologia (¹)	
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg	Stomatologie	
Magyarország		

	Stomatologie	Dermatologie
	Minimale opleidingsduur: 3 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Malta		Dermatologija
Nederland		
Österreich		
Polska		
Portugal	Estomatologia	
România		
Slovenija		
Slovensko		
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		Dermatology

(¹) Datum van intrekking bedoeld in artikel 27, lid 3: 31 december 1994.

	Venerologie	Tropische ziekten
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάς		
España		
France		
Hrvatska		
Ireland	Genito-urinary medicine	Tropical medicine

	Venerologie	Tropische ziekten
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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⁾ Vanaf juni 2015.

	Gastro-enterologische chirurgie	Urgentiegeneeskunde
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 5 jaar
Land	Benaming	Benaming
Belgique/België/Belgien	Chirurgie abdominale/Heelkunde op het abdomen ⁽¹⁾	
България	Гастроентерологична хирургия	Спешна медицина
Česká republika		— Traumatologie — Urgentní medicína

	Gastro-enterologische chirurgie	Urgentiegeneeskunde
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 5 jaar
Land	Benaming	Benaming
Danmark		
Deutschland	Visceralchirurgie	
Eesti		
Ελλάς		
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) Datum van intrekking bedoeld in artikel 27, lid 3: 1 januari 1983.

(2) Vanaf 17 februari 2006.

	Klinische neurofysiologie	Mond-, tand- en maxillo-faciale chirurgie (basisopleiding voor arts en voor beoefenaar der tandheelkunde) ⁽¹⁾
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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	Newrofizjologija Klinika	Kirurgija tal-ghadam tal-wieċ
Nederland		
Österreich		Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie
Polska		
Portugal		
România	Chirurgie Orală și Maxilo-facială ⁽⁴⁾	
Slovenija		

	Klinische neurofysiologie	Mond-, tand- en maxillo-faciale chirurgie (basisopleiding voor arts en voor beoefenaar der tandheelkunde) ⁽¹⁾
	Minimale opleidingsduur: 4 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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⁾ Voor de opleiding die leidt tot de opleidingstitel van specialist in de mond-, tand- en maxillo-faciale chirurgie (basisopleiding voor arts en voor beoefenaar der tandheelkunde) moeten de medische basisopleiding (artikel 24) en bovendien ook de basisopleiding tandheelkunde (artikel 34) met goed gevolg zijn doorlopen.

⁽²⁾ Vanaf 2006.

⁽³⁾ Vanaf 10 juli 2014.

⁽⁴⁾ Vanaf 2009.

	Medische oncologie	Klinische genetica
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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

	Medische oncologie	Klinische genetica
	Minimale opleidingsduur: 5 jaar	Minimale opleidingsduur: 4 jaar
Land	Benaming	Benaming
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. Opleidingstitels van huisartsen

Land	Opleidingstitel	Beroepstitel	Referentiedatum
Belgique/België/ Belgien	Bijzondere beroepstitel van huisarts/ Titre professionnel particulier de mé- decin généraliste	Huisarts/Médecin généraliste	31.12.1994
България	Свидетелство за призната специалност по Обща медицина	Лекар-специалист по Обща медицина	1.1.2007
Česká republika	Diplom o specializaci všeobecné prak- tické lékařství	Všeobecný praktický lékař	1.5.2004
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge i almen medicin	Alment praktiserende læge/Speciallæge i almen medicin	31.12.1994
Deutschland	Zeugnis über die spezifische Ausbil- dung in der Allgemeinmedizin	Facharzt/Fachärztin für Allgemeinme- dizin	31.12.1994
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tun- nistus Diplom peremeditsiini erialal	Perearst	1.5.2004

Land	Opleidingstitel	Beroepstitel	Referentiedatum
Ελλάς	Τίτλος ιατρικής ειδικότητας γενικής ιατρικής	Ιατρός με ειδικότητα γενικής ιατρικής	31.12.1994
España	Título de especialista en medicina familiar y comunitaria	Especialista en medicina familiar y comunitaria	31.12.1994
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
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	specijalist obiteljske medicine	1.7.2013
Ireland	Certificate of specific qualifications in general medical practice	General medical practitioner	31.12.1994
Italia	— Attestato di formazione specifica in medicina generale — Diploma di formazione specifica in medicina generale	Medico di medicina generale	31.12.1994
Κύπρος	Τίτλος Ειδικότητας Γενικής Ιατρικής	Ιατρός Γενικής Ιατρικής	1.5.2004
Latvija	Çimenes ārsta sertifikāts	Çimenes (vispārējās prakses) ārsts	1.5.2004
Lietuva	1. Šeimos gydytojo rezidentūros pažymėjimas 2. Rezidentūros pažymėjimas (šeimos gydytojo profesinė kvalifikacija)	Šeimos medicinos gydytojas Šeimos gydytojas	1.5.2004
Luxembourg	Diplôme de formation spécifique en médecine générale	Médecin généraliste	31.12.1994
Magyarország	Háziorvostan szakorvosa bizonyítvány	Háziorvostan szakorvosa	1.5.2004
Malta	Tabib tal-familja	Medicina tal-familja	1.5.2004
Nederland	Certificaat van inschrijving in een specialistenregister van huisartsen Diploma geneeskundig specialist	Huisarts, Verpleeghuisarts en arts voor verstandelijk gehandicapten Registratie Commissie (HVRG) Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst ⁽¹⁾	31.12.1994
Österreich	Diplom über die besondere Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Arzt für Allgemeinmedizin	31.12.1994
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie medycyny rodzinnej	Specjalista w dziedzinie medycyny rodzinnej	1.5.2004
Portugal	Título de especialista em medicina geral e familiar	Especialista em medicina geral e familiar	31.12.1994

Land	Opleidingstitel	Beroepstitel	Referentiedatum
România	Certificat de medic specialist medicină de familie	Medic specialist medicină de familie	1.1.2007
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu iz družinske medicine	Specialist družinske medicine/Specialistka družinske medicine	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v odbore „všeobecné lekárstvo“	Všeobecný lekár	1.5.2004
Suomi/Finland	Todistus yleislääketieteen erityiskoulutuksesta/Bevis om särskild allmänläkarutbildning	Yleislääketieteen erityiskoulutuksen suorittanut laillistettu lääkäri/Legitimerad läkare som har fullgjort särskild allmänläkarutbildning	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i allmänmedicin	Specialist i allmänmedicin	31.12.1994
United Kingdom	Certificate of completion of training	General practitioner	31.12.1994

(¹) Vanaf januari 2013.”.

2) Punt 5.2.2 wordt vervangen door:

„5.2.2. Opleidingstitels van verantwoordelijk algemeen ziekenverplegers

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
België/Belgique/ Belgien	— Diploma gegradueerde verpleger/verpleegster/Diplôme d'infirmier(ère) gradué(e)/Diplom eines (einer) graduierten Krankenpflegers (-pflegerin)	— De erkende opleidingsinstututen/Les établissements d'enseignement reconnus/ Die anerkannten Ausbildungsanstalten	— Hospitalier(ère)/Verpleegassistent(e)	29.6.1979
	— Diploma in de ziekenhuisverpleegkunde/Brevet d'infirmier(ère) hospitalier (ère)/Brevet eines (einer) Krankenpflegers (-pflegerin)	— De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française/ Der zuständige Prüfungsausschuß der Deutschsprachigen Gemeinschaft	— Infirmier(ère) hospitalier (ère)/Ziekenhuisverpleger (-verpleegster)	
	— Brevet van verpleegassistent(e)/Brevet d'hospitalier (ère)/Brevet einer Pflegeassistentin			

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „Бакалавър” с професионална квалификация „Медицинска сестра”	Университет	Медицинска сестра	1.1.2007
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
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i sygepleje	Professionshøjskole	Sygeplejerske	29.6.1979
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung in der Krankenpflege	Staatlicher Prüfungsausschuss	Gesundheits- und Krankenpflegerin/Gesundheits- und Krankenpfleger	29.6.1979
Eesti	1. Diplom õe erialal 2. Õe põhikoolituse diplom 3. Õe põhiõpe diplom	1. Tallinna Meditsiinikool Tartu Meditsiinikool Kohtla-Järve Meditsiinikool 2. Tallinna Tervishoiu Kõrgkool 3. Tartu Tervishoiu Kõrgkool	õde	1.5.2004
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
	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 Titulo 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 1.1.1986
France	— Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) — Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) délivré en vertu du décret no 99-1147 du 29 décembre 1999	Le ministère de la santé	Infirmier(ère)	29.6.1979
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
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
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
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
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
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
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
Magyarország	1. Ápoló bizonyítvány 2. Ápoló oklevél 3. Okleveles ápoló oklevél	1. Szakképző iskola 2. Felsőoktatási intézmény 3. Felsőoktatási intézmény	Ápoló	1.5.2004
Malta	Lawrja jew diploma fl-istudji tal-infermerija	Universita „ta’ Malta”	Infermier Registrat tal-Ewwel Livell	1.5.2004
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
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 Krankenpflegeschule 3. Fachhochschulrat/Fachhochschule	— Diplomierte Gesundheits- und Krankenschwester — Diplomierter Gesundheits- und Krankenpfleger	1.1.1994
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	Pielegniarka	1.5.2004

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
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
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
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
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
Suomi/Finland	1. Sairaanhoidajan tutkinto/Sjukskötarexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, sairaanhoitaja (AMK)/Yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, sjukskötare (YH)	1. Terveystieteidenoppilaitokset/Hälsövärdsläroanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/Yrkeshögskolor	Sairaanhoidaja/Sjukskötare	1.1.1994

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
Sverige	Sjuksköterskeexamen	Universitet eller högskola	Sjuksköterska	1.1.1994
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

⁽¹⁾ Deze opleidingstitel wordt automatisch erkend als de houder een burger van een EU-lidstaat is en de kwalificatie in Ierland is verworven.

⁽²⁾ Deze informatie over de opleidingstitels is toegevoegd om ervoor te zorgen dat de kwalificatie van personen die deze opleiding in Ierland hebben gevolgd, automatisch erkend wordt, ook als zij niet in Ierland geregistreerd zijn, aangezien registratie geen vereiste van de kwalificatieprocedure is.

⁽³⁾ Deze informatie over de opleidingstitels vervangt de vroegere tekst voor het Verenigd Koninkrijk om ervoor te zorgen dat de kwalificatie van personen die deze opleiding in het Verenigd Koninkrijk hebben gevolgd, automatisch erkend wordt, ook als zij er niet geregistreerd zijn, aangezien registratie geen vereiste van de kwalificatieprocedure is.”.

3) De punten 5.3.2 en 5.3.3 worden vervangen door:

„5.3.2. Opleidingstitels van beoefenaren der tandheelkunde (basisopleiding)

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Beroepstitel	Referentiedatum
België/Belgique/ Belgien	Diploma van tand-arts/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
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
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Beroepstitel	Referentiedatum
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
Deutschland	Zeugnis über die Zahnärztliche Prüfung	Zuständige Behörden		Zahnarzt	28.1.1980
Eesti	Hambaarstikraad Degree in Dentistry (DD) Diplom hambaarstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		Hambaarst	1.5.2004
Ελλάς	Πτυχίο Οδοντιατρικής	Πανεπιστήμιο		Οδοντίατρος ή χειρουργός οδοντίατρος	1.1.1981
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 1.1.1986
France	Diplôme d'Etat de docteur en chirurgie dentaire	Universités		Chirurgien-dentiste	28.1.1980
Hrvatska	Diploma „doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine”	Fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	1.7.2013
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
Italia	Diploma di laurea in Odontoiatria e Protesi Dentaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della professione di odontoiatra	Odontoiatra	28.1.1980
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Οδοντιάτρου	Οδοντιατρικό Συμβούλιο		Οδοντίατρος	1.5.2004

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Beroepstitel	Referentiedatum
Latvija	Zobārsta diploms	Universitātes augstskola	Sertifikāts — kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu zobārstniecībā	Zobārsts	1.5.2004
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
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine dentaire	Jury d'examen d'Etat		Médecin-dentiste	28.1.1980
Magyarország	Okleveles fogorvos doktor oklevél (doctor medicinae dentariae, dr. med. dent)	Egyetem		Fogorvos	1.5.2004
Malta	Lawrja fil- Kirurgija Dentali	Universita` ta Malta		Kirurgu Dentali	1.5.2004
Nederland	Universitair getuigschrift van een met goed gevolg afgelegd tandartsexamen	Faculteit Tandheelkunde		Tandarts	28.1.1980
Österreich	Bescheid über die Verleihung des akademischen Grades „Doktor der Zahnheilkunde“	— Medizinische Universität — Medizinische Fakultät der Universität		Zahnarzt	1.1.1994
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Beroepstitel	Referentiedatum
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina dentária	— Faculdades — Institutos Superiores		Médico dentista	1.1.1986
	— Mestrado integrado em medicina dentária				24.3.2006
România	Diplomă de licență de medic dentist	— Universități		Medic dentist	1.10.2003
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov „doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine”	— Univerza	Potrđilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	Doktor dentalne medicine/Doktorica dentalne medicine	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM zubné lekárstvo doktor zubného lekárstva („MDDr.”)	Univerzita		Zubný lekár	1.5.2004
Suomi/Finland	Hammaslääketieteen lisensiaatin tutkinto/Odontologie licentiatexamen	— Helsingin yliopisto/Helsingfors universitet — Oulun yliopisto — Itä-Suomen yliopisto — Turun yliopisto	Sosiaali- ja terveystalantolupa- 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
Sverige	Tandläkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som tandläkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Tandläkare	1.1.1994
United Kingdom	— Bachelor of Dental Surgery (BDS or B.Ch.D.)	— Universities		— Dentist	28.1.1980
	— Licentiate in Dental Surgery	— Royal Colleges		— Dental practitioner — Dental surgeon	

(1) Tot en met 2012.

(2) Vanaf 2013.

(3) Tot 1 oktober 2016 moet de opleidingstitel vergezeld gaan van een certificaat van het met goed gevolg afronden van een afsluitende stage („staž podyplomowy”).

5.3.3. Opleidingstitels van specialisten in de tandheelkunde

Kaakchirurgie

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Referentiedatum
België/ Belgique/ Belgien			
България	Свидетелство за призната специалност по „Орална хирургия”	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007
Česká republika	Diplom o specializaci (v oboru orální a maxilofaciální chirurgie)	1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví	19.7.2007
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i tand-, mund- og kæbekirurgi	Sundhedsstyrelsen	28.1.1980
Deutschland	Fachzahnärztliche Anerkennung für Oralchirurgie/Mundchirurgie	Landeszahnärztekammer	28.1.1980
Eesti			
Ελλάς	Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Γναθοχειρουργικής (tot en met 31 december 2002)	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία	1.1.2003
España			
France			
Hrvatska			
Ireland	Certificate of specialist dentist in oral surgery	Competent authority recognised for this purpose by the competent minister	28.1.1980
Italia	Diploma di specialista in Chirurgia Orale	Università	21.5.2005
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντιάτρου στην Στοματική Χειρουργική	Οδοντιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija			
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą burnos chirurgo profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (burnos chirurgo profesinę kvalifikaciją)	Universitetas	1.5.2004

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Referentiedatum
Luxembourg			
Magyarország	Dento-alveoláris sebészet szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fil-Kirurgija tal-halq	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving als kaakchirurg in het Specialistenregister	Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheerkunde	28.1.1980
Österreich			
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie chirurgii stomatologicznej	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Título de Especialista em Cirurgia Oral	Ordem dos Médicos Dentistas (OMD)	4.6.2008
România	Certificatul de specialist în Chirurgie dento-alveolară	Ministerul Sănătății	17.12.2008
Slovenija	Potrđilo o opravljenem specialističnem izpitu iz oralne kirurgije	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore maxilofaciálna chirurgia	— Slovenská zdravotnícka univerzita — Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	17.12.2008
Suomi/Finland	Erikoishammaslääkärin tutkinto, suu- ja leukakirurgia / Specialtandläkareexamen, oral och maxillofacial kirurgi	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i oral kirurgi	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of completion of specialist training in oral surgery	Competent authority recognised for this purpose	28.1.1980

Orthodontie

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Referentiedatum
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
България	Свидетелство за призната специалност по „Ортодонтия“	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Referentiedatum
Česká republika	Diplom o specializaci (v oboru ortodoncie)	1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví	19.7.2007
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i ortodonti	Sundhedsstyrelsen	28.1.1980
Deutschland	Fachzahnärztliche Anerkennung für Kieferorthopädie	Landeszahnärztekammer	28.1.1980
Eesti	Residentuuri lõputunnistus ortodontia erialal Ortodontia residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus	Tartu Ülikool	1.5.2004
Ελλάς	Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Ορθοδοντικής	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία	1.1.1981
España			
France	Titre de spécialiste en orthodontie	Conseil National de l'Ordre des chirurgiens dentistes	28.1.1980
Hrvatska			
Ireland	Certificate of specialist dentist in orthodontics	Competent authority recognised for this purpose by the competent minister	28.1.1980
Italia	Diploma di specialista in Ortognatodonzia	Università	21.5.2005
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντιάτρου στην Ορθοδοντική	Οδοντιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija	„Sertifikāts”– kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu ortodontijā	Latvijas Ārstu biedrība	1.5.2004
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo ortodonto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo ortodonto profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004
Luxembourg			

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Referentiedatum
Magyarország	Fogszabályozás szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fl-Ortodonzja	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving als orthodontist in het Specialistenregister	Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheekunde	28.1.1980
Österreich			
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie ortodoncji	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Título de Especialista em Ortodontia	Ordem dos Médicos Dentistas (OMD)	4.6.2008
România	Certificatul de specialist în Ortodonție și Ortopedie dento-facială	Ministerul Sănătății	17.12.2008
Slovenija	Potrđilo o opravljenem specialističnem izpitu iz čeljustne in zobne ortopedije	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore čelustná ortopédia	Slovenská zdravotnícka univerzita	17.12.2008
Suomi/Finland	Erikoishammaslääkärin tutkinto, hampaiston oikomishoito/ Specialtand-läkarexamen, tandreglering	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i ortodonti	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of Completion of specialist training in orthodontics	Competent authority recognised for this purpose	28.1.1980".

4) Punt 5.4.2 wordt vervangen door:

„5.4.2. Opleidingstitels van dierenartsen

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
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
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
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i veterinærmedicin (cand.med. vet.)	Københavns Universitet		21.12.1980
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 1.1.2006
Eesti	Diplom: täitnud veterinaarmeditsiini õppekava Loomaarstikraad <i>Degree in Veterinary Medicine (DVM)</i>	Eesti Põllumajandusülikool Eesti Maaülikool		1.5.2004
Ελλάς	Πτυχίο Κτηνιατρικής	1. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης 2. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας		1.1.1981
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 1.1.1986

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
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
Hrvatska	Diploma „doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine”	Veterinarski fakultet Sveučilišta u Zagrebu		1.7.2013
Ireland	— Diploma of Bachelor in/of Veterinary Medicine (MVB) — Diploma of Membership of the Royal College of Veterinary Surgeons (MRCVS)			21.12.1980
Italia	Diploma di laurea in medicina veterinaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina veterinaria	1.1.1985
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Κτηνιάτρου	Κτηνιατρικό Συμβούλιο		1.5.2004
Latvija	Veterinārārsta diploms	Latvijas Lauksaimniecības Universitāte		1.5.2004
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
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine vétérinaire	Jury d'examen d'Etat		21.12.1980
Magyarország	Okleveles állatorvos doktor oklevél (dr. vet)	Felsőoktatási intézmény		1.5.2004
Malta	Liċenzja ta' Kirurgu Veterinarju	Kunsill tal-Kirurġi Veterinarji		1.5.2004

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd diergeneeskundig/veeartsenijkundig examen			21.12.1980
Österreich	— Diplom-Tierarzt — Magister medicinae veterinariae	Universität		1.1.1994
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
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina veterinária — Carta de mestrado integrado em medicina veterinária	Universidade		1.1.1986
România	Diplomă de licență de doctor medic veterinar	Universități		1.1.2007
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
Slovensko	Vysokoškolský diplom o udelení akademického titulu „doktor veterinárskeho lekárstva” („MVDr.”)	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Eläinlääketieteen lisensiaatin tutkinto/Veterinärmedicine licentiatexamen	Yliopisto		1.1.1994
Sverige	Veterinärexamen	Sveriges Lantbruksuniversitet		1.1.1994
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
	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 (bvM., bvS.)	7. University of Nottingham		

⁽¹⁾ Tot en met 22 november 2006.

⁽²⁾ Vanaf 23 november 2006.

⁽³⁾ Tot en met 10 april 2008.

⁽⁴⁾ Vanaf 11 april 2008.”.

5) Punt 5.5.2 wordt vervangen door:

„5.5.2. Opleidingstitels van verloskundigen

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
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
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „Бакалавър” с професионална квалификация „Акушерка”	Университет	Акушерка	1.1.2007
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i jordemoderkundskaab	Professionshøjskole	Jordemoder	23.1.1983
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung für Hebammen und Entbindungspfleger	Staatlicher Prüfungsausschuss	— Hebamme — Entbindungspfleger	23.1.1983
Eesti	Diplom ämmaemanda erialal Ämmaemanda diplom	— Tallinna Meditsiinikool — Tartu Meditsiinikool — Tallinna Tervishoiu Kõrgkool — Tartu Tervishoiu Kõrgkool	Ämmaemand	1.5.2004
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
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
France	Diplôme de sage-femme	L'Etat	Sage-femme	23.1.1983
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
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
	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
Κύπρος	Δίπλωμα στο μεταβασικό πρόγραμμα Μαιευτικής	Νοσηλευτική Σχολή	Εγγεγραμμένη Μαία	1.5.2004
Latvija	Diploms par vecmātes kvalifikācijas iegūšanu	Māsu skolas	Vecmāte	1.5.2004
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
	5. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija) 6. Profesinio bakalauro diplomas (akušerijos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir akušerio profesinė kvalifikacija)	5. Kolegija 6. Kolegija		
Luxembourg	Diplôme de sage-femme	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Sage-femme	23.1.1983
Magyarország	1. Szülész női bizonyítvány 2. Szülész női oklevél	1. Iskola/főiskola 2. Felsőoktatási intézmény	Szülész női	1.5.2004
Malta	Lawrja jew diploma fl-Istudji tal-Qwiebel	Universita' ta' Malta	Qabla	1.5.2004
Nederland	Diploma van verloskundige	Door het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport erkende opleidingsinstellingen	Verloskundige	23.1.1983
Österreich	1. Hebammen-Diplom 2. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs „Hebamme“	1. — Hebammenakademie — Bundeshebammenlehranstalt 2. Fachhochschulrat	Hebamme	1.1.1994
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Beroepstitel	Referentiedatum
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
România	Diplomă de licență de moașă	Universități	Moașă	1.1.2007
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
Slovensko	1. DIPLOM pôrodná asistencia „bakalár” („Bc.”) 2. DIPLOM diplomovaná pôrodná asistentka	1. Vysoká škola/Univerzita 2. Stredná zdravotnícka škola	Pôrodná asistentka	1.5.2004
Suomi/Finland	1. Kättilön tutkinto/barnmorskeexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, kättilö (AMK)/yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, barnmorska (YH)	1. Terveystieteiden tutkimuskeskus/hälsövärdsläroanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/Yrkeshögskolor	Kättilö/Barnmorska	1.1.1994
Sverige	Barnmorskeexamen	Universitet eller högskola	Barnmorska	1.1.1994
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

⁽¹⁾ Met deze opleidingstitel kan de houder aanspraak maken op automatische erkenning als hij een burger van een EU-lidstaat is en de kwalificatie in Ierland heeft verworven.

⁽²⁾ Deze informatie met betrekking tot de opleidingstitel is toegevoegd om ervoor te zorgen dat personen die deze opleiding in Ierland hebben gevolgd, automatisch erkend worden, ook als zij niet in Ierland geregistreerd zijn, aangezien registratie geen vereiste van de kwalificatieprocedure is.

⁽³⁾ Deze informatie met betrekking tot de opleidingstitel is toegevoegd om ervoor te zorgen dat de kwalificatie van personen die deze opleiding in het Verenigd Koninkrijk hebben gevolgd, automatisch erkend wordt, ook als zij niet in het Verenigd Koninkrijk geregistreerd zijn, aangezien registratie geen vereiste van de kwalificatieprocedure is.”.

6) Punt 5.6.2 wordt vervangen door:

„5.6.2. Opleidingstitels van apothekers

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
België/ Belgique/ Belgien	Diploma van apotheker / Di- plôme de pharmaciens	— De universiteiten/Les uni- versités — De bevoegde Examencom- missie van de Vlaamse Ge- meenschap/Le Jury compé- tent d'enseignement de la Communauté française		1.10.1987
България	Диплома за висше образование на образователно-квалифи- кационна степен „Магистър” по „Фармация” с професио- нална квалификация „Ма- гистър-фармацевт”	Университет		1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu farmacie (magistr, Mgr.)	Farmaceutická fakulta univer- zity v České republice		1.5.2004
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
Deutschland	Zeugnis über die Staatliche Pharmazeutische Prüfung	Zuständige Behörden		1.10.1987
Eesti	Diplom proviisori õppekava lõbimisest Farmaatsiamagister Master of Science in Pharmacy (MSc)	Tartu Ülikool		1.5.2004
Ελλάς	Άδεια άσκησης φαρμακευτικού επαγγέλματος	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση		1.10.1987
España	Título de Licenciado en Far- macia Título de Graduado/a en Far- macia	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una universi- dad — El rector de una Universi- dad		1.10.1987 1.1.1986
France	— Diplôme d'Etat de pharma- cien — Diplôme d'Etat de docteur en pharmacie	Universités		1.10.1987

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
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
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
Italia	Diploma o certificato di abilitazione all'esercizio della professione di farmacista ottenuto in seguito ad un esame di Stato	Università		1.11.1993
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Φαρμακοποιού	Συμβούλιο Φαρμακευτικής		1.5.2004
Latvija	Farmaceita diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą vaistinininko profesinę kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (farmacijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir vaistinininko profesinę kvalifikaciją)	Universitetas		1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de pharmacien	Jury d'examen d'Etat + visa du ministre de l'éducation nationale		1.10.1987
Magyarország	Okleveles gyógyszerész oklevél (magister pharmaciae, abbrev.: mag. Pharm)	Egyetem		1.5.2004
Malta	Lawrja fil-farmacija	Universita` ta' Malta		1.5.2004
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd apothekersexamen	Faculteit Farmacie		1.10.1987

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentiedatum
Österreich	Staatliches Apothekerdiplom	Österreichische Apothekerkammer		1.10.1994
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
Portugal	— Licenciatura em Farmácia — Carta de curso de licenciatura em Ciências Farmacêuticas	Instituição de Ensino Superior Universitário		1.10.1987
	Mestrado Integrado em Ciências Farmacêuticas			1.1.2007
România	Diplomă de licență de farmacist	Universități		1.1.2007
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
Slovensko	DIPLOM farmácia magister („Mgr.”)	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Proviisorin tutkinto/Provisor-examen	Yliopisto		1.10.1994
Sverige	Apotekarexamen	Universitet och högskolor		1.10.1994
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

⁽¹⁾ Deze opleidingstitel wordt automatisch erkend als de houder een burger van een EU-lidstaat is en de kwalificatie in Ierland is verworven.

⁽²⁾ Deze informatie over de opleidingstitel is toegevoegd om ervoor te zorgen dat de kwalificatie van personen die deze opleiding in Ierland hebben gevolgd automatisch wordt erkend, ook als zij niet in Ierland geregistreerd zijn. In zulke gevallen bevestigt het bijgevoegde certificaat dat aan alle kwalificatievereisten is voldaan.

⁽³⁾ Deze opleidingstitel wordt automatisch erkend als de houder een burger van een EU-lidstaat is en de kwalificatie in het Verenigd Koninkrijk is verworven.

⁽⁴⁾ Deze informatie over de opleidingstitel is toegevoegd om ervoor te zorgen dat de kwalificatie van personen die deze opleiding in het Verenigd Koninkrijk hebben gevolgd automatisch wordt erkend, ook als zij er niet geregistreerd zijn. In zulke gevallen bevestigt het bijgevoegde certificaat dat aan alle kwalificatievereisten is voldaan.”.

7) Punt 5.7.1 wordt vervangen door:

„5.7.1. Opleidingstitels van architecten die zijn erkend overeenkomstig artikel 46

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidings-titel	Referentieaca-demiejaar
België/Belgique/ Belgien	1. Architect/Architecte	1. Nationale hogescholen voor architectuur/Ecoles nationales supérieures d'architecture		1988/1989
	2. Architect/Architecte	2. Hogerearchitectuur-instituten/Instituts supérieurs d'architecture		
	3. Architect	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/Ingénieur civil architecte (Ir. Arch.)	6. — Faculteiten Toegepaste Wetenschappen van de Universiteiten/Facultés des sciences appliquées des universités — Faculté Polytechnique de 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
	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
България	Магистър-Специалност архитектура	— Университет по архитектура, строителство и геодезия — София, Архитектурен факултет	Свидетелство, издадено от компетентната Камера на архитектите, удостоверяващо изпълнението на предпоставките, необходими за регистрацията като архитект с пълна проектантска правоспособност в регистъра на архитектите	2010/2011
		— Варненски свободен университет „Черноризец Храбър“, Варна, Архитектурен факултет		2007/2008

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
		— Висше строително училище „Любен Каравелов“, Архитектурен факултет		2009/2010
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
	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
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i arkitektur (cand. arch.)	— Kunstakademiets Arkitektsskole i København — Arkitektskolen i Århus		1988/1989
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
	Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur FH	— Fachhochschulen (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) bei entsprechenden Fachhochschulstudiengängen		

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
	Master of Arts — M.A.	— Hochschule Bremen — University of applied Sciences, Fakultät Architektur, Bau und Umwelt — School of Architecture Bremen		2003/2004
		— Fachhochschule Münster (University of Applied Sciences) — Muenster School of Architecture		2000/2001
		— Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg Fakultät Architektur		2005/2006
		— Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation		2010/2011
		— Hochschule Regensburg (University of Applied Sciences), Fakultät für Architektur		2007/2008
		— Technische Universität München, Fakultät für Architektur		2009/2010
		— Hochschule Lausitz, Studiengang Architektur, Fakultät für Bauen „seit Juli 2013: Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg“		2009/2010
		— Fachhochschule Lübeck, University of Applied Sciences, Fachbereich Bauwesen		2004/2005
		— Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Dresden, Fakultät Bauingenieurwesen/Architektur		2005/2006
		— Fachhochschule Erfurt/ University of Applied Sciences		2006/2007
		— Hochschule Augsburg/ Augsburg University of Applied Sciences		2005/2006
		— Hochschule Koblenz, Fachbereich Bauwesen		2004/2005
		— Hochschule München/ Fakultät für Architektur		2005/2006

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
	Master of Arts (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Architektur)	Hochschule Trier Fachbereich Gestaltung — Fachrichtung Architektur		2007/2008
	Master of Engineering (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Engineering)	Technische Hochschule Mittelhessen (University of Applied Sciences) Fachbereich Bauwesen		2010/2011
	Bachelor of Arts — B.A.	— Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation		2010/2011
		— Technische Universität München, Fakultät für Architektur		2009/2010
		— Alanus Hochschule für Kunst und Gesellschaft, Bonn		2007/2008
	Bachelor of Sciences (B. Sc.)	Hochschule Bochum, Fachbereich Architektur		2003/2004
	Master of Science	Leibniz Universität Hannover, Fakultät für Architektur und Landschaft		2011/2012
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
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα-Μηχανικού	— Πανεπιστήμιο Πατρών, τμήμα αρχιτεκτόνων — μηχανικών της Πολυτεχνικής σχολής		2003/2004
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
		— 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 1994/1995 1997/1998 1998/1999 1999/2000

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
		— 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		2000/2001
		— Universidad San Pablo CEU		2001/2002
		— Universidad CEU Cardenal Herrera, Valencia-Escuela Superior de Enseñanzas Técnicas		2002/2003
		— Universidad Rovira i Virgili		2005/2006
		— Universidad Francisco de Vitoria		2006/2007
		— IE Universidad. Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura		2009/2010
	Título de Graduado/a en Arquitectura	— IE Universidad, Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura		2008/2009
		— Universidad Europea de Madrid		2009/2010
		— Universitat Internacional de Catalunya		
		— Universidad San Jorge (Zaragoza)		
		— Universidad de Navarra		
		— Universidad San Pablo CEU — Madrid		2010/2011
		— Universitat Politècnica de València		

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
	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 2011/2012
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 2005/2006 2005/2006 2004/2005 2004/2005

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
		Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marne La Vallée (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nancy (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Normandie (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Malaquais (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Val-de-Seine (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
	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
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidings-titel	Referentieacademiejaar
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
	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
	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
	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
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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
	3. Certificate of association (ARIAI)	3. Royal Institute of Architects of Ireland		
	4. Certificate of membership (MRIA)	4. Royal Institute of Architects of Ireland		
	5. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) UL)	5. University of Limerick		2005/2006
	6. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) WIT)	6. Waterford Institute of Technology		2005/2006
Italia ⁽¹⁾	Laurea in architettura	— Università di Camerino — Università di Catania — Sede di Siracusa — Università di Chieti — Università di Ferrara — Università di Firenze — Università di Genova — Università di Napoli Federico II — Università di Napoli II — Università di Palermo — Università di Parma — Università di Reggio Calabria — Università di Roma „La Sapienza” — Università di Roma III — Università di Trieste — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano — Politecnico di Torino — Istituto universitario di architettura di Venezia	Diploma di abilitazione all'esercizio indipendente della professione che viene rilasciato dal ministero della Pubblica istruzione (ora Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca) dopo che il candidato ha sostenuto con esito positivo l'esame di Stato davanti ad una commissione competente	1988/1989
		— Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		2000/2001
	Laurea in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma „La Sapienza”		1998/1999

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidings- titel	Referentieaca- demiejaar
	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
		— Università degli studi di Brescia — Università degli Studi di Cagliari		2001/2002
		— Università Politecnica delle Marche		2002/2003
		— Università degli studi della Calabria		2003/2004
		— Università degli studi di Salerno		2005/2006
	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
		— Università degli studi di Salerno		2010/2011

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidings-titel	Referentieacademiejaar
		— Università degli studi della Calabria		2004/2005
		— Università degli studi di Brescia		2004/2005
		— Università Politecnica delle Marche		2004/2005
		— Università degli Studi di Perugia		2006/2007
		— Università degli Studi di Padova		2008/2009
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015
	Laurea specialistica quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma „La Sapienza”		1998/1999
		— Università di Ferrara		1999/2000
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Politecnico di Milano		
		— Politecnico di Bari		
		— Università di Firenze		2001/2002
	Laurea magistrale quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma „La Sapienza”		2004/2005
		— 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
		Università degli Studi di Napoli „Federico II”		2005/2006
	Laurea magistrale in architettura (Progettazione architettonica)	Università di Roma Tre		2004/2005
	Laurea specialistica in Architettura	— Università di Napoli II		2001/2002
		— Politecnico di Milano II		
		— Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara		

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidings- titel	Referentieaca- demiejaar
		— 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
		— Facoltà di Architettura Valle Giulia, Università degli Studi di Roma „La Sapienza” — Università degli Studi di Camerino — Università di Napoli Federico II		2004/2005
	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

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidings-titel	Referentieacademiejaar
		— Università degli Studi di Trieste		2014/2015
		— Università degli Studi di Camerino		2006/2007
		— Università degli Studi di Enna „Kore”		2004/2005
		— Università degli Studi di Firenze		2008/2009
		— Università degli Studi di Cagliari		
		— Università degli Studi di Udine		2009/2010
		— Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		
		— Università degli Studi di Sassari		2010/2011
		— Università degli Studi della Basilicata		
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015
	Laurea specialistica in architettura — progettazione architettonica e urbana	Facoltà „Ludovico Quaroni” dell’Università degli Studi „La Sapienza” di Roma		2000/2001
	Laurea Magistrale in architettura — progettazione architettonica e urbana	Facoltà „Ludovico Quaroni” dell’Università degli Studi „La Sapienza” di Roma		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2001/2002
	Laurea Magistrale in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione urbana e territoriale)	Politecnico di Torino		2002/2003
	Laurea Specialistica in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2001/2002
	Laurea magistrale in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell’Università degli Studi „La Sapienza” di Roma		2004/2005
		— Università degli Studi di Roma Tre — Facoltà di Architettura		2001/2002

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
		— Università degli Studi di Napoli „Federico II”		2005/2006
	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 2004/2005
	Laurea Specialista in Architettura (costruzione)	Politecnico di Torino		2002/2003
	Laurea Magistrale in Architettura — Progettazione architettonica	Università degli Studi di Napoli „Federico II” — Politecnico di Torino		2004/2005 2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli „Federico II”		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli „Federico II”		2007/2008
	Laurea Magistrale in Architettura — Arredamento e Progetto	Università degli Studi di Napoli „Federico II”		2008/2009
	Laurea Magistrale in Architettura Manutenzione e Gestione	Università degli Studi di Napoli „Federico II”		2008/2009
	Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura e Culture del Progetto	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura e Innovazione	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura per il Nuovo e l'Antico	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura — Restauro	Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		2013/2014

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
Κύπρος	Δίπλωμα αρχιτεκτονα — μηχανικού στην αρχιτεκτονική	— Πανεπιστήμιο κυπρου	Βεβαίωση που εκδίδεται από το επιστημονικό και τεχνικό επιμελητήριο κυπρου (ετεκ) η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής	2005/2006
	Professional Diploma in Architecture	— University of Nicosia		2006/2007
	Δίπλωμα Αρχιτεκτονικής (5 έτη)	— Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick		2008/2009
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα Μηχανικού (5 ετούς φοίτησης)	— Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick		2008/2009
Latvija	Arhitekta diploms	Rīgas Tehniskā universitāte	Latvijas Arhitektu savienības sertifikācijas centra Arhitekta prakses sertifikāts	2007/2008
Lietuva	Bakalauro diplomas (Architektūros bakalauros)	— 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
	Magistro diplomas (Architektūros magistras)	— Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija		
Magyarország	Okleveles építészmérnök MSc	— Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem — Építészmérnöki Kar	A területi illetékes építész-kamara hatósági bizonyítványa a szakmagyakorlási jogosultságról.	2007/2008
	Okleveles építészmérnök	— Széchenyi István Egyetem, Győr — Műszaki Tudományi Kar		2007/2008
	Okleveles építészmérnök	— Pécsi Tudományegyetem — Pollack Mihály Műszaki Kar		2007/2008
Malta	Degree in Bachelor of Engineering and Architecture (Hons)	Universita' ta' Malta	Warrant b'titlu ta' „Perit” mahrug mill-Bord tal-Warrant	2007/2008

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
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. Vanaf 2014/2015: Verklaring van Bureau Architectenregister die bevestigt dat aan de eisen voor de beroepskwalificatie van architect is voldaan	1988/1989
	2. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, differentiatie architectuur en urbanistiek	2. Technische Universiteit te Eindhoven		1988/1989
	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			
	4. Master of Science in Architecture, Urbanism & Building Sciences variant Architecture	4. Technische Universiteit Delft Faculteit Bouwkunde		2003/2004
	— Master of Science in Architecture, Building and Planning (specialisatie: Architecture)	Technische Universiteit Eindhoven		2002/2003

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
	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 2003/2004 2003/2004 2003/2004 2003/2004
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) (a aufgrund eines Bachelorstudiums), Diplom-Ingenieur/in (Dipl.-Ing. oder DI) für technisch-wissenschaftlich Berufe (a 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 2004/2005 2008/2009

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
	9. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	9. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz)		2008/2009
	10. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	10. Technische Universität Wien		2006/2007
	11. Master of Architecture (MArch) (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc)	11. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung Linz		2008/2009
		11. Akademie der bildenden Künste Wien		2008/2009
	12. Masterstudium der Architektur	12. Universität für angewandte Kunst Wien		2011/2012
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
		— Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego		2003/2004
	Dyplom ukończenia studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	— Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania w Warszawie		2011/2012
		— Politechnika Lubelska		2008/2009
	Dyplom studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	Politechnika Świętokrzyska		2012/2013

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
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
		— 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
		— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		1993/1994
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia		1995/1996
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		1997/1998
		— Universidade do Minho		1997/1998
	Carta de Curso de Licenciatura em Arquitectura e Urbanismo	— Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa		1998/1999
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1998/1999
	Para os cursos iniciados a partir do ano académico de 1991/1992	— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada do Porto		2002/2003
	Mestrado integrado em Arquitectura	— Escola Superior Gallaecia		1991/1992
		— Universidade Autónoma de Lisboa		2001/2002
	Carta de curso de Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade Técnica de Lisboa (Instituto Superior Técnico)		2001/2002
		— Universidade do Minho		1997/1998
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1999/2000
		— Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		2006/2007

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
	Carta de curso de Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo	— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias		1995/1996
		— Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa		2008/2009
		— Universidade de Évora		2007/2008
		— Escola Superior Artística do Porto (ESAP)		1988/1989 (Licenciatura) 2007/2008 (Mestrado)
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		2006/2007
		Universidade Lusíada do Porto		2006/2007
		— Universidade Fernando Pessoa		2006/2007
		— ESG/Escola Superior Galileia		2002/2003
		— Universidade Lusíada de Lisboa		1988/1989
		— Universidade de Évora		2001/2002
	Diploma de Mestre em Arquitectura	— Universidade Lusíada de Lisboa		1988/1989
	Carta de Curso, Grau de Licenciado	— Universidade de Évora		2001/2002
	Carta de curso de mestre em Arquitectura	— Universidade do Porto		2003/2004
	Certidão de Licenciatura em Arquitectura	Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		2001/2002
	Diploma de Mestrado Integrado em Arquitectura	Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		2001/2002
România	Diploma de arhitect	— Universitatea de arhitectură și urbanism „ION MINCU” — la propunerea Facultății de Arhitectură	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2010/2011
		— Universitatea „Politehnică” din Timișoara	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2011/2012
		— Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca		2010/2011
		— Universitatea Tehnică „Gheorghe Asachi” din Iași		2007/2008

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidings- titel	Referentieaca- demiejaar
Slovenija	Magister inženir arhitekture/Magistrica inženirka arhitekture	Univerza v Ljubljani, Fakulteta za Arhitekturo	Potrnilo Zbornice za arhitekturo in prostor o usposobljenosti za opravljanje nalog odgovornega projektanta arhitekture	2007/2008
Slovensko	Diplom inžiniera Architekta (titul Ing. arch.)	— Slovenská technická univerzita v Bratislave, Fakulta architektúry, 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
		— Technická univerzita v Košiciach, Fakulta umení, študijný odbor 5.1.1. Architektúra a urbanizmus		2004/2005
	Diplom magistra umení (titul Mgr. artikel)	— Vysoká škola výtvarných umení v Bratislave, študijný odbor 2.2.7 „Architektonická tvorba“		2007/2008
Suomi/Finland	Arkkitehdin tutkinto/Arkitektexamen	— Teknillinen korkeakoulu/ Tekniska högskolan (Helsinki)		1998/1999
		— Tampereen teknillinen korkeakoulu/Tammerfors tekniska högskola		
		— Oulun yliopisto/Uleåborgs universitet		
		— Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet		
		— Tampereen teknillinen yliopisto/Tammerfors tekniska universitet		
		— Oulun yliopisto		2010/2011
		— Tampereen teknillinen yliopisto		2010/2011
		— Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet		2010/2011
Sverige	Arkitektexamen	— Chalmers Tekniska Högskola AB		1998/1999
		— Kungliga Tekniska Högskolan		
		— Lunds Universitet		
		— Umeå universitet		2009/2010

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
United Kingdom	1. Diplomas in architecture	1. — Universities	Certificate of architectural education, issued by the Architects Registration Board.	1988/1989
		— Colleges of Art		
		— Schools of Art		
		— Cardiff University	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.	2006/2007
		— University for the Creative Arts		2008/2009
		— Birmingham City University		2008/2009
		— University of Nottingham		2008/2009
	2. Degrees in architecture	2. Universities		1988/1989
	3. Final examination	3. Architectural Association		
	— Final Examination (ARB/RIBA Part 2)	— Architectural Association	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.	2011/2012
	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		2006/2007
		— Cardiff University		2006/2007
		— University of Plymouth		2007/2008
		— Queens University, Belfast		2009/2010
		— Northumbria University		2009/2010
		— University of Brighton		2010/2011
		— Birmingham City University	An Architects Registration Board Part 3 Certificate of Architectural Education	2010/2011
		— University of Kent		2006/2007
		— University of Ulster		2008/2009
		— University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture		2009/2010
		— Leeds Metropolitan University		2011/2012
		— University of Newcastle upon Tyne		2011/2012
		— University of Lincoln		2011/2012
		— University of Huddersfield		2012/2013
		— University of the West of England		2011/2012

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
		— University of Westminster		2011/2012
		— University for the Creative Arts		2013/2014
	7. Graduate Diploma in Architecture	7. University College London		2006/2007
	8. Professional Diploma in Architecture	8. University of East London		2007/2008
		— Northumbria University		2008/2009
	9. Graduate Diploma in Architecture/MArch Architecture	9. University College London		2008/2009
	10. Postgraduate Diploma in Architecture	10. — Leeds Beckett University (until 2014 Leeds Metropolitan University)		2007/2008
		— University of Edinburgh		2008/2009
		— Sheffield Hallam University		2009/2010
	11. MArch Architecture (ARB/RIBA Part 2)	11. University College London		2011/2012
		— University of Nottingham		2013/2014
		— University of East London		2013/2014
	12. Master of Architecture (MArch)	12. Liverpool John Moores University		2011/2012
		— De Montfort University		2011/2012
		— Arts University Bournemouth		2011/2012
		— Nottingham Trent University		2012/2013
		— Sheffield Hallam University		2013/2014
	13. Postgraduate Diploma in Architecture and Architectural Conservation	13. University of Edinburgh		2008/2009
	14. Postgraduate Diploma in Architecture and Urban Design	14. University of Edinburgh		2008/2009
	15. MPhil in Environmental Design in Architecture (Option B)	15. University of Cambridge		2009/2010
	— MPhil in Architecture and Urban Design	— University of Cambridge		2013/2014

Land	Opleidingstitel	Uitreikende instelling	Certificaat bij de opleidingstitel	Referentieacademiejaar
	16. Professional Diploma in Architecture: Advanced Environmental and Energy Studies	16. University of East London/Centre for Alternative Technology		2008/2009
	17. MArchD in Applied Design in Architecture	17. Oxford Brookes University		2011/2012
	18. M'Arch	18. University of Portsmouth		2011/2012
	19. Master of Architecture (International)	19. University of Huddersfield		2012/2013
	20. Master of Architecture with Honours	20. Cardiff University		2015/2016
	21. MArch (Architecture)	21. Kingston University		2013/2014
	22. MArch in Architecture	22. University of Greenwich		2013/2014
	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

(¹) De aanduidingen „Università degli studi di (gevolgd door een stadsnaam)” en „Università di (gevolgd door een stadsnaam)” zijn evenwaardige benamingen voor dezelfde universiteit.”.

ISSN 1977-0758 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2598 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL